

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badische Biographien

Heidelberg, 1.1875 - 6.1901/10(1935); mehr nicht digitalisiert

Honsell, Max

urn:nbn:de:bsz:31-16275

nische Mythologie“, von 1890 an als Honorarprofessor, und 1907 hat er als ihr geehrtes Glied noch — wider alles Erwarten — nach zwanzigjähriger Tätigkeit sogar seinen 70. Geburtstag feiern können. Aber da war seine Kraft erschöpft: am 11. Februar 1908 ist er — kinderlos — nach dreißigjährigem Kampf mit der Krankheit entschlafen. Er hatte, trotz aller Anhänglichkeit an seine Bremer Heimat und seine Bremer Freunde, auch im badischen Süden Wurzel gefaßt und sich die Achtung und die Liebe seiner alemannischen Umgebung errungen.

L. Sütterlin.

Max Honfell

Großherzoglich badischer Baudirektor und Finanzminister, ist als dritter Sohn des Hofgerichtsrats Honfell am 10. November 1843 zu Konstanz geboren. Eine glückliche Jugend verlebte er teils in seiner Geburtsstadt, teils auf der Insel Reichenau auf dem Gute seiner Eltern, wo die enge Verbindung mit der Natur seine Beobachtungsgabe sich entwickeln ließ, der er einen großen Teil seiner späteren Erfolge auf dem Gebiete des Wasserbauwesens verdankte. Nachdem er das Konstanzer Lyceum bis zur Unterprima mit gutem Erfolg besucht hatte, bezog der Sechzehnjährige, dessen Berufswahl schon mit dem 14. Lebensjahr getroffen war, im Herbst 1859 das Polytechnikum zu Karlsruhe. Das Studium der Ingenieurwissenschaften schloß er 1864 mit einer guten Prüfung ab und trat im Januar 1865, mit 21 Jahren also, in den Dienst der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues ein, wo er in deren Direktor, Geheimrat Bär, einen wohlgesinnten Förderer in seiner Entwicklung gefunden hat. Da Honfell sich vor allem von den Aufgaben des Wasserbaus angezogen fühlte, wurde er der Wasser- und Straßenbauinspektion Mannheim zugewiesen; der Altriper Durchstich, der Ausbau des Friesenheimer Durchstichs und die Verlegung der Neckarmündung neben kleineren Aufgaben sahen Honfell als Bauaufseher, Planbearbeiter und selbständigen Bauleiter unter Anweisung des sehr verständigen Vorgesetzten Dyckerhoff. Eine Studienreise durch Holland und Belgien, vor allem aber ein fünfmonatiger Studienaufenthalt in Frankreich erweiterten seine Kenntnisse und gaben ihm die fruchtbarsten Anregungen für seine spätere wissenschaftliche und praktische Betätigung als Wasser-

bauingenieur. Nach vorübergehender Verwendung bei der Wasser- und Straßenbauinspektion Lörrach siedelte er 1870 wieder nach Mannheim über; der Krieg 1870 machte Honsell eine Zeitlang stellungslos. Anfang 1872 nahm er einen Urlaub zur Bearbeitung des Planes der Verbesserung des Rheins oberhalb seiner Einmündung in den Bodensee (Diepoldsauer Durchstich). Im Mai 1872 berief ihn Bär zunächst als Assessor in die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues; hier fiel ihm die Bearbeitung der Rheinbauangelegenheiten, bald aber des gesamten Wasserbauwesens zu, bis ihm 1899 die Leitung der gesamten Verwaltung der Oberdirektion übertragen wurde, welche er bis zur Übernahme der Leitung des Finanzministeriums im Jahre 1906 inne hatte. In dieser langen Schaffenszeit hat Honsell das badische Wasserbauwesen in vorbildlicher Weise entwickelt.

Honsell empfand das Bedürfnis, den Wasserbau auf systematische, hydrographische und meteorologische Grundlagen zu stellen, welche bis dahin größtenteils gefehlt hatten. Seinen Anregungen wurde nach anfänglicher Ablehnung im Jahre 1883 entsprochen; das erste deutsche Zentralbureau für Meteorologie und Hydrographie wurde in Baden eingerichtet und unter Honsells Leitung gestaltet; es wurde für ähnliche Einrichtungen in anderen Staaten mustergültig, die Meteorologie durch die Verbindung mit der Hydrographie und dem Wasserbauwesen aus der engen Gelehrtenstube herausgeholt und unter bewußter Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse des praktischen Lebens, besonders der Wasserwirtschaft ausgebaut und nutzbar gemacht. Schon im Jahr 1885 erschien eine grundlegende Arbeit über „Die Niederschlagsverhältnisse des Großherzogtums Baden“; bekannt sind die regelmäßigen meteorologischen Veröffentlichungen des Zentralbureaus. Bedeutender sind die Leistungen Honsells in der Hydrographie. Wasserstandsbeobachtungen, Pegelwesen, Wassermessungen sind auf breitester Grundlage und sorgfältig eingerichtet und die Ergebnisse zu praktischer Verwertung veröffentlicht worden. Bis 1906 sind zwölf Veröffentlichungen des Zentralbureaus erschienen, welche eine Fülle hydrographischer Aufgaben behandeln, nicht nur dem badischen Wasserbau eine sichere Grundlage bietend, sondern auch der Wissenschaft neue Wegeweisend. Vertiefte wissenschaftliche Behandlung kennzeichnet die Honsellschen Arbeiten. Dies zeigt sich bereits in seiner Untersuchung über die

Tieferlegung der Hochwasserstände des Bodensees (1879), welche im Auftrag der Bodenseeuferstaaten unternommen worden war, und später vor allem in dem noch umfassenderen Werke: „Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse von den Quellen bis zum Austritt des Stromes aus dem Deutschen Reich“ (1890), welches im Auftrag der Reichskommission zur Untersuchung der Rheinstromverhältnisse verfaßt wurde; dieses Werk wurde vorbildlich für spätere ähnliche Arbeiten über verschiedene deutsche Stromgebiete. Dieselbe Kommission hat denn auch Honsell mit systematischen wissenschaftlichen Untersuchungen über die Hochwassererscheinungen im deutschen Rheingebiet beauftragt, worüber sieben umfangreiche Hefte bis zum Jahre 1908 erschienen. Abgesehen von deren wissenschaftlichem Wert ist darin der Weg zu Hochwasservorausagen gezeigt und sind Verbesserungen des Hochwasserschutzes, des Hochwassermelddienstes und der Wasserstandsbeobachtungen angeregt worden.

Unter den praktischen Wasserbauaufgaben, welche ihm sein Amt zuwies, steht voran der Ausbau und die Instandhaltung der großen Tullaschen Rheinkorrektion, ein Werk, dessen wissenschaftliche Begründung Honsell vorbehalten blieb, indem er erstmals den natürlichen Strombau des Oberrheins wissenschaftlich erklärte. Für den Ausbau und die Instandhaltung wurde ein technischer und wirtschaftlicher Plan aufgestellt. Den großen Segen der Stromverbesserung hat er zahlenmäßig nachgewiesen, wie er es nie unterlassen hat, bei all seinen Ingenieurarbeiten auch deren wirtschaftliche Bedeutung zu berücksichtigen. Mit den von ihm eigens eingerichteten Rheinbaubehörden führte Honsell die Rheinkorrektion zu einem glücklichen Ende und sorgte besonders für Vervollkommnung des Hochwasserschutzes. Ebenso war Honsell in der Verbesserung der von Tulla eingeleiteten Korrektion der Schwarzwaldflüsse dessen erfolgreicher Nachfolger. Eine gründliche, auf den inzwischen gemachten Erfahrungen beruhende Umgestaltung der Korrektion der Schwarzwaldflüsse durchzuführen, war ihm mit Rücksicht auf die hohen Kosten eines solchen Unternehmens freilich nicht vergönnt; aber dennoch hat er zur Abwendung der Hochwassergefahren von dem fruchtbaren Gebiet der badischen Binnenflüsse viel geleistet.

Die größten Verdienste um sein Land hat sich Honsell durch die Verbesserung des Wasserverkehrs erworben, dessen Bedeutung

ihm schon in Mannheim, sodann auf seinen Reisen in Belgien und Frankreich deutlich geworden war. Dieser Zweig der Wasserwirtschaft lag ihm besonders am Herzen. Mit auf sein Gutachten hin wurde im Jahre 1878 die Kettenschleppschiffahrt auf dem Neckar eröffnet, im Jahre 1884 wurde die Konzession zum Schleppbetrieb auf dem badisch-bayerischen Main erteilt. Die Hafenanlagen am Bodensee wurden gründlich umgestaltet. Die Rheinhäfen Mannheim, Karlsruhe und Kehl legen Zeugnis ab von Honsjells tatkräftiger Förderung des Wasserverkehrs. Sein eigenstes, gegen mächtige Gegner siegreich durchgekämpftes Werk ist die Schiffbarmachung des Oberrheins von Speyer bis Straßburg, woran er von 1888 an rastlos gearbeitet hat. Gegen die vermeintlich abweichenden wirtschaftlichen Belange der linksrheinischen Uferstaaten, die einen Kanal bevorzugten, und gegen die seiner hydrotechnischen Erkenntnis entgegengesetzten Anschauung von Fachgenossen mußte der Plan einer Festlegung der natürlichen schlangenförmig gewundenen Niederrasserrinne innerhalb der vorhandenen Korrektionslinien durch Buhnen, Grundschwellen und Leitwerke förmlich durchgekämpft werden. Erst 1906 wurden die Mittel bewilligt, und dann schritt die Arbeit selbst rascher fort, als die langwierigen Verhandlungen, die einen minder tatkräftigen Ingenieur vielleicht hätten verzagen lassen.

In das Gebiet des Wasserverkehrs und des Wasserschutzes fällt auch Honsjells reiche außeramtliche Tätigkeit; wir finden ihn als Förderer der internationalen Binnenschiffahrtkongresse als Obmannstellvertreter, Sektionspräsident und im Organisationsausschuß. Im Jahre 1885 ernannte ihn der Reichskanzler zum Reichskommissär für die Rheinregulierung im Rheingau; in dieser Doppelstellung als Ingenieur und Diplomat hatte er bedeutsamen Anteil an der in den Jahren 1886—1891 erfolgreich durchgeführten Regulierung der Rheingaufstrecke. Der Kölner Handelskammer arbeitete er ein Gutachten über die Möglichkeit, den Seeverkehr bis Köln herauf auszudehnen, aus. Für Frankfurt a. M. begutachtete er wiederholt Schiffahrts- und Hafenanangelegenheiten, ebenso für Heilbronn eine Hafenanlage. Nach Osterreich rief man ihn in der Frage der Regulierung des Donaustrandes bei Linz, der Umwandlung des Wiener Donaukanals in einen Handels- und Winterhafen, ferner zu Begutachtung von Entwürfen zur Korrektur der Gewässer

der Provinz Schlesien. Zur Beschaffung der Grundlagen für ein kantonales Wassergesetz für Zürich und zur Begutachtung des Entwurfs für ein Wassergesetz für den Kanton St. Gallen wurde Honsells Erfahrung in Anspruch genommen. In einer zwischen Osterreich und der Schweiz über die Oberrheinregulierung entstandenen technischen Streitfrage hatte er im Jahre 1903 als Schiedsrichter zu entscheiden, und er stellte durch überzeugende Mitwirkung beide Parteien zufrieden.

Ein erhebliches Verdienst hat Honsell sich um die Nutzbarmachung der Großwasserkräfte am Oberrhein erworben. Von Anfang an suchte er in klarer Erkenntnis ihrer wirtschaftlichen Bedeutung diese Kraftquelle dem Lande zu erschließen, was im Beginn nur durch wagemutige Privatunternehmungen geschehen konnte, deren geschäftlicher Eigennutz durch wohlüberlegte Vorschriften zugunsten einer gemeinwirtschaftlichen Ausbeutung der Wasserkräfte in die richtigen Wege geleitet wurde; einer Zersplitterung des Kraftschazes wurde durch gründliche technische Untersuchungen vorgebeugt. Das Entstehen der großen Kraftwerke Rheinfelden, Augst-Whhlen und Lausenburg wird mit Honsells Wirken in der Oberdirektion enge verbunden bleiben. Der Entwurf für einen Bewässerungs- und Gewerbekanal in der Rheinebene von Basel bis zum Kaiserstuhl und die Untersuchung über die Anlage von Stauweihern im Wiesengebiet zeigen Honsells lebendiges Interesse an diesen in den letzten Jahren immer mehr in den Vordergrund getretenen Aufgaben der Wasserwirtschaft.

Als er 1899 zum Direktor der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues ernannt worden war, gestattete ihm die Vielseitigkeit der technischen und Verwaltungsaufgaben der Behörde zwar nicht mehr, dem selbstgewählten Arbeitsgebiet des Wasserbaues seine ungeteilte Kraft zu widmen, dafür kam Honsells reise Erfahrung und Tatkraft anderen technischen Gebieten und der allgemeinen Verwaltung zu gute. Vor allem wandte er sich der Verbesserung des Straßenwesens zu, wo ihm die planmäßige Einführung der deckenweisen Unterhaltung im Jahr 1900 zu danken ist; mit der Pflasterung verkehrsreicher Straßenstrecken in größerem Umfang hat er gleichfalls begonnen, und unter ihm hat die badische Straßenbauverwaltung als erste bundesstaatliche Straßenbaubehörde mit der Verwendung des Teers zur Staubverminderung ernstlich den

Anfang gemacht. Zahlreiche Verbesserungen von Straßen und Wegen und Brückenbauten, worunter die Rheinbrücke zwischen Kehl und Straßburg und die Friedrichsbrücke über den Neckar in Mannheim, sind unter Honsells Oberleitung geschaffen worden.

Auch den übrigen Zweigen der Verwaltung der Oberdirektion, der Landeskultur und dem Vermessungswesen galt seine unermüdlige Fürsorge. Überall regte er an, stützte seine Mitarbeiter, suchte Lösungen für bisher unentschiedene Fragen von grundsätzlicher Bedeutung, so daß fast die ganze Verwaltung in den sieben Jahren, während deren sie unter Honsells Leitung stand, wo es irgend not tat, gründlich erneuert und mit dem Geiste ihres Leiters durchdrungen ward.

Wohl nur einen Teil seiner Kraft, aber nicht den schlechtesten, hat Honsell an die Heranbildung der jungen Ingenieure gewendet. Von 1887 an hatte er eine ordentliche Professur an der Technischen Hochschule zu Karlsruhe inne, wo er für fortgeschrittenere Studierende hydrographische und wasserwirtschaftliche Gegenstände in fesselndem Vortrag behandelte und die Liebe zum Beruf in zahlreichen jungen Menschen, welche den Reiz der voll entwickelten Persönlichkeit Honsells zu empfinden vermochten, weckte. Anträge an die Technischen Hochschulen in Wien und München schlug Honsell hauptsächlich aus Liebe zur badischen Heimat aus. Die Ernennung zum außerordentlichen Mitglied der Königlichen Akademie des Bauwesens und die Verleihung der Würde eines Doktor-Ingenieurs durch die Technische Hochschule Karlsruhe entsprachen den Verdiensten des Geehrten um die Wissenschaft. Als langjähriger Vorsitzender der Prüfungskommission für die Staatsprüfung der Ingenieure übte er einen großen Einfluß auf die Vorbildung der Kandidaten aus; seine Anträge wurden bestimmend für die Ausgestaltung des Lehrplans an der Technischen Hochschule, für Berufung tüchtiger akademischer Lehrer und die Gestaltung der praktischen Vorbereitung der Diplom-Ingenieure; er entwarf endlich die landesherrliche Verordnung vom 26. Juni 1906, die Vorbereitung zum höheren öffentlichen Dienst im Ingenieurbaufach betreffend, wodurch erhöhte und weitere Anforderungen an die staatlichen Baubeamten gestellt und das Ansehen des Standes gehoben worden ist.

Die großen Erfolge Honsells, seine reichen Erfahrungen und abgeklärten Lebensanschauungen ließen es seinem Landesherrn,

dem guten Menschenkenner Großherzog Friedrich I., erwünscht erscheinen, den Beamten 1903 in die Erste Kammer der Landstände zu berufen, wo er bald einflußreich wurde. Als Berichterstatter über das Eisenbahnbudget legte er freimütig den Finger auf bedenkliche Gesplogenheiten der Regierung und Volksvertretung in bezug auf die Bereitstellung von Mitteln für unwirtschaftliche Anlagen und die Verwendung dieser Mittel ohne Rücksicht auf die Bestimmungen des Statgesetzes. Er drängte auf Befolgung gesunder privatwirtschaftlicher Grundsätze in der Verwaltung des Eisenbahnwesens. Aufsehen erregte seine Rede über die Beamtenpolitik bei der allgemeinen Budgetbesprechung im Jahre 1906, worin er zwar eine Besserstellung der Beamten forderte, aber auf eine Geschäftsvereinfachung und die Notwendigkeit strenger Pflichterfüllung und straffer Disziplin der Beamten, worin sich eine Lockerung bemerkbar machte, hinwies. Die Unerblichkeit, mit der Honjell seine von tiefer staatsmännischer Erkenntnis zeugende Auffassung äußerte, lenkte die Aufmerksamkeit des Landesherrn und seiner nächsten Berater auf ihn, als es sich 1906 um die Neubesezung des Finanzministeriums handelte, dem die Neuordnung des Beamtengesetzes und des Gehalttarifs oblag. Im Alter von 63 Jahren übernahm Honjell dieses Ministerium — ein für ihn schwerer Entschluß. Das von ihm 1908 vorgelegte Beamtengesetz mit Gehaltstarif brachte neben zahlreichen Verbesserungen den badischen Beamten Gehaltsaufbesserungen von durchschnittlich 15 % im Beharrungszustand und legte der Staatskasse einen dauernden jährlichen Mehraufwand von 6,8 Millionen Mark auf. Zu seinem Bedauern fand Honjells Absicht, mit dem reinen Dienstalterssystem zu brechen und die Beamten unter vorzugsweiser Berücksichtigung ihrer Leistungen und Verwendbarkeit aufrücken zu lassen, nur in sehr eingeschränktem Umfang die Zustimmung der Landstände. Die Entschädigung für Reise- und Umzugskosten der Beamten wurden mit dem wirklichen Aufwand mehr als seither in Übereinstimmung gebracht. In allen Zweigen der Staatsverwaltung wurde durch Vereinfachungen eine Verminderung des rasch angewachsenen Personalaufwandes angestrebt und tatkräftig durchgeführt, was freilich heftige Angriffe gegen die „Sparpolitik“ des Ministers einbrachte, die er trotz tödlicher und schmerzhafter Krankheit in einer glänzenden Rede — seiner letzten — in der Zweiten badischen Kammer am 10. Januar

1910 zurückwies, worin er in großzügiger Weise seine Beamtenpolitik als lediglich bedingt durch das Gemeinwohl unter beinahe allgemeiner Zustimmung rechtfertigte. Die vielfach gepriesene Anleihewirtschaft lehnte Honjell für den Haushalt des badischen Staates ab, soweit es sich nicht um unmittelbar verbundene Staatsunternehmungen handelte, und bei diesen vertrat er die vorsichtige Wirtschaftsführung gutgeleiteter Privatunternehmungen. Seine Abneigung gegen die Schuldenwirtschaft ließ ihn kräftig für die Reichsfinanzreform vom Jahre 1909 eintreten; er bedauerte aber, daß die geplante Reichserbschaftsteuer nicht durchgesetzt werden konnte. In seinem Heimatlande vermochte er die unsoziale Fleischsteuer nicht aufzuheben, weil eine entsprechende Erhöhung der Vermögenssteuer, deren Einführung in seine Amtszeit fällt, von den Landständen nicht gutgeheißen wurde. Dagegen mußte er, um für wichtige Kulturaufgaben Mittel bereitzustellen, eine Erhöhung der Einkommensteuer bewilligen lassen. Die Erhöhung der Landesbiersteuer 1910 war durch die Reichsfinanzreform bedingt.

In einer dreieinhalbjährigen, in der letzten Zeit durch eine schmerzliche und hoffnungslose Krankheit beeinträchtigten Minister-tätigkeit hat Honjells kraftvolle Persönlichkeit eine Fülle von Arbeit für Baden geleistet, freilich in manchem nur bedeutsame Anfänge, wie in der Vereinfachung der Verwaltungsorganisation, zu deren planmäßigen Durchführung ein Menschenalter notwendig gewesen wäre. Als ihn am 1. Juli 1910 der Tod von seinen Leiden erlöste, da sprach man überall mit Achtung über den hervorragenden Ingenieur und Staatsmann. Er hatte das Glück gehabt, von einflußreichen Männern, worunter besonders Geheimrat Bär, Minister Schenkel und von dem unvergessenen Großherzog Friedrich I. richtig erkannt und gefördert zu werden. Fleiß und Willenskraft verbanden sich in ihm mit außergewöhnlichen Anlagen des Verstandes und mit dem für den Beamten so wertvollen strengen Pflichtgefühl. Strenge gegen sich selbst, durfte er auch von seinen Untergebenen viel fordern; er war ihnen aber auch, wenn sie dem entsprachen, ein für sie eintretender Vorgesetzter. Persönliche Rücksichten kannte er nicht, wo sie mit dem allgemeinen Belangen nicht vereinbar waren. — Vgl. auch R. Fuchs, Dr.-Ing. Max Honjell, Karlsruhe 1912.

R. Fuchs.