

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1902**

109 (22.4.1902) Badischer Landtag. Sitzungsbericht aus der Zweiten  
Kammer. 67. öffentliche Sitzung

## Badischer Landtag.

### Sitzungsbericht aus der Zweiten Kammer.

#### 67. öffentliche Sitzung

am Samstag den 19. April 1902.

Am Regierungstisch: Präsident des Ministeriums des Innern, Geh. Rath Dr. Schenkel, Ministerialdirektor Geh. Rath Feil und Direktor der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues Geh. Rath Gonsell.

Präsident Gönner eröffnet die Sitzung um 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr.

Nach einer geschäftlichen Mittheilung des Präsidenten berichtet Abg. Hergt über das Budget des Ministeriums des Innern, Verwaltungszweige der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, Ausgabebetitel XVII, und Einnahmetitel IX.

Die Gesamtausgaben unter Titel XVII belaufen sich für die Budgetperiode 1902/03 auf 10 158 404 M. im ordentlichen Etat, die Einnahmen auf 2 396 284 M. Das jährliche Mehr an Ausgaben von 44 189 M. gegenüber der vorigen Budgetperiode rührt von der Bezirksverwaltung her. Die Einnahmen der vorigen Budgetperiode betragen 2 518 648 M. Die Mindereinnahme (jährlich 61 182 M.) rührt von der Aufhebung der Flußbaubeiträge der Gemeinden zum Rheinbau her. — Die Kommission ist nach eingehender Prüfung des Etats zu dem Entschluß gekommen, seine unveränderte Annahme zu empfehlen.

Redner geht auf die Besprechung einzelner Punkte im Anschluß an den Kommissionsbericht über und weist zunächst auf die Uebernahme der Vergütungen der Kreise für die Leitung und Beaufsichtigung der Bau- und Unterhaltungsarbeiten an den Kreisstraßen und den in Kreispflege stehenden Gemeindegassen an das Personal der Wasser- und Straßenbauinspektionen auf die Staatskasse hin. Die Vergütungen erreichten bisher einen ziemlich hohen Betrag (im ganzen 21 462 M.). Den Kreisen wurde durch das Straßengesetz für diese Thätigkeit der Inspektion eine eigentliche Vergütung nicht zugemuthet. Es konnte aber bei der zum Theil sehr erheblichen Zuanpruchnahme der Wasser- und Straßenbauinspektionen seitens der Kreise nicht ausbleiben, daß diese freiwillig den beteiligten Beamten der Inspektionen Vergütungen bewilligten, welche bei einzelnen Kreisen recht ansehnliche Gesamtbeträge erreichten. Die Vergütungen sind bei den einzelnen Kreisen bisher außerordentlich verschieden hoch ausgefallen. Die Leistungsfähigkeit der Kreise war mehr maßgebend, als das Maß der Zuanpruchnahme der technischen Staatsbeamten. Die Uebernahme der bisherigen Leistungen der Kreise an die Beamten der technischen Bezirksbehörden auf die Staatskasse strebt nun neben der Entlastung der Kreise eine ge-

rechtere Vertheilung an. Durch die Vergütungen aus der Staatskasse gerietten weiter die Beamten in eine gewisse Abhängigkeit von den Kreisauschüssen, die auch die Kommission nicht für wünschenswerth hält.

Die Summe ist jetzt etwas höher gegriffen, weil ja nicht vorausgesehen ist, in welchem Umfang diese Thätigkeit der Inspektionen gesteigert werden wird. Die Kommission war der Ansicht, daß diese Vergütungen eigentlich als Nebengehalte gemäß Art. 21 und 23 des Etatsgesetzes behandelt werden sollten. Die Regierung hat aber dagegen geltend gemacht, daß es sich hier eigentlich nicht um Aufgaben des Staates handle, daß die Vergütungen für diese Nebendienste nicht als Dienstzulagen betrachtet werden können. Immerhin wirken diese Vergütungen als eine Erhöhung des Gesamteinkommens.

Obwohl in diesen besonderen Zuwendungen an die Beamten der Wasser- und Straßenbauinspektionen eine gewisse Ungleichheit gegenüber den Beamten der Kulturinspektionen und Rheinbauinspektionen liegt, welche derartige Nebenbezüge nicht genießen, so glaubt die Budgetkommission dennoch eine Einwendung nicht erheben zu sollen, weil die Entziehung dieser gewohnten Nebeneinnahme besonders für das Unterpersonal sehr empfindlich wäre. Indessen ist die Kommission der Ansicht, daß diese Ausnahmebehandlung der Beamten der Wasser- und Straßenbauinspektionen gelegentlich der Neuordnung des Gehaltstarifes durch ausgleichende Gehaltserhöhungen beseitigt werden sollte.

Zu § 16 (Für die Fortbildung jüngerer Ingenieure) bemerkt Redner: Die Kommission hat bedauert, daß auch in der letzten Budgetperiode von den hierfür bewilligten Mitteln (jährlich 500 M.) kein Gebrauch gemacht worden ist zur Gewährung von Reisestipendien. Gerade in der letzten Budgetperiode war eine besonders günstige Gelegenheit durch die Ausstellung in Paris gegeben, die Fortschritte der Technik auf allen Gebieten zu studieren; nach der Meinung der Kommission hätten die bewilligten Mittel vollständig dazu verwendet werden sollen, um auch einigen Ingenieuren der Wasser- und Straßenbauverwaltung den Besuch dieser Ausstellung zu ermöglichen.

Die Kommission ist der Ansicht, daß die Bewilligung der Reisestipendien nicht von der vorgängigen Einreichung einer wissenschaftlichen Arbeit abhängig gemacht werden sollte; die Auflage, nach der Rückkehr von der Reise einen Bericht über einen bestimmten Studiengegenstand oder einen allgemeinen Reisebericht zu liefern, wie dies bei anderen Verwaltungen üblich ist, würde genügen, um den Nachweis der sachlichen Fortbildung, welche der Hauptzweck der Reise sein soll, zu erbringen. Es wäre wünschenswerth, wenn auch ältere, im Dienst der Wasser-

und Straßenbauverwaltung stehende Beamte solche Reisestipendien zum Besuch von Ausstellungen erhalten könnten mit der Verpflichtung, zur nachfolgenden Berichterstattung.

Zu § 28 (Unterhaltung der Landstraßen) bemerkt der Berichterstatter:

Nach den Erläuterungen zu § 28 war die Länge aller Landstraßen am Ende des Jahres 1899 3 099 675 Kilometer, der Zugang während der Budgetperiode 1900/01 12 883 Kilometer, der Abgang durch Ausschreibung während der Budgetperiode 1900/01 52 993 Kilometer, daher im ganzen Abgang 1900/01 40 110 Kilometer und die Gesamtlänge am Ende des Jahres 1901 3 059 565 Kilometer. Dazu kommen in der Budgetperiode 1902/03 24 884 Kilometer, dagegen werden ausgeföhren in der Budgetperiode 1902/03 18 521 Kilometer, daher im ganzen Zugang 1902/03 6363 Kilometer und die Gesamtlänge 1903 voraussichtlich 3 065 928 Kilometer.

Die Einführung der bedenweisen Unterhaltung ist in Angriff genommen. Die Erfahrungen, die man damit gemacht hat, sind nach der Auskunft der Großh. Regierung befriedigende. Es scheint, daß die Erwartungen, die man an das neue System geknüpft hat, sich erfüllen werden. — Für die ständige Unterhaltung unserer Landstraßen stellt sich der Kilometerfuß für 1902/03 im ganzen auf 568 M. gegenüber 550 M. für 1900/01 und 534 M. für 1898/99, ein bedeutendes Anwachsen der Unterhaltungskosten, welches aber in der Steigerung der Löhne und Materialpreise, im Wachsen des Verkehrs und der Ansprüche an die Beschaffenheit der Straßen, in der erforderlichen Erneuerung von Brücken, Dohlen und Pflasterungen begründet und nicht zu beanstanden ist.

Die Rheinkorrektion hat weitere Fortschritte gemacht, die sich aus der Auskunft der Großh. Regierung (im Kommissionsbericht abgedruckt) ergeben. Die Denkschrift vom Jahre 1885 über die Korrektion des Oberrheins von der Schweizergrenze unterhalb Basel bis zur hessischen Grenze unterhalb Mannheim berechnet die Aufwendungen für den Ausbau des Rheinkorrektionswerkes in der Zeit von 1885 bis zu der für das Jahr 1920 in Aussicht genommenen Fertigstellung der Korrektion auf 11 500 000 M., welche Summe in stufenweise abnehmenden Jahresbeträgen zur Verausgabung kommen soll. Nach dieser Aufstellung wurde bisher bei den Budgetanforderungen vorgegangen und es sind bis zum Jahresluß 1901 insgesamt 6 799 967 M. verwendet. Durch dieses große Werk ist auch einem anderen demnächst in Angriff zu nehmenden Projekt, dem der Herstellung einer Schiffsfahrtsrinne auf dem Oberrhein, das Gegenstand einer besonderen Vorlage der Großh. Regierung ist, wesentlich vorgearbeitet worden.

Die Kommission ersuchte die Großh. Regierung auch um Mitteilung über den jetzigen Stand des Projekts eines Oberrheinkanals. Diese Anfrage beantwortete die Großh. Regierung dahin, daß: „die bei der außergewöhnlich großen finanziellen Tragweite des Projekts eines Oberrheinkanals unerläßlichen eingehenden weiteren Feststellungen und Begutachtungen bei den beteiligten Ministerien noch nicht zum Abschluß gekommen seien. Der in dem Schreiben des Ministers des Innern vom 3. Juli 1900 erwähnte Bericht einer Sachverständigenkommission werde mit diesen, eine erschöpfende Beurteilung desselben, wie eine gründliche Würdigung des Unternehmens erst ermöglichenden weiteren Feststellungen und Begutachtungen seiner Zeit mitgeteilt werden.“ Hierzu spricht die Kommission den Wunsch aus, daß die Großh. Regierung für thunlichste Beschleunigung der Sache besorgt sein möge, damit der Bericht der Sachverständigenkommission samt den erwähnten Begutachtungen wenn irgend möglich noch dem gegenwärtigen Landtag mitgeteilt werden könne.

Nach weiteren Bemerkungen über den Binnenflußbau

geht der Berichterstatter zur Besprechung der Petitionen des badischen Geometervereins und der Landstraßenwärter über: Die Wünsche der Geometer sind auf dem gegenwärtigen Landtag schon wiederholt erwähnt worden. Schon der letzte Landtag hat sich mit einer Petition des badischen Geometervereins zu befassen gehabt. Nach eingehender Kommissionsberatung wurde die von der Budgetkommission beantragte Resolution einstimmig angenommen: „Die Großh. Regierung wird ersucht, thunlichst bald eine Abänderung des Gehaltstarifs in dem Sinne herbeizuföhren, daß die Gehaltsverhältnisse der Vermessungsbeamten in einer ihrer Vorbildung entsprechenden Weise geordnet werden.“

Auch der Herr Minister des Innern äußerte sich sehr entgegenkommend und erklärte, daß wenn im nächsten Landtag eine allgemeine Revision des Gehaltstarifs noch nicht vorgenommen werden sollte, dann von Seiten des Ministeriums des Innern ein Antrag auf partielle Revision zu Gunsten der Geometer unter allen Umständen eingebracht werden solle. Allerdings hat der Herr Minister diese in der Sitzung vom 8. März 1900 abgegebene Erklärung in der Sitzung vom 12. März dahin eingeschränkt, daß er nur seine persönliche Ansicht ausgesprochen habe, für die er auch bei der Vorbereitung der Arbeiten zum nächsten Landtag eintreten werde. Dieser eingeschränkten Erklärung gegenüber wurde von Seiten der Zweiten Kammer betont, daß, wenn die Resolution die Großh. Regierung ersuche, „thunlichst bald“ eine Abänderung des Gehaltstarifs zu Gunsten der Geometer herbeizuföhren, damit nicht eine Verschiebung auf unbestimmte Zeit gemeint sei, sondern daß die Kammer diese theilweise Revision auf alle Fälle im nächsten Landtag vorgenommen zu sehen wünsche, wenn eine allgemeine Revision dann noch nicht möglich sein sollte.

Die Budgetkommission bedauert lebhaft, daß die Großh. Regierung sich nicht entschließen konnte, der vom letzten Landtag einstimmig angenommenen Resolution Folge zu geben und eine Teilrevision des Gehaltstarifs zu Gunsten der Geometer schon jetzt durchzuführen. Sie mußte aber anerkennen, daß die Gründe, welche die Regierung für ihre Ablehnung einer Teilrevision geltend gemacht hat, die ernsteste Beachtung verdienen. Die Kommission konnte sich namentlich nicht verhehlen, daß es eine Inkonsequenz sein würde, hier auf eine Teilrevision zu drängen, nachdem die ebenso dringenden Wünsche verschiedener anderer Beamtenkategorien auch aus dem Grunde zurückgestellt werden mußten. Dieser Grund war für die Kommission ausschlaggebend, um von einem Antrag auf Abänderung des Gehaltstarifs noch in der gegenwärtigen Kammertagung abzusehen; sie glaubte dagegen die Erwartung aussprechen zu sollen, daß die Großh. Regierung um so sicherer dem nächsten Landtag eine Vorlage über die fragliche Teilrevision machen werde, falls die allgemeine Gehaltsrevision auch dann noch nicht durchführbar erscheinen sollte. Die Kommission muß anerkennen, daß die Großh. Regierung durch die Maßnahmen, welche sie im Budget 1902/03 zur Besserstellung der Geometer vorschlägt, den berechtigten Wünschen derselben so weit entgegenkommt, als es ohne eine Abänderung des Gehaltstarifs möglich ist. Die Kommission kann die unter Titel XVII § 49 vorgesehenen Dienstzulagen, die nach den Erläuterungen zu § 54 im ordentlichen und § 33 im außerordentlichen Etat in Aussicht genommene Stellung der Dienststräume und Bureau-einrichtungen und die Beschaffung von Dienstwohnungen, ferner die in der vorstehenden Aeußerung des Herrn Ministerialpräsidenten angekündigte Beseitigung der den Katastergeometern nachtheiligen Bestimmung des Gehaltstarifs bezüglich der Einrechnung des Wohnungsgeldes in den Gehalt nicht so gering anschlagen, wie es anscheinend die Petenten thun; sie sieht vielmehr in diesen Maßnah-

men wesentliche Verbesserungen der Lage der staatlichen Geometer.

Redner geht dann noch auf die übrigen Wünsche der Geometer ein und bemerkt, daß die Kommission glaubte, ohne auf die einzelnen Punkte näher einzugehen, sich den Anschauungen der Großh. Regierung bezüglich dieser Punkte anschließen zu sollen.

In diesem Sinne, und ohne sich bezüglich der einzelnen Wünsche der Petenten binden zu wollen, beantragt die Kommission:

Die vorliegende Petition des Badischen Geometervereins der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen.

Auch die Petition der Landstraßenwärter hat das Haus schon wiederholt beschäftigt. Die Verhältnisse der Landstraßenwärter sind in den letzten Jahren nicht unerheblich verbessert worden. Die Löhne sind erhöht worden. 412 Landstraßenwärtern (53 Proz.) ist die Beamteneigenschaft verliehen worden, was zur Folge hatte, daß schon 25 Wärter Unterstützungsgelalte erhalten. In Anbetracht der Leistungen, welche von den Straßenwärttern verlangt werden, kann Ihre Kommission diese Bezahlung nicht als eine genügende anerkennen, auch wenn um diesen Lohn, was übrigens in den meisten Landesgegenden nicht mehr zutreffen dürfte, gewöhnliche Tagelohnarbeiter zu haben wären. Die Jahresvergütung der Mehrzahl der Wärter (570 von 766) schwankt zwischen 450 bis 504 M. und nur wenige (51) gelangten bis jetzt zu einem Jahreseinkommen von über 600 M. Im Durchschnitt aller Wärterstrecken beläuft sich das Einkommen eines Wärters auf 501 M. 69 Pf., d. i. für den Arbeitstag (300 Arbeitstage gerechnet) 1 M. 66 Pf., und wenn die kleineren Nebeneinkünfte (Grasnußen an den Bösungen, Prämien für gute Leistungen und für Telegraphenaufsicht, Dienstfreibung), welche die Großh. Regierung zu 59 M. 50 Pf. im Durchschnitt berechnet, berücksichtigt werden, auf 1 M. 87 Pf. pro Arbeitstag. Gleichmäßige Lohnklassen für das ganze Land, wie sie die Landstraßenwärter wünschen, können allerdings nicht eingeführt werden. Dagegen wünscht die Kommission eine angemessene weitere Erhöhung des Einkommens der Landstraßenwärter in der Weise, daß dieses mindestens nach der Höhe des ortsüblichen Tagelohnes, jedoch ohne Einrechnung der Nebenbezüge bemessen werden sollte. Die Verleihung der Beamteneigenschaft, welche den Wärtern die Erlangung eines Unterstützungsgelaltes im Falle der Dienstunfähigkeit sichert, sollte, wie bei anderen Beamtenkategorien ähnlicher Art, z. B. Bahnwärttern, nach einer bestimmten Probezeit, etwa nach fünf Jahren, erfolgen, womit eine erhebliche Belastung der Staatskasse wohl nicht verbunden wäre. Dagegen theilt die Kommission die Ansicht der Großh. Regierung, daß aus den von letzterer angegebenen Gründen die etatmäßige Anstellung der Landstraßenwärter zur Zeit nicht in Betracht gezogen werden kann. Eine solche Maßnahme würde eine entsprechende Ergänzung des Gehaltstariifs voraussetzen, die im Hinblick auf die dadurch entstehende sehr erhebliche Belastung der Staatskasse und die zu erwartenden Berufungen anderer Klassen von Bediensteten zumal bei den jetzigen Zeitverhältnissen für die gegenwärtige Staatshaushaltsperiode nicht in Betracht kommen könnte. Auf Grund dieser Erwägung stellt Ihre Kommission den Antrag:

Das Hohe Haus wolle die beiden Petitionen der Landstraßenwärter hinsichtlich der weiteren Ausdehnung der Verleihung der Beamteneigenschaft und hinsichtlich der Aufbesserung der Jahreslöhne in dem bezeichneten Umfang der Großh. Regierung empfehlend überweisen, bezüglich der weiteren Wünsche der Petenten jedoch zur Tagesordnung übergehen.

Redner empfiehlt zum Schluß nochmals unveränderte Annahme des Etats.

Abg. Schüler: Ich bin sehr erfreut darüber, daß der langjährige Wunsch nach Einführung des Decksystems insofern Erfüllung fand, als auf einer großen Strecke der Landstraßen dieses System angewandt wurde, und als in der nächsten Periode sechs Dampfmaschinen statt vier eingestellt werden. Für die Zukunft müssen wir dafür sorgen, daß die Landstraßen immer mehr nach diesem Decksystem behandelt werden. Es bedeutet eine außerordentliche Erleichterung des Fuhrverkehrs, auch die Kreis- und Gemeinbewege sollten nach und nach eingewalzt werden. Ebenso erfreut bin ich darüber, daß durch Aufhebung der Flußbaubeiträge für die Rheingemeinde der so lang ersehnte Steuernachlaß nunmehr eintreten soll. Diese Maßregel ist heute um so mehr am Platze, als die Rheinkorrektion ja beendet ist. Ich möchte aber bitten, daß die angekündigte Vorlage, die diesen Wegfall der Flußbaubeiträge auf geschicklichen Boden stellen soll, möglichst bald eingebracht werde.

Etwas weniger erfreulich ist der Stand der Frage eines Oberrheinkanals. Es herrscht hierüber schon lange eine unheimliche Stille. Ich gebe zu, daß dies ein Unternehmen ist von sehr großer finanzieller Tragweite. Soweit ich aber unterrichtet bin, ist eine Sachverständigenkommission in Thätigkeit gewesen, die eingehende Erhebungen veranstaltete und Gutachten erstattete. Es liegt im Interesse der ganzen beteiligten Gegend, daß sie über den Stand dieser Frage Nachricht erhält. Ein solcher Kanal wäre im Stande, die Schattenseiten der Korrektion wieder zu beseitigen, die darin bestehen, daß das Grundwasser zurückgedrängt wurde, und daß infolge dessen Frucht, Gras und Klee nicht fortkommen können, weil der Boden zu trocken geworden ist. Auf eine solche Weise könnte der tatsächlich nothleidenden Landwirtschaft geholfen werden. Die sonst bei solchen Anlässen hervortretenden Interessengegensätze sind hier nicht vorhanden: es würde durch den Bau dieses Kanals den Wünschen der Industrie in gleichem Maße wie denjenigen der Landwirtschaft Rechnung getragen. Die kleinen Mühlen leiden nicht allein unter der erdrückenden Konkurrenz der großen Aktienmühlen, sondern auch unter dem Wassermangel. Das ganze Gewerbe, die Industrie, auch die Hauptstadt Freiburg wäre sehr erfreut über den Bau dieses Kanals. Ich schließe mich der Kommission vollständig an und bitte die Regierung, diese Angelegenheit nicht aus dem Auge zu verlieren.

Was die eingelaufene Petition der Geometer anlangt, ist zu betonen, daß eine gewisse Geschäftsüberlastung und der geringe Zugang zu dieser Beamtung sich auch in den Landgemeinden fühlbar macht, denen die Geometer ihre Thätigkeit nicht mehr in dem wünschenswerthen Maße zu Theil werden lassen können. Auch in dieser Hinsicht wäre eine Abhilfe zu wünschen.

Ich bin nun noch in der Lage, den Dank einiger Gemeinden meines Bezirks für den Zuschuß zum Bau neuer Brücken auszusprechen. Die Gemeinde Rimsingen bittet, man möchte einen noch größeren Theil der Kosten auf die Staatskasse übernehmen, und sie begründet diese Bitte mit dem Hinweis auf die bedeutenden Lasten, die der Neubau des Schulhauses bei einer Umlage von 50 Pf. der Gemeinde auferlegt. In Wolfenweiler liegen die Verhältnisse ebenso. Ich bitte die Großh. Regierung, die Wünsche der beiden Gemeinden thunlichst zu berücksichtigen.

Abg. Rist: Die Schaffung der Stelle eines weiteren Centralinspektors kann nur begrüßt werden. Dadurch wird eine Entlastung der mit Arbeit so sehr überhäufteten technischen Beamten bei der Oberdirektion eintreten. Aber auch bei den Bezirksverwaltungen haben sich die Geschäfte bedeutend vermehrt, und der noch dazu kommende geringe Zugang der Studierenden zum Ingenieurfach machte diese Geschäftsvermehrung noch fühlbarer. Wenn nun zwar

auch heute eine Besserung in letzterer Hinsicht eingetreten ist, so hat doch auch heute noch der achtstündige Arbeitstag für die Bezirksinspektionen nur problematische Bedeutung.

Ich bin der Ansicht, daß die Wünsche der Geometer vollständig berechtigt sind, und es handelt sich hier nicht nur um die Bezirks-, sondern auch um die Katastergeometer, die wir auch nach Beendigung der Katastrirung zur Förderung der Feldbereinigung noch brauchen werden. Da eine Theilrevision des Gehaltstariis im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht angängig erschien, beschritt die Regierung einen anderen Weg zu ihrer Besserstellung, indem sie ihnen eine Dienstzulage gewähren und die Vergütungen für die sachlichen Amtskosten z. erhöhen will. Die Kosten hierfür betragen — ohne die Dienstzulagen — 78 740 M. im ordentlichen und 10 250 M. im außerordentlichen Etat. Diese Beträge sind aber nicht als Mehrleistung gegenüber dem jetzigen Zustand anzusehen, da die jetzt üblichen Pauschalvergütungen für die Bezirksgeometer in Höhe von 450, 380, 320 und 280 M. in Zukunft in Wegfall kommen. Die Kommission spricht die Erwartung aus, daß, falls dem nächsten Landtag nicht die Vorlage einer allgemeinen Gehaltstariisrevision gemacht werden könne, dann eine Theilrevision für die Geometer eintreten solle. Diesem Wunsche möchte ich mich anschließen.

Die technischen Assistenten (H 1) scheinen mir nicht in die richtige Gehaltsklasse eingereiht zu sein, auch in der Wohnungsgeldfrage kommen sie immer zu kurz. An der Hand einer ihm vorliegenden graphischen Darstellung sucht Redner nachzuweisen, daß sie seit dem Jahre 1874 im Wohnungsgeld nur um 140 Proz. aufgebessert wurden, während den anderen Beamten ihrer Tarifklasse eine Aufbesserung bis zu 300 Proz., einigen — wie z. B. den Wertstättovorsehern — sogar bis zu 400 Proz. zu Theil wurde. Ich sehe nun ein, fährt er fort, daß zur Zeit eine Revision ihrer Gehaltsverhältnisse nicht möglich ist, hoffe aber, daß bei der allgemeinen Revision ihre Wünsche die gebührende Berücksichtigung finden werden. — Es sind im Budget einige Stellen für Zeichner nach Gehaltsklasse F vorgesehen. Ich möchte anregen, ob sich nicht die Schaffung weiterer solcher Stellen bei der Oberdirektion ermöglichen ließe.

Die Kulturmeister sind, was ihre Vorbildung und Leistungsfähigkeit anlangt, außerordentlich tüchtige Beamte. Der große Geschäftsstand bei der Kulturinspektion bringt es mit sich, daß sie oft Tage, ja Wochen lang auswärtig sein müssen, und erst Sonntags kommen sie nach Hause, so daß sie ihrer Familie sich nur sehr wenig widmen können. Trotz dieses sehr anstrengenden und aufreibenden Dienstes sind sie in der Klasse H 5 des Gehaltstariis nur sehr schlecht entlohnt. Sie beziehen nach je drei Jahren eine ordentliche Zulage von 120 M., während weitaus die meisten anderen Beamten ihrer Tarifklasse eine höhere ordentliche Zulage beziehen. Auch die Zuschlagsgebühr, die sie für ihre auswärtigen Dienste und für das auswärtige Uebernachten beziehen, ist ihrer Stellung durchaus nicht entsprechend. In jener Zeit, als man diese Bezüge fixirte, entsprachen sie den Bedürfnissen und dem Geldwerth wohl vollkommen, heute aber reichen sie nicht mehr hin, und wir müssen dafür sorgen, daß sie entsprechend erhöht werden.

In § 16 des Budgets sind für Studienreisen jüngerer Ingenieure 1 000 M. vorgesehen. Ich meine aber man sollte die Gewährung eines solchen Reisestipendiums nicht von der vorherigen Einreichung einer wissenschaftlichen Arbeit abhängig machen. Ein nachträglich erstatteter Reisebericht sollte genügen. Auch sollten diese Stipendien nicht nur den jüngeren, sondern auch geeigneten älteren Ingenieuren zu Gute kommen.

Erfreulich ist es, daß für die Bezirksbeamten eine größere Anzahl von Dienstgebäuden erstellt wurde. Doch wird da und dort noch die ungenügende Ausstattung und Ausschmückung der Dienstzimmer der Inspektionsvorstände getadelt. Ich meine, man sollte hierin freigiebiger sein.

Es wurde in der Eisenbahndebatte hervorgehoben, daß man wohl in Balde dazu kommen werde, elektrische Wagen ohne Schienen auf den Straßen den Verkehr vermitteln zu lassen. Vorbedingung wäre natürlich, daß die Straßenbahn gut genug wäre, um es den schweren Wagen (80 Zentner für Personen- und 100 Zentner für Güterwagen) zu gestatten, eine Geschwindigkeit von 12 bis 15 km in der Stunde zu erreichen. Die Rentabilität einer solchen Einrichtung wird aber wesentlich davon abhängen, ob die Straße genügt, oder ob eine neue Decke nothwendig ist. Die Straßenabnutzung wird man wohl dem Unternehmen aufbürden müssen. Ich richte an die Regierung die Anfrage, welchen Standpunkt sie einem derartigen Ansuchen gegenüber einnehmen wird.

Hg. Pfeffeler: Man ist allerseits sehr befriedigt darüber, daß man bei der Straßenunterhaltung das Decksystem angenommen hat. Die Erfahrungen, die wir hiermit gemacht haben, sind sehr erfreulich. Die Durchführung hat auch keine so großen Schwierigkeiten bereitet, als man anfänglich annehmen zu müssen geglaubt hat. Redner spricht die Bitte aus, immer mehr das Material anzuwenden, das zu benutzen man angefangen habe. — Die Erstellung von Ortsentfernungskarten wird wohl jedem Wanderer willkommen sein.

Befriedigt bin ich auch darüber, daß man dazu übergegangen ist, den Gemeinden die unangenehm empfundenen Flußbaubeiträge nachzulassen. Ich glaube aber, daß sich eine volle Befriedigung nur dann einstellen wird, wenn das Wasserrecht in diesem Sinne abgeändert wird.

Hierauf geht Redner auf die Wasserbauten in seinem Bezirk über, insbesondere auf die Pflasterungen in der Elz und auf die Riegeler Schleufe. Er bedauert, daß diese nur fünf Durchlässe und nur 48 Meter Breite habe, während die neuen Brücken oberhalb alle größer seien. Bei Hochwasser sei zu befürchten, daß das Wasser nicht alles durchgelassen werde. Er bedauert es ferner, daß es wegen der Kostenfrage bisher nicht möglich war, die Wege auf dem Leopoldskanal, auf den Elz- und Dreilambdämmen für den Fuhrwerkverkehr zugänglich zu machen, und gibt der Hoffnung Ausdruck, daß dies ermöglicht werden könne.

Der Kommission, fährt er fort, bin ich für den Standpunkt, den sie bezüglich des Oberheinkanal vertritt, dankbar. Es wird sich empfehlen, die Gutachten zur Kenntniß der Kammer zu bringen. Wenn dies nicht möglich sein sollte, so verlangt es das allgemeine Interesse, daß die Regierung nicht zuwartet bis zum nächsten Landtag, daß sie dieselben vielmehr vorher veröffentlicht. Ich will nicht zur Erstellung des Kanals drängen, dazu ist jetzt nicht die geeignete Zeit. Aber ein solches Unternehmen erfordert Zeit zu Erwägungen nach jeder Richtung hin. Für den Bezirk Emmendingen, den in diesem Hause zu vertreten ich die Ehre habe, hat der Kanal eine große Bedeutung nicht nur für die Bewässerung, sondern auch für die Entwässerung. Schon lange ehe die Idee eines Oberheinkanal auftauchte, war da der Gedanke an eine Entwässerung lebendig. Ich bitte nun, die Gutachten möglichst bald zu veröffentlichen, damit man, falls es nicht zum Bau eines Kanals kommen sollte, dann eine Entwässerung vorsehen kann.

Ich bedaure es aufrichtig, daß es nicht möglich ist, auf diesem Landtag den Wünschen der Geometer vollständig Rechnung zu tragen. Doch werden die vorläufigen Hilfen, die ihnen zu Theil werden sollen, dazu beitragen, in ihrem Kreise wieder Beruhigung zu schaffen. Es ist sehr zu

Die  
Pa  
heim  
Dr.  
Geb  
unb  
troq  
189  
der  
Bef  
I  
mü  
frei  
San  
W  
mit  
geb  
au  
teil  
Bef  
S  
Ge  
Di  
Pa  
bei  
So  
fell  
Se  
an  
für  
um  
in  
va  
dei  
va  
ui  
14  
80  
m  
iti  
S  
je  
bi  
G  
e  
e

10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100

begreifen, daß für sie Dienstwohnungen beschafft werden sollen. — Die Landstraßenwarte werden befriedigt sein, wenn sie die Erwägungen erfahren, welche die Kommission veranlaßt, dafür zu sorgen, daß ihr Gehalt mindestens zur Höhe des ordentlichen Tagelohns erhöht werden soll.

Präsident des Ministeriums des Innern, Geh. Rath Dr. Scheffel dankt der Kommission, dem Berichterstatter, sowie den Herren Vorrednern für die der Thätigkeit unserer Behörden im Gebiet des Wasser- und Straßenbaus gezollte Anerkennung; mit Recht gilt diese Anerkennung auch unseren technischen Bezirksbeamten, die im großen und ganzen ihren Dienst gut und pflichtgetreu ausfüllen und von denen manche Vorstände, wie Herr Riß hervorgehoben hat, wenigstens zeitweise über das Maß angestrengt sein mögen, das man, insbesondere in anderen Schichten der Beamtenenschaft, als das zuzumuthende Normalmaß der Beschäftigungsbauer zu betrachten pflegt.

Es ist ja den meisten Berichterstattungen eigenthümlich, daß mehr dasjenige hervorgehoben zu werden pflegt, was noch gewünscht wird, und daß dann verhältnißmäßig kleine Angelegenheiten, bezüglich deren etwas auszuführen ist, ausführlicher behandelt werden, während andere Sachen, die von größerer Wichtigkeit sind, und wo Fortschritte zu verzeichnen sind, zurücktreten oder gar nicht erwähnt werden. So hat es mich immerhin etwas verwundert, wenn in dem Bericht gar nicht erwähnt wird, daß der Staat mit diesem Jahr endgiltig darauf verzichtet, die Gemeinden zu Flußbeiträgen am Rhein heranzuziehen. Diese Frage hat das Haus in den letzten 30 Jahren wiederholt sehr eingehend beschäftigt. Die sachlichen Gründe, welche dafür sprechen, daß die beteiligten Gemeinden zu dem Aufwand des Rheinbaues herangezogen werden, haben auch heute noch ihr Gewicht nicht vollständig verloren. Auch jetzt noch läßt sich diese Beitragslast der Gemeinden ganz wohl rechtfertigen, denn den Aufwand für die Ausführung und Erhaltung der Rheinkorrektion dient im wesentlichen nicht für die Zwecke der Schifffahrt, sondern um die benachbarten Gemeinden gegen Ueberschwemmung, Versumpfung u. dgl. zu schützen, die gesundheitlichen Verhältnisse dieser früher von Fiebern heimgesuchten Gegenden zu bessern. Dieses große Ziel ist auch erreicht worden. Es ist aber unrichtig, wenn oft angenommen wird, daß dieses Korrektionswerk nunmehr vollendet sei, vielmehr sind auch jetzt noch sehr beträchtliche Mittel aufzuwenden Jahr für Jahr nicht bloß für die Unterhaltung, sondern auch für den weiteren Ausbau der Rheinkorrektion. Im Jahr 1900 sind hier für mehr als eine Million Mark aufgewendet worden. Trotzdem hält es die Großh. Regierung im jetzigen Zeitpunkt, wozu der hauptsächlich dem Interesse der Landeskultur dienenden Rheinkorrektion für den unteren Theil des Rheins bis hinauf nach Rehl die den Schifffahrtswegen dienende Rheinregulierung hinzutreten soll, für angemessen, daß die Gemeinden am ganzen Rhein von der Pflicht zur Entrichtung der Flußbeiträge, die immerhin noch 100 000 M. im Jahr ausmachen, befreit werden. Ich glaube, diese Maßregel ist namentlich auch deshalb gerechtfertigt, weil die jetzige Generation sich gar nicht mehr daran erinnert, wie der Rhein früher vor 50—70 Jahren ausgesehen hat, wald' fürchterlichen Schaden er allen am Rhein liegenden Gemarkungen von Zeit zu Zeit zugefügt hat. Namentlich erinnert sich noch die Bevölkerung in dem jetzt fieberfreien Rheingebiet auch nicht mehr an die früheren gesundheitlichen Mißstände. Sie sieht das neu geschaffene Korrektionswerk sozusagen als ein Werk an, das aus den Händen der Natur hervorgegangen ist, und sie findet es nicht mehr gerecht, daß sie für ein Werk Beiträge

zahlen soll, dessen Schaffung sie nicht miterlebt hat. Wir haben deshalb geglaubt, diesem Hohen Hause vorzuschlagen zu sollen, diese Flußbeiträge für den Rhein endgiltig zu beseitigen, zunächst in Gestalt eines Nachlasses im Budget, in der Folge aber in der Gestalt einer Aenderung des Gesetzes. Wenn dieses von der Regierung bereits in einem vorläufigen Entwurf vorbereitete Gesetz nicht schon diesem Landtag vorgelegt wird, so geschieht dies einmal deswegen, weil dieser Landtag schon hinlänglich mit Gesetzen belastet ist, und weiter deshalb, weil die neue gesetzliche Regelung sich gleichzeitig auch auf die Tragung des Flußbauaufwandes für die Binnenflüsse erstrecken soll. Nach den jetzt geltenden Bestimmungen des Wassergesetzes liegt dem Staat die Fürsorge für die Instandhaltung der im Flußbauverband befindlichen Flüsse ob. Die geschützten Gemeinden haben, und zwar jeweils die Gesamtheit der an einem Fluße Beteiligten, an die Staatskasse Beiträge zu leisten, für die schiffbaren Flüsse  $\frac{1}{3}$ , für die Binnenflüsse  $\frac{1}{5}$  des für einen Fluß im Jahre bestrittenen Aufwands. Unter die beitragspflichtigen Gemeinden jeden Flusses wird der Jahresbetrag der Flußbeiträge nach Maßgabe der Steuerkapitalien, und zwar der Grund-, Häuser-, Gefäll- und Gewerbesteuerkapitalien, vertheilt. Diese letztere Bestimmung wird schon aus formellen Gründen bei Einführung der Vermögenssteuer an Stelle der genannten Ertragssteuer geändert werden müssen. Dies ist daher der Zeitpunkt, in welchem eine Aenderung der auf die Beitragspflicht der Gemeinden des Flußbauverbandes bezüglichen Vorschriften des Wassergesetzes eintreten muß. Und es wird alsdann weiter zu erwägen sein, ob nicht hinsichtlich der Binnenflüsse überhaupt eine ganz andere Regelung eintreten soll, was die Pflicht zur Instandhaltung und zum weiteren Ausbau der Binnenflüsse, zur Kostentragung u. dgl. angeht, ob namentlich nicht für Binnenflüsse ein besonderer Flußbauverband aus den an dem Fluß beteiligten Gemeinden gebildet werden soll, welchen Verbänden dann der Staat mindestens dasjenige, was er seither geleistet hat, als Zuschuß gewähren, und denen er, wie den Kreisen für ihre Thätigkeit ein Wegweiser, so für Besorgung der wasserbaulichen Geschäfte unentgeltlich die Thätigkeit der technischen Staatsbeamten zur Verfügung stellen würde. Das wäre ein weiterer Ausbau unserer Selbstverwaltung. Die beteiligten Gemeinden hätten ein größeres Maß von Selbstständigkeit und der Mitwirkung bei der Beschlußfassung über die an den einzelnen Binnenflüssen auszuführenden und zu erhaltenden wasserbaulichen Arbeiten. Und die dem neuen Verbands angehörigen Gemeinden hätten doch für den Flußbau im ganzen nicht mehr zu bezahlen als seither. Die Großh. Regierung ist mit der Ausarbeitung eines endgiltigen Gesetzentwurfs in dieser Richtung beschäftigt. Hinsichtlich der großen schiffbaren Flüsse, des Rheins, Neckars und Mains, kämen solche Verbände nicht in Betracht; hier würde die Verpflichtung der beteiligten Gemeinden zur Anteilnahme an der Last des eigentlichen Flußbaues gesetzlich ganz aufgehoben, und die Gemeinden an den schiffbaren Flüssen würden nur noch Dammbaubeiträge zu leisten haben. Durch die Schaffung von Flußbauverbänden für die nicht schiffbaren Flüsse unter Leitung der Arbeiten durch die Rheinbau- oder die Wasser- und Straßenbauinspektionen würde eine gerechtere und der Selbstverwaltung der betreffenden Gemeinden mehr entsprechende Regelung eintreten, als sie jetzt besteht.

Hinsichtlich des Oberrheinkanals bin ich der Ansicht, daß diejenigen, die sich dieses Projektes annehmen, sehr zufrieden damit sein können, daß die Sache nicht in dem jetzigen Augenblick, in dem immerhin eine

gewisse Ebbe in den Staatsfinanzen herrscht und auch die Unternehmungslust keine sehr große ist, zur Entscheidung reif geworden ist.

Es handelt sich hier um ein Projekt, dessen Ausführung mindestens 20, nach neueren Erhebungen und Feststellungen aber wahrscheinlich gegen 25 Millionen Mark kosten wird. Es ist ganz angezeigt, daß man nicht veranlaßt ist, in einem Augenblick, wie dem jetzigen, sich über ein derartiges Projekt, dessen Ausführung kapitalkräftige Unternehmer und erhebliche Staatszuschüsse erfordert, schlüssig zu machen. Die Regierung hat nichts verschäumt, um die Behandlung dieses Projekts zu beschleunigen. Aber in der Sache selbst zeigten sich so erhebliche Schwierigkeiten, daß es nicht möglich war, die endgiltige Begutachtung früher zu beendigen. Unrichtig wäre es jedenfalls, anzunehmen, als ob es sich bei diesem Projekt darum handle, Mißstände zu beseitigen, die infolge der Rheinkorrektur in jenen Landestheilen hervorgerufen seien. Dies war freilich der erste Ausgangspunkt; man frug sich, ob es möglich und zweckmäßig sei, durch einen im Niederungsgebiet des Rheins oberhalb des Kaiserstuhls herzustellenden Kanal den in diesem Gebiet gelegenen Mühlen, deren Wasserzufluß durch die Tieferlegung der Rheinfohle gemindert oder ganz verschwunden war, die früheren Wasserkräfte wieder zu verschaffen. Es hat sich aber bei Untersuchung der Verhältnisse bald herausgestellt, daß dieser Zweck die Kosten eines Kanals in der Rheinniederung nicht lohnen würde. Man kam dann bei den weiteren technischen Untersuchungen auf den Gedanken, auf dem Hochgestade einen Kanal zu bauen, der zwei Zwecken dienen sollte, einerseits der Bewässerung, andererseits der Gewinnung von Wasserkräften. Dieses neue Projekt, welches die Zuleitung von großen Wassermengen auf das Hochgestade zum Zwecke der Umwandlung von Ackerland in Wiesen beabsichtigt, hängt mit den Folgen der Rheinkorrektur gar nicht zusammen; und man muß der Annahme, zu welcher man durch mißverständliche Auffassung der Ausführungen des Herrn Abg. Schüller vielleicht gelangen könnte, von vornherein entgegengetreten, als ob der Staat sich dieses Projektes deshalb anzunehmen hätte, weil er in dieser Weise den Schaden wieder gut zu machen habe, den er durch die Rheinkorrektur auf dem Hochgestade des Rheins zwischen Hüningen und dem Kaiserstuhl angerichtet habe. Wenn jetzt eine größere Trockenheit des kessigen Bodens auf dem Hochgestade jenes Gebiets festgestellt wird, so ist das keineswegs eine Folge davon gewesen, daß durch die Rheinkorrektur von Basel abwärts die Rheinfohle erheblich tiefer gelegt worden ist. Diese Tieferlegung ist ja eine Thatsache; ob sie lediglich durch die Korrektur herbeigeführt wurde oder ob sie nicht als Folge der physikalischen Stromverhältnisse wenigstens theilweise auch ohnedem eingetreten wäre, lasse ich dahingestellt. Jedenfalls ist diese Tieferlegung nicht daran schuld, wenn auf dem viele Meter höher gelegenen Hochgestade zur Zeit eine erhebliche Trockenheit herrscht. Sollte die Trockenheit des Geländes auf jenem vom Rhein weit entfernten und hoch über der Niederung gelegenen Gebiete der Rheinebene wirklich neuerdings größer geworden sein als früher, so hängt dies mit anderen Thatsachen, als mit der Rheinkorrektur, vielleicht mit der Herstellung von Entwässerungsanlagen, mit der Tieferlegung von Binnenflüssen und dergl. zusammen. Wenn der Staat einmal für die Ausführung eines Projektes, wie des Oberrheinkanals, etwas leisten würde, so geschähe dies jedenfalls nicht, weil er dazu infolge der Rheinkorrektur verpflichtet ist, sondern, wie in ähnlichen Fällen dieser Art, weil der Staat im Interesse der Allgemeinheit eingreift, um große Kulturunternehmungen möglich zu machen.

Die Sache ist aber noch gar nicht so weit, daß der Staat sich darüber schlüssig machen könnte, ob das Unternehmen überhaupt bauwürdig ist vom Gesichtspunkt der öffentlichen und der privatwirtschaftlichen Interessen. Es sind sogar eine ganze Anzahl ungünstiger Momente vorhanden, die es zweifelhaft erscheinen lassen, ob sich ein so gewaltiger Aufwand überhaupt lohnt. Recht ungünstig ist, daß von Hüningen bis Auggen, 25 km lang, der Kanal hinfließen muß, ohne daß er für Gewinnung einer Wasserkraft oder für die Bewässerung ausgenützt werden kann. Erst von da an gewinnt er für diese Zwecke Bedeutung. Und auch hier ist unter den fünf Gruppen von Gemartungen, deren nach dem Gutachten der Kommission von 1900 das Unternehmen dienen soll, eigentlich nur eine, welche aus Gemeinden der Bezirke Müllheim, Staufien und Breisach besteht, für die das Unternehmen vom Gesichtspunkt der Bewässerung besondere Bedeutung hat. Die unterste Gruppe mit der faulen Waag und dem Wasenweiler Nied kommt fast nur für die Entwässerung in Betracht, und es ist in dieser Hinsicht bereits die Frage ins Auge gefaßt worden, ob für diese hauptsächlich an der Entwässerung beteiligte Gegend nicht besser und billiger durch ein besonderes Entwässerungsunternehmen zu sorgen wäre. Ob die Vortheile des Kanals, soweit derselbe 4000 Wasserkräfte zur Verfügung stellt, im Verhältnis zu den Kosten sehr erhebliche wären, ist nach dem derzeitigen Stand der Untersuchungen zum mindesten fraglich; insbesondere fragt es sich, ob die durch die Gewinnung von Wasserkräften ermöglichte Errichtung von industriellen Etablissements für die Bevölkerung des in Frage kommenden Gebiets eine große Wohlthat sein würde; dabei kommt in Betracht, daß die Gegend, wo die Wasserkräfte gefaßt werden sollen, keine industriereiche ist und daß schon jetzt dort eher ein Mangel an Arbeitskräften besteht. Für die Regierung war die Begutachtung der Kommission von 1890, welcher auch der Herr Abg. Dreher angehört hat, immerhin ein sehr werthvoller Fortschritt in der weiteren Erörterung dieser wichtigen Angelegenheit. Die Regierung hat dieses Gutachten vervielfältigen lassen und alsdann einerseits über die technischen Fragen und die Frage des Kostenaufwands die technische Behörde gehört, andererseits die sehr eingehende Aeußerung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen eingeholt. Diese letztere Aeußerung ist noch nicht eingekommen. So lange sie nicht vorliegt, kann sich die Regierung noch nicht endgiltig über das Projekt äußern. Auch in diesem Stadium ist beabsichtigt, wie dies schon früher geschehen ist, das Ergebnis der weiteren Begutachtungen den beteiligten Kreisen durch Vervielfältigung zugänglich zu machen. Wenn diese Veröffentlichung etwa den Erfolg haben sollte, daß sich die interessirten Gemeinden zusammenschließen oder eine Unternehmungsgesellschaft gegründet wird, so daß die Sache schon jetzt hergestellt werden kann, ohne daß der Landtag bemüht werden muß, dann wäre dies ein sehr günstiges Ergebnis, es wäre dargethan, daß die Beteiligten selbst die volle Ueberzeugung haben, daß das Projekt die Kosten lohnt. Würde sich aber ergeben, daß die Kosten so hoch sind, daß nur ein kleiner Theil durch die Erträge des Betriebs und die Beiträge der Gemeinden gedeckt werden kann, dann werden wir am besten thun, die Sache aufzugeben. Immerhin ist es von großem Werth, wenn eine derartige Frage einmal in gründlicher Weise untersucht wird. Eine solche Arbeit kann doch immerhin als ein zum Muster dienender Vorgang für die Zukunft von Werth sein, wenn sie auch unter den gegenwärtigen Verhältnissen vielleicht nicht zu einem Ergebnis führt.

Der Herr Berichterstatter hat weiter gefragt, in welchem Stadium die Rheinkorrektur sich zur Zeit befindet.

Die  
Sa  
heim  
Dr.  
Geb  
unb  
rog  
189  
der  
Bef  
T  
mü  
stre  
San  
M

mit  
geb  
zu  
ste  
del  
bet

Ge

Di  
Ba  
der  
Se  
sel  
S  
an  
fü  
un  
in  
vo  
de  
vo  
vi  
vi  
18  
de  
m  
st  
8

3  
je  
bi

Es handelt sich hier nicht bloß um eine einfache Korrektur, sondern um ein mit der Korrektur zu verbindendes großes Kulturunternehmen, durch welches die in der Rheinebene gelegenen großen Flächen der im Ueberfluthungsgebiet der Rensch befindlichen Malmwiesen bewässert und zum Theil auch entwässert werden sollen. Die Ausführung des Unternehmens liegt hauptsächlich im Interesse der Gemeinden und der Beteiligten, welche Eigentümer jener zur Zeit wenig ertragsreichen Flächen sind. In den letzten Jahren hat nun das Bezirksamt mit den Gemeinden über die Ausarbeitung eines solchen Projektes verhandelt. Die Gemeinden scheinen aber bis jetzt von der Wichtigkeit und dem Werth des Projektes noch nicht vollständig überzeugt zu sein. Nur wenn die Beteiligten selber einsehen, daß es sich hauptsächlich um ihre Interessen handelt und auch den Hauptaufwand, insbesondere für Ausarbeitung eines eingehenden Projektes, tragen wollen, kann auch der Staat sich der Sache weiter annehmen und seiner Zeit eine Anforderung in das Budget einstellen.

Redner kommt dann auf die Petitionen der Geometer und Landstraßenwärter zu sprechen: Es ist ja richtig, daß die Groß. Regierung, namentlich mein Herr Amtsvorgänger und dann auch ich, der Ansicht war, daß es materiell sehr zu wünschen wäre, wenn die Bezirksgeometer eine Aufbesserung in der Gehaltsordnung selbst hätten erfahren können, die ihr auch die Kammer auf dem letzten Landtag zugeordnet hat. Ich habe mich nur mit einem gewissen Bedauern dem Beschlusse des Staatsministeriums gefügt, als bei der endgültigen Budgetaufstellung die Bezirksgeometer von einer Theilrevision ausgeschlossen wurden. Ich mußte aber eben die Wichtigkeit der vom Staatsministerium zur Sache eingenommenen Stellung anerkennen; dieselben Gründe waren ja auch, wie heute der Herr Berichterstatter ausgeführt hat, für die Kommission ausschlaggebend, als sie die Verbeiführung einer sich auf die Bezirksgeometer allein erstreckenden Theilrevision der Gehaltsordnung als unzulässig erklärte, weil dies unabsehbare Konsequenzen in Bezug auf andere Beamtenklassen hätte. Diese Gründe müssen aber auf dem nächsten Landtag noch ebenso gegen eine Theilrevision vor der allgemeinen Gehaltsstarifrevision sprechen, wenn es zu unserem großen Bedauern nicht gelingen sollte, auf dem nächsten Landtag zu einer allgemeinen Revision zu kommen. Ich kann deswegen leider eine Zusage in dem von der Kommission gemütheten Sinne nicht geben.

Hinsichtlich der Landstraßenwärter ist es von der Regierung von jeher als ihre Aufgabe anerkannt worden, allmählich eine fortschreitende Besserung ihrer Verhältnisse herbeizuführen, aber immer von dem Gedanken ausgehend, daß es sich hier im wesentlichen um eine Klasse gelernter Arbeiter handle und die Verhältnisse der Straßenwärter nach diesem Gesichtspunkt zu regeln seien. Mit dem allgemeinen Steigen der Arbeitslöhne überhaupt ist daher auch ein Steigen der Bezüge der Landstraßenwärter früher eingetreten und in dem Budgetentwurf weiter vorgezogen. Sie sind an sich schon im Verhältniß zu anderen Arbeitern etwas besser gestellt. Bis jetzt hat es infolge dessen auch an einem tüchtigen Zugang nicht gefehlt. Eine Bemerkung des Kommissionsberichts hat mich etwas befremdet. Der Bericht sagt auf Seite 24:

„Der von der Groß. Regierung bekundeten Anschauung, daß die Bezahlung der Straßenwärter bei zunehmendem Alter und infolge dessen vielleicht abnehmender Leistungsfähigkeit gekürzt werden sollte, kann Ihre Kommission keineswegs beipflichten.“

Eine solche Auffassung besteht bei der Regierung keineswegs, und sie hat derselben nirgends Ausdruck gegeben. Die Erklärung der Regierung auf Seite 23 besagt: „In der That wird schon jetzt der Straßenwärter im Alter verhältnismäßig besser bezahlt wie in jüngeren Jahren, indem ihm der Lohn auch mit dem Rückgange seiner

Kräfte unberührt belassen wird, was bei den Arbeitern im Privatdienste sonst nicht der Fall ist. Die Einführung von Alterszulagen bei den Straßenwärttern würde eine fortwährende Steigerung der Löhne zur Folge haben, denn an Stelle eines abgehenden bejahrten Mannes, der den Höchstlohn bezog, würde man einen jüngeren kräftigen Mann mit erheblich niedrigerem Lohn (Anfangsgehalt) in der Regel nicht erhalten.“

Es ist hier nirgends angedeutet, daß die Regierung etwa in Zukunft beabsichtige, die Straßenwärter im Alter geringer zu bezahlen, als in jüngeren Jahren.

Etwas gewundert hat es mich immerhin, daß diese beiden Beamtenklassen schon wieder auf diesem Landtag in recht entschiedenen Worten um Gehaltsaufbesserungen eingekommen sind. Ich bin dadurch in meinen Anschauungen bestärkt worden, daß die Verbesserungen jedenfalls nicht den Erfolg haben, daß in den Empfängern das Gefühl der Zufriedenheit hervorgerufen wird. Und das ist ja auch nicht der Zweck der Aufbesserungen. Ganz das Gleiche konnte man bei der Einführung der sozialen Versicherung beobachten; trotz ihrer großen Leistungen kann man nicht sagen, daß in den bedachten Kreisen das Gefühl der Zufriedenheit gewachsen ist. Aber man darf sich durch diese Wahrnehmung nicht abhalten lassen, zur Verbesserung der Bediensteten das zu thun, was gerecht und nach Lage der Finanzen möglich ist. Das Wichtigste ist ja, daß die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Angestellten thatsächlich gehoben werden, wie dies bei der Arbeiterklasse durch die soziale Versicherung wirklich geschehen ist. Au meisten habe ich mich übrigens gewundert über die neueste Petition der Bezirksgeometer, in welcher ihre Unzufriedenheit über das Gewährte einen die angemessene Grenze wohl überschreitenden Ausdruck findet. Was man überhaupt thun konnte für die Bezirksgeometer, ohne eine Theilrevision des Gehaltsstarifs, ist geschehen. Ich weise einerseits hin auf die auch dieser Beamtenklasse zu Gute kommende Wohnungsgelderhöhung und andererseits auf die Gewährung von recht erheblichen Dienstzulagen von 200 bis 300 M., endlich darauf, daß sie eine wesentliche Besserung erhalten durch die beabsichtigte Uebernahme der Diensträume und Bureaueinrichtungen auf die Staatskasse und die in Aussicht genommene allmähliche Versorgung mit Dienstwohnungen. Man hat also diese Beamtenklasse, die nach Stellung und Leistungen eine Berücksichtigung vollauf verdient, schon jetzt, soweit es nur thunlich war, in verschiedener Weise und ganz wirksam zu verbessern gesucht, man hat nur nicht so weit gehen können, daß man auch die Gehaltsordnung geändert hat. Wenn diese Beamten das nochmals erwägen, dann werden sie sich sagen müssen, daß sie nicht Recht hatten, in dieser Weise ihre Unzufriedenheit zu äußern.

Abg. Oeder bringt Lokalwünsche seines Bezirks vor.

Abg. Greiff bedauert die Konkurrenz, die dem Dossenheimer Porphyrtwerk von Bayern gemacht werde und leidet von der Wertheimer Wasser- und Straßenbauinspektion unterstützt worden sei, obgleich der Dossenheimer Porphyrtstein als bestes Straßenunterhaltungsmaterial zu bezeichnen sei. — Das Decksystem habe sich bei unseren Landstraßen bewährt.

Direktor der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues Geh. Rath Housell erwidert auf einzelne Anfragen mehrerer Redner.

Hinsichtlich der Anforderung für Fortbildung jüngerer Ingenieure ist schon auf dem letzten Landtag ausdrücklich von der Regierung dargelegt worden, wie überhaupt dieser Fond entstanden ist, und was er für eine Bestimmung hat. Nach der Meinung der Oberdirektion soll sein Hauptzweck ein erzieherischer sein: einen gewissen Anreiz für die wissenschaftliche Bethätigung zu bieten. Es ist aber mit Rücksicht darauf, daß in Zeiten starker beruf-

licher Inanspruchnahme der technischen Kräfte nicht zu erwarten ist, daß sie zu wissenschaftlichen Arbeiten noch Zeit finden, zugelassen, daß auch eine Arbeit, die im Dienste mit besonderer Sorgfalt und mit wissenschaftlicher Auffassung ausgeführt worden ist, den Grund abgeben kann für eine Belohnung aus diesem Fond. Es ist nicht erfreulich, daß seit einer Reihe von Jahren keiner der jüngeren Ingenieure um eine Prämie oder ein Reisestipendium aus diesem Fond sich beworben hat. Ich sträube mich dagegen, anzunehmen, daß diese Thatsache etwa auf ein Sinken des wissenschaftlichen Geistes unserer badischen Ingenieure zurückzuführen wäre, ich glaube auch, daß der Grund darin zu suchen ist, daß in den letzten Jahren der Zugang an jungen Ingenieuren ein sehr geringer war, daß weiter die bei unserer Verwaltung beschäftigten Ingenieure sehr stark dienstlich in Anspruch genommen waren, daß weiter auch der Bezug zu den militärischen Uebungen manche sonst verwendbare Zeit weggenommen hat. In der jüngsten Zeit hat sich nun der Zugang zum Ingenieurfach namhaft gehoben. Wenn der Zugang so fortbauert, so wird auch die Zahl unserer Ingenieure erheblich wachsen, und es ist dann doch wohl zu erwarten, daß auch dieser Fond zu dem Zwecke, dem er gewidmet ist, wieder in Anspruch genommen wird, und es wäre auch nur zu begrüßen, wenn die Regierung dann eine höhere Anforderung in das Budget einstellen könnte. In diesem Jahr werden wir übrigens aus diesen Mitteln Ingenieure zu dem Schiffahrtskongreß nach Düsseldorf schicken. Es ist auch bedauert worden, daß die Regierung zu der Pariser Ausstellung keine Ingenieure der Wasser- und Straßenbauverwaltung geschickt habe. Der einzige Beamte dieser Verwaltung, der einen solchen Wunsch geäußert hat, hat anstandslos entsprechend erhöhte Diät und Ersatz der Reisekosten bewilligt erhalten. Dazu brauchten wir diesen Fond nicht. Daß weiter, wie die Kommission wünscht, auch ältere Ingenieure zur Besichtigung von Ausstellungen oder — was meist erspriechlicher — von bedeutenden Bauwerken, im Betrieb befindlichen Anlagen u. dergl. entsandt werden, ist immer geschehen, und zwar gerade auch im vorigen Jahr zum Studium der Behandlung der Straßen in Hessen, im Rheinland, in Hannover und Braunschweig. Dazu bedarf man aber dieses Fonds nicht. Im übrigen kann ich nur wiederholen, daß es höchst erfreulich wäre, wenn der Fond im Sinne seiner Bestimmung mehr in Anspruch genommen werden würde; dann würde die Großh. Regierung auch nicht anstehen, wieder einen höheren Betrag in den Staatsvoranschlag einzuschalten.

Die zustimmenden Aeußerungen zu der Einführung des Systems deckweiser Unterhaltung unserer Landstraßen sind sehr erfreulich. Das System hat sich auch in der That gut eingeführt. Ob es noch weiter ausgedehnt werden soll, als die Denkschrift vom vorigen Jahre vorzieht, möchte ich jetzt nicht entscheiden. Diese Unterhaltungsweise ist ja ohne Zweifel berechtigt und von großem Erfolg, wenn der Verkehr auf einer Landstraße groß ist und die Abnutzung rasch erfolgt. Wo aber der Verkehr geringer ist, da hat die langsame Abnutzung der Fahrbahn zur Folge, daß der unvermeidlich zeitweilig schlechte Zustand derselben allzulange währt. Wenn bei starkem Verkehr dieser Zustand der Abnutzung bis zur nächsten Erneuerung 4 bis 5 Jahre dauert, so ist das zu ertragen; wenn aber bei geringem Verkehr diese Periode der Abnutzung 12, 15 oder gar 18 Jahre dauert, dann kommen wir leicht zu sehr unangenehmen Zuständen. Es ist bekannt, daß man anderwärts mit dem Decksystem so weit geht, mit welchem Erfolg auf die Dauer, muß erst noch

die Erfahrung zeigen. Auch unsere Kreisverwaltungen scheinen da und dort Neigung zu haben, auch auf minder verkehrsreichen Straßen mit der deckweisen Unterhaltung vorzugehen; ich glaube aber, daß unsere Kreise gut daran thun würden, hier einige Vorsicht zu beobachten.

Mit dem Herrn Abg. Greiff bin ich darin einverstanden, daß der Dossenheimer Porphyr ziemlich das beste Straßenunterhaltungsmaterial ist, das wir in Baden haben, und daß wir solches nicht ohne Noth von außerhalb Badens beziehen sollten. Das ist in Wertheim nur wegen der besonderen lokalen Verhältnisse geschehen.

Den Wunsch der Gemeinde Oberriemsingen auf Herabsetzung des Beitrags zur Straßenherstellung kann Redner nicht als berechtigt anerkennen, da an der fraglichen Verbesserung nur diese Gemeinde interessiert und die Aufnahme in den Staatsvoranschlag nur erfolgt sei, weil die Gemeinde von vornherein sich zur Leistung des Höchstbetrages des gesetzlichen Beitrages bereit erklärt habe. Wenn nun die Gemeinde nachträglich den Beitrag (von 700 auf 300 M.) gemindert haben will, dann liegt es nahe, den Bau zu unterlassen.

Nachdem Redner sodann einen weiteren ähnlichen Wunsch besprochen hatte, erwidert er dem Abg. Rist, der von der Großh. Regierung Auskunft gewünscht hatte, wie sie sich zu den sogenannten Bahnen ohne Gleis stelle: Ein Gesuch um Konzession für eine derartige elektrische Bahn ist meines Wissens bei der Regierung noch nicht eingelaufen. Dagegen sind Versuche mit solchen Einrichtungen gemacht worden zwischen Wiesloch und Walldorf und in der Umgebung von Pforzheim. Es läßt sich leicht einsehen, daß ein derartiger Betrieb eine ganz vorzüglich Straßenbahn voraussetzt, und ich glaube kaum, daß es möglich sein wird, mit dem Deck- oder Flicksystem unsere Landstraßen fortgesetzt in dem Zustand zu erhalten, daß ein derartiges Fahrzeug jeder Zeit ungestört verkehren kann. Es ist kaum denkbar, daß wir hier einen den Anforderungen an Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit genügenden Verkehr bekommen können. Daß die Unternehmer für die höheren Kosten einer ihren Ansprüchen genügenden Straßenunterhaltung aufzukommen hätten, versteht sich von selbst. Ich weiß aber nicht, wie das möglich sein wird. — Ich persönlich bin der Meinung, daß man sich auf einem falschen Weg befindet, wenn man derartige Fahrzeuge einführen will; ich halte es grundsätzlich für bedenklich, daß man — wenn man das gewöhnliche Landfuhrwerk durch etwas Besseres ersetzen will — nicht die Fahrbahn (durch Gleisanlage) verbessert, sondern statt der Zugthiere einen mechanischen Motor verwendet. Schon in den 30er Jahren hat man bei den Erörterungen über die Erbauung der ersten Eisenbahnen in Baden vorgeschlagen, die Bahnzüge ohne Gleis auf Asphaltbahnen laufen zu lassen; man hat damals dieser Anregung keine Folge gegeben, und mit Recht. Versuche mit Straßenlokomotiven sind auch schon vor Jahrzehnten gemacht worden, aber auch ohne Erfolg. Mit den Sportfuhrwerken ist es eine andere Sache als mit schweren Motorfahrzeugen zur Beförderung von Personen und Gütern. Eine große Freude haben an den Motorwagen wohl alle Leute nicht, die nicht selber damit fahren. (Geisterzeit).

Redner erwidert dann noch kurz auf Wünsche des Abg. Pfefferle bezüglich der Kiegeler Schleuße und der Freigebung der Elz- und Leopoldskanalidämme für den Fuhrwerksverkehr. Die Regierung werde diese Angelegenheiten im Auge behalten.

Nach kurzen persönlichen Bemerkungen der Abg. Pfefferle und Eder wird hierauf die Sitzung um 12 Uhr geschlossen.