

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906**

227 (7.7.1906) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 116. öffentliche  
Sitzung



Beilage zur Karlsruher Zeitung № 227.  
Karlsruhe, 7. Juli 1906.

## Badischer Landtag.

### ==== Zweite Kammer. ====

#### 116. öffentliche Sitzung

am Donnerstag den 5. Juli 1906.

##### Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann  
Beratung der mündlichen Berichte der Budgetkommission  
über das Nachtragsbudget (Drucksache Nr. 7b) und zwar:  
Hauptabteilung I, Staatsministerium, nebst der Berichti-  
gung Ausgabe Titel I Matrifularbeitrag zur Reichskasse und  
Einnahme Titel I Ueberweisung aus der Reichskasse,  
Hauptabteilung II, Ministerium des Großh. Hauses und  
der auswärtigen Angelegenheiten. Berichterstatter Abg.  
Gießler.  
Hauptabteilung III, Ministerium der Justiz, des Kultus und  
Unterrichts.  
Ausgabe Titel III, VII — Einnahme Titel I. Bericht-  
erstatter: Abg. Dr. Bing.  
Ausgabe Titel X. Berichterstatter: Abg. Obkircher.  
Hauptabteilung IV, Ministerium des Innern.  
Ausgabe Titel I, IX, XI. Berichterstatter: Abg. Feh-  
renbach.  
Ausgabe Titel XII. Berichterstatter: Abg. Bieft.  
Ausgabe Titel XV — Einnahme Titel VI. Berichterstatter:  
Abg. Neuhaus.  
Ausgabe Titel XVII — Einnahme Titel VIII. Bericht-  
erstatter: Abg. Sergt.  
Hauptabteilung V, Ministerium der Finanzen.  
Ausgabe Titel IV — ausgenommen § 16 (Forsthäuser  
Forst) und § 18 (Seibelberger Schloß) und Ein-  
nahme Titel I. Berichterstatter: Abg. Dreitner.  
Ausgabe Titel V. Berichterstatter: Abg. Eichhorn.  
Ausgabe Titel VII — Einnahme Titel IV. Berichterstatter:  
Abg. Lehmann.  
Ausgabe Titel XI und XIII. Berichterstatter: Abg.  
Raher-Mannheim.

Am Regierungstisch: Seitens des Ministeri-  
ums des Innern: Minister Dr. Schenk, Geh. Ober-  
regierungsrat Straub; seitens des Ministeriums der Fi-  
nanzen: dessen Präsident Geh. Rat Becker, Forst- und  
Domänendirektor Geh. Rat Reinhard, Geh. Ober-  
finanzrat Dr. Nicolai; seitens des Ministeriums der  
Justiz, des Kultus und Unterrichts: Geh. Rat Becker,  
Geh. Oberregierungsrat Dr. Böhm, Ministerial-  
rat Dr. Reichardt.

Vizepräsident Dr. Zehnter eröffnet die Sitzung  
kurz vor halb 10 Uhr und teilt dem Hause zunächst mit,  
daß auf das Telegramm, welches der Präsident gestern im  
Namen der Kammer an Seine königliche Hoheit

den Großherzog gerichtet hat mit der Bitte um Ueber-  
mittlung der Glückwünsche anlässlich der Entbindung  
Ihrer kaiserlichen und königlichen Hoheit der Kronprin-  
zessin des Deutschen Reiches und von Preußen, folgendes  
Antworttelegramm Seiner königlichen Hoheit des Groß-  
herzogs eingelaufen ist:

„An den Präsidenten der Zweiten Kammer des badi-  
schen Landtags, Herrn Wildens in Karlsruhe.

Gerne übernehme ich die Vermittlung der Glück-  
und Segenswünsche der Zweiten Kammer an Seine  
Majestät den Deutschen Kaiser, König von Preußen  
zur glücklichen Geburt eines Thronerben. Ich freue  
mich über das treue Mitgefühl der badischen Volks-  
vertretung.  
Großherzog.“

Das Haus nimmt von diesem Antworttelegramm dank-  
bar Kenntnis.

Hierauf werden folgende Einläufe angezeigt:

- Schreiben des Präsidenten des Großh. Ministeriums  
des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten  
des Inhalts, daß die Verwaltungen sämtlicher in Baden  
gelegener Lokal- und Nebenbahnen sich bereit erklärt ha-  
ben, den Herren Landtagsabgeordneten auf diesen Bah-  
nen freie Fahrt in gleicher Weise zu gewähren, wie ihnen  
solche auf den badischen Staatsbahnen zukommt.
- Schreiben der Geschäftsstelle des deutschen Werkmei-  
sterverbands mit einem Abdruck einer Eingabe an den  
Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Ange-  
legenheiten wegen Aenderung des Vergesetzes.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Vizepräsident Dr. Zehnter ruft die zur Beratung  
stehenden Positionen der Reihe nach auf.

Es erhalten das Wort:

Zu Hauptabteilung I, Staatsministerium, Ausgabe  
Titel II, Landstände

Berichterstatter Abg. Gießler (Zentr.): Im Stände-  
haus ist nunmehr auch eine Dienstwohnung für den Die-  
ner der Ersten Kammer vorgezogen. Ferner müssen in-  
folge des Diätengesetzes Mittel zur Bezahlung der Her-  
ren, welche in Karlsruhe wohnen, vorgezogen werden. Es  
sind hierfür jährlich 10 000 Mark angefordert.

Ich beantrage also namens der Kommission, für beide  
Jahre 20 180 M. zu genehmigen.



Zum Budget des Staatsministeriums Titel IV der Ausgabe, Matrikularbeitrag zur Reichskasse, und Titel I der Einnahme, Ueberweisungen aus der Reichskasse:

Berichterstatter Abg. **Giebler** (Zentr.): Nachdem das Reichsgesetz über den Reichshaushaltetat und die Finanzreform publiziert ist, sind die Einstellungen der Matrikularbeiträge zur Reichskasse sowie auch die Ueberweisungen aus der Reichskasse darnach zu berichtigen. Die Berechnung der Großh. Regierung finden Sie auf Seite 3/4 des vorliegenden Berichts. Daraus geht hervor, daß eine Verringerung im ganzen von jährlich 144 824 M. eingetreten ist. Tatsächlich sind an gestundeten Matrikularbeiträgen noch 2 299 000 M. vorgemerkt, von welchen ebenfalls angenommen werden kann, daß sie infolge der neuen Gesetze abgebürdet werden können; da jedoch eine amtliche Abrechnung darüber noch nicht vorliegt und das Endergebnis noch nicht zu übersehen ist, muß diese Ausgabe noch stehen bleiben. Ich beantrage daher, die auf S. 1/2 des gedruckten Berichts verzeichneten Beträge:

Ausgaben (Matrikularbeitrag): Durchschnittlich für ein Jahr 11 019 159 M., und

Einnahmen (Ueberweisung): durchschnittlich für ein Jahr 6 773 055 M., zu genehmigen.

Zu Hauptabteilung II, Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Ausgabe Titel I, Ministerium:

Berichterstatter Abg. **Giebler** (Zentr.): Ich beantrage namens der Kommission, für beide Jahre zu bewilligen: 6380 M.

Diese setzen sich zusammen zunächst aus einer Forderung von 90 M. für Wohnungsgeld und 600 M. für Dienstwohnung. Es soll ein weiterer Diener für das Gr. Ministerium, nämlich für die Abteilung, die in einem Privathaus (Friedrichsplatz 4) untergebracht ist, angestellt werden.

Sodann sind 2500 M. Nebengehalt für einen hochbautechnischen Referenten anverlangt. Die Budgetkommission hat in mündlicher Erörterung mit der Großh. Regierung diese Sache beraten und die Ueberzeugung bekommen, daß die Anforderung außerordentlich zweckmäßig ist. Es ist auch in der allgemeinen Debatte über den Eisenbahnbetrieb schon darüber gesprochen worden, ob es angängig ist, die Stelle jetzt schon etatmäßig zu gestalten. Die Großh. Regierung hat aber erklärt, daß dafür kein Bedürfnis vorliege, sondern daß es zweckmäßig sei, die Stelle so zu schaffen, wie sie hier angefordert ist. Diese Gründe haben auch der Budgetkommission eingeleuchtet, und sie beantragt Genehmigung.

Zu Hauptabteilung III, Ministerium der Justiz, des Kultus und Unterrichts, Ausgaben, Titel III, Landgerichte:

Berichterstatter Abg. **Dr. Vinz** (natl.): Für das Landgericht Mannheim ist eine weitere Richterstelle angefordert. Die Notwendigkeit einer Vermehrung der Richterzahl am Landgericht Mannheim ist bei der Beratung des Hauptbudgets von verschiedenen Seiten betont und von der Großh. Regierung anerkannt worden. Es hat nun die Großh. Regierung in dankenswerter Weise hier diese neue Anforderung eingestellt. In den Erläuterungen wird namentlich darauf hingewiesen, daß nach der Vollendung der Umschreibung im Grundbuch sich die Notwendigkeit einer häufigeren Dienstprüfung der Grundbuchämter ergeben habe. Die Budgetkommission beantragt einstimmig die Genehmigung dieser Position.

Zu (Hauptabteilung III) Ausgabe Titel VII, Allgemeine Ausgaben für die Rechtspflege, und Einnahme Titel I, Justizverwaltung:

Berichterstatter Abg. **Dr. Vinz** (natl.): Diese Position von 106 000 M. betrifft den Neubau eines Amtsgefängnisses in Emmendingen, einen Gegenstand, der schon viele Landtage beschäftigt hat. Die Notwendigkeit eines Neubaus ist längst allgemein, auch von der Budgetkommission einstimmig anerkannt worden. Trotzdem hat sich der Wunsch der Stadt Emmendingen der Justizverwaltung und des Hohen Hauses erst jetzt wirklichem lassen.

Die Stadt Emmendingen hat ein Angebot an die Großh. Regierung gelangen lassen, in dem sie sich bereit erklärt, das Areal des alten Amtsgefängnisses zu übernehmen und zwar um einen verhältnismäßig guten Preis nämlich um 35 000 M. Das neue Amtsgefängnis soll bestehen kommen auf einen Teil des Gartengeländes des Amtsgerichtsgebäudes und zugleich einen Teil des zu dem alten Forsthaus gehörenden Gartens. Die Pläne und Kostenvoranschläge sind der Budgetkommission vorgelegt worden. Diese hat die Lösung der Frage für durchaus angemessen gehalten. Es hätte ja immerhin die Frage aufgeworfen werden können, ob es nicht zweckmäßiger vielleicht auch billiger sei, statt einen Neubau zu errichten eine entsprechende Bauberänderung an dem alten Amtsgerichtsgefängnis vorzunehmen. Allein diese Frage muß verneint werden. Es ist dieses sehr alte Amtsgefängnis in einem schlechten baulichen Zustande, es ist auch unzulänglich in seinen Räumlichkeiten; eine Bauberänderung wäre verhältnismäßig höher zu stehen gekommen, als ein Neubau.

Ich stelle namens der Budgetkommission an das Hohen Haus den Antrag, die Anforderung genehmigen zu lassen, und gebe meiner Befriedigung darüber Ausdruck, daß es nun endlich gelungen ist, den berechtigten Wünschen der Stadt Emmendingen in dieser Angelegenheit zur Erfüllung zu verhelfen.

In der Diskussion bemerken

Abg. **Pfefferle** (natl.): Daß die Großh. Regierung in dankenswerter Weise im Nachtragsbudget diese Position eingestellt hat, hat in Emmendingen große Befriedigung und Freude hervorgerufen, denn es wird damit ein lang gehegter Wunsch der dortigen Bevölkerung zur Erfüllung gehen.

Nicht erfreulich ist die Sache aber auch deshalb, weil durch Gelegenheit geboten wird, die derzeitigen Wohnhausverhältnisse in Emmendingen einer richtigen Regelung entgegenzuführen. Das gegenwärtige Postgebäude ist infolge des starken Anwachsens des Verkehrs nicht mehr ausreichend, so daß die Postverwaltung nach einem anderen Gebäude umsehen muß. Außerdem soll, so viel mir bekannt ist, dieses Postamt in Bälde ein Postamt I umgewandelt werden, wodurch bauliche Veränderungen erst recht notwendig werden. Dabei wäre es nicht ausgeschlossen, daß bei einer solchen Verlegung ein geeignetes Gelände am richtigen Platz zur Verfügung steht, und das Postamt an einen Platz kommen könnte, der den Wünschen und Interessen der Stadt nicht entsprechen würde. Es kann nun aber die Frage in bester Weise dadurch gelöst werden, daß sich die Großh. Regierung in entgegenkommender Weise entschlossen hat, ein anderes Amtsgefängnis zu erstellen, wodurch das alte Gebäude in der Stadt zur Verfügung gelangt.

Es ist für diesen alten Bau ein recht namhafter Betrag ausgesetzt, während früher hierfür nur ein niedrigerer Betrag in Aussicht genommen war. Dadurch werden sich die Kosten für das neue Gefängnis ermäßigen, während andererseits es der Stadtverwaltung nur im Hinblick auf jetzt in Aussicht genommene Verwendung möglich war, den eingestellten Betrag anzunehmen.

Aus den Budgeterläuterungen geht aber auch hervor, daß außerdem das alte Gefängnis baulich und die



lich ungenügend ist. Diesen Mängeln wird ja nun ebenfalls gründlich abgeholfen werden. Vor allem wird durch den Neubau das Gefängnis in die unmittelbare Nähe des Amtsgerichtsgebäudes gebracht werden, und es wird dadurch ein viel richtigerer Verkehr zwischen diesen beiden Anstalten als bisher stattfinden können. Es ist aber aus den Erläuterungen besonders noch hervorzuheben, daß dadurch gerade für den Gerichtsdienster, der gleichzeitig Gefängniswärter ist, bessere Dienstverhältnisse geschaffen werden, indem er nun zwischen beiden Dienstgebäuden rascher verkehren kann. Die Großh. Regierung hat noch dazu betont, daß dadurch eine gewisse Ersparnis eintreten werde, ansonst auf die Dauer der Dienst nicht durch einen Beamten versehen werden könne. Dann darf aber auch nicht übersehen werden, daß mit der Genehmigung der Budgetposition gleichzeitig auch das alte Gerichtshaus in den Besitz des Justiziskus übergeht, was insofern für die Justizpflege von Vorteil sein wird, als dort die Diensträume beider Notariate untergebracht sind. Nach dem der Budgetkommission vorgelegenen neuen Projekt kommt das neue Gefängnis hauptsächlich in den Garten des alten Gerichtshauses zu stehen, die Herren Richter werden ihre Dienstwohnungen behalten und der schöne Amtsgarten wird jetzt nicht verbaut werden, sondern es wird nur ein kleiner Teil desselben für den Gefängnisbau erforderlich werden. Die jetzige Vorlage ist eine derartige, daß alle Interessenten damit zufrieden sein können, und ich möchte das Hohe Haus bitten, der Anforderung zuzustimmen.

Abg. Fehrenbach (Zentr.): Es ist ja jedenfalls kein Zweifel, daß diese Vorlage einstimmig angenommen wird; aber ich möchte es als Nachbar von Emmendingen doch nicht unterlassen, den Antrag mit einigen freundlichen Worten zu begleiten. Es ist schon eine lange Zeit her, daß die Stadt Emmendingen diese Angelegenheit betreibt, und ich freue mich, daß gerade jetzt die Stadt durch die Entfernung des Amtsgefängnisses von seiner jetzigen Stelle in ihren Wünschen befriedigt werden wird. Emmendingen hat unter der Verwaltung seines außerordentlich tüchtigen und rührigen jetzigen Bürgermeisters in den letzten Jahren einen großen Aufschwung genommen, es ist eine schöne Stadt geworden. Und nun hat gerade am Eingang in die Stadt dieses umangenehme Bild des Amtsgefängnisses den ganzen Eindruck ungünstig beeinflusst, und ich freue mich, daß jetzt durch die Entfernung des Baues und seine anderweitige Unterbringung das Gesamtbild von Emmendingen ein freundlicheres und lieblicheres werden wird. Ich schließe mich dem Wunsche des Herrn Vertreters von Emmendingen um einhellige Annahme der Vorlage an.

Zu Hauptabteilung III, Titel X: Unterrichtsvesen:

Berichterstatter Dr. Dörfcher (nat. lib.): Es ist schon bei der Behandlung der Staatsdotationen der Hochschulen des Landes im Hauptbudget besprochen worden, daß die angeforderten Summen für die klinischen Anstalten wohl kaum ausreichen würden zur Deckung des Aufwandes. Die Annahme, die den betreffenden Anforderungen zugrunde gelegt worden ist, beruhte auf den Rechnungsergebnissen der Jahre 1902 bis 1904. Es sind aber bekanntermaßen seit dieser Zeit die Preise für die Lebensmittel, insbesondere für die Fleischwaren in sehr erheblicher Weise gestiegen; dadurch ist die Gesamtausgabe der betreffenden Anstalten stark beeinflusst worden. Es hat sich nun nach den Rechnungsabschlüssen des Jahres 1905 gezeigt, daß nicht unerhebliche Fehlbeträge vorhanden sind, und es war daraus der Schluß zu ziehen, daß auch für das laufende und für das folgende Jahr mehr Aufwendungen gegenüber den bisherigen Sätzen notwendig

werden würden; darauf beruhen die Positionen in den §§ 1 und 3 in dem eben aufgerufenen Titel.

Ich darf aber vielleicht mit Genehmigung des Herrn Präsidenten wegen des Zusammenhangs auf den außerordentlichen Etat übergreifen, und zwar auf die Anforderungen unter den §§ 5 und 12 des außerordentlichen Etats, wo außerordentliche Zuschüsse für akademische Anstalten der beiden Landesuniversitäten angefordert sind. Diese Anforderungen beruhen zum Teil wenigstens auf denselben Ursachen, wie die Anforderungen zu den ordentlichen Staatsdotationen. Auch hier ist als Begründung angegeben, daß die Lebensmittel erheblich teurer sind gegenüber früher. Es ist aber weiter hervorgehoben, daß auch die Löhne des Personals gestiegen sind, und daß die allgemeinen Unkosten, namentlich für Heizung, Beleuchtung, Reinigung und Wasserverbrauch, höhere Beträge erfordert haben. Es hat sich ja dann weiter ein früher nicht vorgesehenes Bedürfnis nach Einrichtung wissenschaftlicher Laboratorien in den Kliniken herausgestellt, nach Ankauf von Apparaten u. dgl., in größerem Umfange, lauter Umstände, die bei dem Aufwand der verschiedenen Universitätsinstitute nicht unbedeutend erhöhend wirken. Um aber einer Ueberschreitung der Voranschlagsätze vorzubeugen, ist die Großh. Regierung jetzt schon dazu übergegangen, in diesem Nachtragsbudget erhöhte Sätze im außerordentlichen Etat anzufordern.

Ich beantrage die Genehmigung dieser Anforderungen. Ich darf aber vielleicht in diesem Zusammenhang noch eine andere Angelegenheit, die Freiburg betrifft, zur Sprache bringen. Es dürfte erwartet werden, daß im Nachtragsbudget eine Anforderung erscheinen würde für die Erbauung einer Nervenabteilung in Angliederung an die psychiatrische Klinik in Freiburg. Es ist ja eine allgemein bekannte Tatsache, daß die Psychiater sich mehr und mehr auch der Behandlung von Nervenkranken, die nicht geisteskrank sind, hingeben, daß sie die Behandlung auch der bloß Nervenkranken als einen Teil ihrer Aufgabe betrachten. Es ist in jener bekannten Denkschrift der Irrenärzte des Landes seinerzeit schon die Notwendigkeit hervorgehoben worden, besondere Nervenkrankenhäuser zu erstellen. Nun hat der Direktor der psychiatrischen Klinik in Freiburg das Bedürfnis nach der Errichtung eines solchen Baues in besonders dringlicher Weise der Großh. Regierung nahe gelegt, in einem Augenblick, wo er einen Ruf nach der Universität Straßburg, wo die psychiatrische Klinik in vollkommener Weise ausgebaut und namentlich auch mit einem solchen Nervenkrankenhause versehen ist, erhalten hat. Nach Mitteilungen, die mir geworden sind, hat der genannte Professor und Direktor der psychiatrischen Klinik den Wunsch nach der Angliederung eines solchen Nervenkrankenhauses in Verbindung mit der Ablehnung des Rufes nach Straßburg der Großh. Regierung nahegelegt, und die Großh. Regierung hat sich dem Eindruck nicht verschließen können, daß die Willfährigkeit dieser Bitte zuzusichern sein werde. Es besteht zurzeit in Freiburg schon ein kleiner Anfang zu solch einem Krankenhause. Es ist in zwei gemieteten Häusern eine Nervenabteilung der psychiatrischen Klinik untergebracht, aber in solch dürftiger Weise, unter solch kleinen und kleintlichen Verhältnissen, daß der Wunsch des betreffenden Professors durchaus begründet ist, aus diesen Verhältnissen in möglichster Bälde herauszukommen. Ich kann deshalb nur hoffen und wünschen, daß die Großh. Regierung nicht nur allgemein in ihr Programm für die Zukunft die Errichtung eines solchen Nervenkrankenhauses in Freiburg aufnimmt, sondern daß sie auch diese Errichtung für eine nahe und nächste Zeit in Aussicht nimmt, und daß wir im nächsten Budget eine derartige Anforderung vorfinden werden. Ich möchte dann aber auch glauben, wenn eine solche An-



forderung im Budget erscheint, daß Gründe genug dafür vorliegen, sie als eine besonders dringliche anzusehen und sie womöglich schon vor der Verabschiedung des Finanzgesetzes für die nächste Budgetperiode im voraus zu bewilligen, damit der Bau im Frühjahr des Jahres 1908 bereits in Angriff genommen werden kann.

In der Diskussion bemerken:

Zu § 3: Universität Freiburg; a. Ordentliche Staatsdotation:

Abg. Fehrenbach (Zentr.): Ich erachte mich als einer der Freiburger Abgeordneten verpflichtet, die Anregung des Herrn Berichterstatters, die er vorhin des näheren begründet hat, zu unterstützen. Weitere Ausführungen sind meines Erachtens nicht nötig; die Gründe sprechen hier für sich selbst. Die Blüte unserer Universitäten hängt wesentlich davon ab, bewährte und tüchtige Kräfte zu erhalten. Wir sind in Freiburg in der glücklichen Lage, in Herrn Professor Hoche eine außerordentlich tüchtige Kraft zu besitzen. Es drohte uns der Verlust dieser tüchtigen Kraft durch die unter sehr günstigen Umständen geschehene Berufung nach Straßburg, und wir haben in Freiburg in der Universität und in der Stadt den dringenden Wunsch, daß die Forderungen, die der Herr Professor Hoche geltend gemacht hat, bei der Großh. Regierung eine möglichste Berücksichtigung erfahren. Ich unterstütze in vollem Umfang die Anregung, die der Herr Berichterstatter in dieser Beziehung gegeben hat.

Geh. Oberregierungsrat Dr. Böhm: Ich bin dem Herrn Berichterstatter sehr dankbar, daß er die Sprache auf diese wichtige Angelegenheit gebracht hat. Mit lebhafter Befriedigung hat es auch das Unterrichtsministerium begrüßt, daß der ausgezeichnete Gelehrte und Minister der Universität Freiburg erhalten geblieben ist. Das Ministerium hat sich auch alle Mühe gegeben, um schon in dem Nachtrag zu diesem Budget die Forderung für den Neubau der Nervenabteilung, die in der Tat eine dringende ist, einzubringen. Allein die Finanzlage hat das nicht gestattet. Dagegen hat die Regierung diese Forderung in aller erster Reihe für das nächste Budget in Aussicht genommen, und bei dem Wohlwollen, das nach den Worten des Herrn Berichterstatters und des Herrn Abg. Fehrenbach von beiden Seiten des Hohen Hauses der Anforderung entgegengebracht wird, unterliegt es keinem Zweifel, daß in dem nächsten Budget diese Forderung auch genehmigt werden wird. Zur sachlichen Begründung des Neubaus der Nervenabteilung kann ich nur sagen: der Herr Berichterstatter hat vollständig recht, wenn er sagt, es handle sich hier nicht sowohl um eine persönliche Forderung des trefflichen Gelehrten, sondern wirklich um eine sehr notwendige Anstalt. Eine offene Abteilung für solche Nervenranke, die nicht in eine Zentrenabteilung gehören, die aber insbesondere zu Beobachtungszwecken der Anstaltsbehandlung bedürfen, hat sich als dringendes Bedürfnis erwiesen. Seitdem der Direktor der psychiatrischen Klinik in zwei gemieteten Häusern die den hygienischen Forderungen nicht ganz entsprechende Nervenabteilung untergebracht hat, ist fortwährend eine große Nachfrage nach den dort in sehr spärlichem Maße vorhandenen Plätzen, insbesondere für solche Kranke, die sich durch Berufsunfälle Nervenleiden zugezogen haben und wegen Festsetzung ihrer Unfallrente einer Beobachtung bedürfen. Es liegt also hier auch ein eminentes soziales Interesse vor. Die Großh. Regierung wird deshalb sehr dankbar sein, wenn das Hohe Haus nicht nur die Mittel im nächsten Landtag genehmigen, sondern nach dem Vorschlag des Herrn Berichterstatters sich auch damit einverstanden erklären wird, daß alsbald im Frühjahr 1908 mit dem Bau begonnen wird.

Zu Litera J, Volksschulen, § 56, Zu Gnadengaben an Hinterbliebene von Hauptlehrern, zusätzliche Erhöhung:

Abg. Fria (Dem.): Ich möchte nur kurz der Großh. Regierung den Dank dafür sagen, daß sie meiner wiederholten Anregung, eine größere Summe zur Verwendung für Gnadengaben an Witwen und Waisen verstorbener Lehrer einzusetzen, nachgekommen ist, und ich kann nur wünschen, daß auch fernerhin diese erhöhte Summe im Budget erscheinen möge. Die Bemerkung, die hier als Erläuterung beigefügt ist, zeigt uns ja, daß bei diesen Witwen eine dringende Notlage vorhanden ist.

Ich kann also nur dankbar sein, daß die Großh. Regierung hier einen Schritt vorwärts gegangen ist und bessere Verhältnisse für diese notleidenden Witwen zu schaffen bestrebt ist.

Zu Hauptabteilung IV: Ministerium des Innern, Ausgabe-Titel I. Ministerium:

Berichterstatter Abg. Fehrenbach (Zentr.): Es ist zu diesen Anforderungen zu bemerken: Die Anforderung im ordentlichen Etat ist eine Folge der Neuorganisation des gewerblichen Unterrichtswesens, und die Anforderung im außerordentlichen Etat hängt zusammen mit den Umbauten im Ministerium des Innern.

Ich beantrage Genehmigung der angeforderten Position.

Zu Titel IX Bezirksverwaltung und Polizei:

Berichterstatter Abg. Fehrenbach (Zentr.): Es sind unter § 6 eingestellt an Beiträgen an unbemittelte Gemeinden zu den Wasserversorgungsanlagen 30 000 Mark und zwar für zwei wasserarme Distrikte; der eine ist der Winterbach, der andere der Dinkelberg. Aus den beigegebenen Erläuterungen ergibt sich die Begründung.

Was die Erbauung von Dienstwohngebäuden für die Schumannsstraße in Mannheim anbetrifft (§ 7), so handelt es sich dabei nur um die Aufrechterhaltung eines sonst verfallenen Restkredits.

Zu Titel XI. Milde Fonds und gemeinnützige Anstalten:

Berichterstatter Abg. Fehrenbach (Zentr.): Hier wird einmal angefordert ein Staatsbeitrag zu dem Aufwand der Pflegeanstalt Hertzhen für Durchführung einer Kanalisation mit 5000 Mark. Den Herren ist aus verschiedenen Erörterungen im Landtage die Anstalt Hertzhen genügend bekannt. Es ist eine außerordentlich wohlthätige Anstalt, die eine Frequenz von 417 Zöglingen hat. Sie hat einen größeren Kostenaufwand zu bestreiten für eine Kanalisation. Die Großh. Regierung, die sonst für Hertzhen irgend einen Beitrag bis jetzt noch nicht zu leisten hatte, hat sich gern bereit erklärt, 5000 Mark einzusetzen. Ich nehme an, daß die Kammer damit einverstanden ist.

Die Erweiterung der Kaltwasserleitung des Badens in Badenweiler mit 18 850 Mark betrifft auch nur die Aufrechterhaltung eines sonst verfallenen Restkredits. Ich bitte um Genehmigung der beiden Positionen.

In der Diskussion bemerkt:

Zu § 10 Staatsbeitrag zu dem Aufwand der Pflegeanstalt Hertzhen für Durchführung einer Kanalisation:

Abg. Dieterle (Zentr.): In den Erläuterungen des Staatsvoranschlags und auch in den Ausführungen des Herrn Berichterstatters sind die Gründe angegeben worden für die Einstellung der angeforderten Summe. Mit den Kosten für die Erstellung eines neuen Dekonomiegebäudes in Hertzhen betragen die Kosten zusammen 45 000 Mark. Da die Anstalt hauptsächlich auf milde Beiträge angewiesen ist, ist es erklärlich, daß ein Beitrag von 5000 Mark



hierzu mit größtem Danke entgegengenommen wird, und ich spreche denselben im Namen der Anstalt sowohl der Budgetkommission für die Befürwortung als auch besonders der Regierung für die Einstellung dieser Summe aus.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich eine Richtigstellung vornehmen. Als ich am 24. März über die Anstalten Mosbach, Kork und Herthen sprach, habe ich aus dem Budget heraus eine Berechnung angestellt, wie hoch der Betrag pro Kopf an Verwaltungskosten sich beläuft, und habe damals für Mosbach herausgerechnet, daß der Kopf auf jährlich 128 Mark komme. Der Herr Direktor jener Anstalt hat mich daraufhin ersucht, ich möchte eine Richtigstellung dahin eintreten lassen, daß unter den Verwaltungskosten der Anstalt Mosbach nicht, wie im Budget enthalten ist, bloß Verwaltungskosten zu verstehen seien, sondern daß auch noch verschiedene andere Kosten eingeschlossen seien, die nicht zur eigentlichen Verwaltung gehören, nämlich öffentliche Abgaben, dann die Zinsen für passive Kapitalien, dann auch die Beträge für die Gebäude-Unterhaltungen. Wenn man diese abzieht, so stellt sich der Betrag der Verwaltungskosten für den Kopf nicht auf 128, sondern auf rund 95 M.

Ich habe damals dem Herrn Direktor geschrieben, ich würde die nächste Gelegenheit benützen, um diese Richtigstellung vor der Kammer eintreten zu lassen. Es soll dies hierdurch geschehen sein.

#### Zu Titel XII. Heil- und Pflegeanstalten:

Berichterstatter Abg. **Wiest** (Zentr.): Unter diesem Titel wird angefordert im ordentlichen Etat ein persönlicher Aufwand von 2000 M. für einen Oekonom, dann 300 M. Wohnungsgeld, und ein sonstiger Aufwand 3850 M., im ganzen 6150 M. für ein Jahr, für beide Jahre 12300 M.; sodann im außerordentlichen Etat für Errichtung einer Heil- und Pflegeanstalt bei Wiesloch 192000 M., zusammen 204300 M.

Zur Begründung möchte ich beifügen, daß gewünscht wird, nunmehr der Anstalt Wiesloch, welche über ein bedeutendes landwirtschaftliches Areal verfügt, auch eine Oekonomie beizufügen. Es liegt das nicht bloß im wirtschaftlichen Interesse dieser Anstalt, sondern ganz besonders weist die Regierungsbegründung auch auf die Arbeitstherapie hin. Es ist nämlich wünschenswert, daß die ruhigen Kranken, ebenso ganz besonders Konvaldeszenten Gelegenheit erhalten, im Garten oder auf dem Felde zu arbeiten, damit sie wieder an Freiheit und Arbeit gewöhnt werden. Es ist ja anerkannt, daß die Arbeit im Freien besonders für diese Kranken von größter Bedeutung ist. Deswegen soll jetzt ein Oekonom angestellt werden, und zwar ist, wie die Grob. Regierung in der Begründung sagt, ein Landwirtschaftslehrer dafür gewonnen worden.

Ich darf hier wohl gleich im außerordentlichen Etat die Oekonomie dazu nehmen, die mit 100000 M. ins Budget aufgenommen ist und zwar die erste Rate.

Was sodann den sachlichen Aufwand betrifft, so sind hier zwei Punkte. Einmal soll in Illenau ein Dauerbad errichtet werden, sodann ein Tagaal in einem der Häuser für die Unruhigen. Es ist zu bemerken, daß die Einrichtung eines Dauerbades eine Notwendigkeit ist. In der Begründung der Regierung ist darauf hingewiesen, daß früher die Bäder genügend waren, weil die Belegung damals nur auf 18 Kranke für jede Abteilung, somit 36 Kranke für jedes Haus angenommen war. Inzwischen aber hat sich die Zahl der Unruhigen sehr gesteigert, sie betrug im Januar des Jahres in dem Hause für Frauen 65 und im Haus für Männer 47. Daher ist es notwendig geworden, daß eine Vermehrung der Bäder eintritt, zumal die Behandlung mit Dauerbädern im größeren Umfang angewendet wird als früher. Der ursprünglich geplante Tagaal mußte bei der Inbetrieb-

nahme des Hauses als Waschsaal verwendet werden, deshalb ist jetzt die Errichtung eines Tagaales notwendig geworden.

Was sodann die Heil- und Pflegeanstalt Wiesloch betrifft, so sind im Voranschlag des Budgets 1906/07 Raten für 6 Krankenhäuser bewilligt worden, und zwar bei zwei Krankenhäusern zweite Raten, sodann für zwei Häuser die vollständige Summe, sodann wiederum für zwei Häuser die erste Rate. Hier soll nun, damit mit dem Bau fortgeschritten werden kann, mit der ersten Rate, die wir schon genehmigt haben, für diese beiden Häuser auch die zweite Rate bewilligt werden. Es ist festgestellt, daß die Zunahme der Kranken eine sehr große ist, und deshalb ist es dringend wünschenswert, daß zu einer Entlastung besonders der Anstalt Emmendingen möglichst bald in Wiesloch diese beiden Häuser hergestellt werden.

Ihre Kommission beantragt die Genehmigung sämtlicher Posten.

In der Diskussion bemerkt

Zu § 7 (Aufwand auf Gebäude):

Abg. **Sergt** (Zentr.): Es ist erfreulich, daß die Grob. Regierung im Nachtrag noch einem dringenden Bedürfnis und Wunsch der Anstalt Illenau nachzukommen beabsichtigt durch Herstellung namentlich eines Dauerbades für die Frauenabteilung. Der Herr Berichterstatter hat schon darauf hingewiesen, daß die jetzigen Badeeinrichtungen bei weitem nicht hinreichend sind infolge der bedeutenden Steigerung der Belegung mit Kranken in den Abteilungen für Unruhige. Nun wird aber damit nur einem Teil dieser Bedürfnisse genügt, und es ist mir bekannt, daß die Anstaltsleitung von Illenau großen Wert darauf legt, daß mit der Herstellung auch des weiteren Dauerbades für die Männerabteilung möglichst bald vorgegangen werden möge. Es könnte vielleicht doch ermöglicht werden, daß im Laufe der Budgetperiode Mittel aus den allgemeinen Titeln für die Heil- und Pflegeanstalten sich erübrigen ließen, sodas man nicht bis zum nächsten Landtag zu warten brauchte, um mit der Errichtung eines weiteren Dauerbades auch für die Männerabteilung vorzugehen. Wenn das irgend möglich sein sollte, möchte ich der Grob. Regierung die baldigste Erfüllung dieses Wunsches und Bedürfnisses der Anstalt Illenau wärmstens empfohlen haben.

Mit Zustimmung des Hauses wird auf Vorschlag des **Vizepräsidenten** der mit Schreiben vom 3. Juli dieses Jahres seitens des Ministers des Innern dem Hause weiter vorgelegte Nachtrag zu dem Spezialbudget des Ministeriums des Innern für die Jahre 1906/07 zu Titel XIV, Bearbeitung der Landesstatistik, (eingegangen am Schlusse der gestrigen 115. Sitzung) auf die Tagesordnung gesetzt und beraten (Druckache 7e).

Es erhält hierzu das Wort

Berichterstatter Abg. **Reuhans** (Zentr.): Ihre Kommission hat Titel XIV gestern Abend noch beraten und mich beauftragt, Ihnen vorzuschlagen, denselben zu genehmigen. Die Bearbeitung der Volkszählung vom 1. Dezember 1905 hat bisher nach dem jetzigen und dem vorigen Staatsvoranschlag 25000 M. beansprucht, es werden weitere 13000 M. angefordert, also insgesamt 38000 M. Die Mehrforderung wird damit begründet, daß das Material in weit umfangreicherem Maße bearbeitet werden soll, als es früher der Fall war.

Ferner hat am 9. Mai 1906 eine gärtnerstatistische Zählung stattgefunden; zur Bearbeitung dieses Materials werden 2000 M. angefordert. Ich beantrage ebenfalls im Auftrag der Budgetkommission Genehmigung, insgesamt also Genehmigung von 15000 M.



Zu Titel XV der Ausgaben, für Förderung der Gewerbe und für das gewerbliche Unterrichtswesen und Titel VI der Einnahmen für Gewerbe § 10, Neubau einer Kunstgewerbeschule in Pforzheim, 1. Rate:

Berichterstatter Abg. Neuhans (Zentr.): Seit Jahren hat die Stadtgemeinde Pforzheim den berechtigten Wunsch im Interesse ihrer Goldwarenindustrie, daß dort der Neubau einer Kunstgewerbeschule errichtet werde. Die Verhandlungen mit der Großh. Regierung haben zu einer Einigung geführt; es ist hier der Vorschlag gemacht, daß ein neues Kunstgewerbeschulgebäude errichtet werden soll für einen gesamten Betrag von 700 000 Mk.; hierzu kommen für die innere Einrichtung 100 000 Mk., das macht zusammen 800 000 Mk. Die Gemeinde Pforzheim gibt einen Zuschuß von 250 000 Mk., sie stellt außerdem den Bauplatz in Wert von 110 000 Mk., insgesamt also 360 000 Mk. Die Gemeinde Pforzheim hat sich hierzu bereit erklärt, weil eben doch speziell ein Interesse der Stadt Pforzheim und nicht ausschließlich ein Interesse des gesamten Landes vorliegt. — Es werden daher als erste Rate 90 000 Mk. angefordert. In Titel VI der Einnahmen steht demgegenüber ein Betrag von 50 000 Mk. als Beitrag der Gemeinde Pforzheim. Ich beantrage die Genehmigung.

In der Diskussion bemerken:

Zu Ausgaben, Außerordentlicher Etat, § 10, Neubau einer Kunstgewerbeschule in Pforzheim 1. Rate:

Abg. Dr. Obkircher (natl.): Mein Freund Wittum, der soeben abgerufen worden ist und nicht selbst zu diesem Gegenstand sprechen kann, würde gewiß nicht versäumt haben, seiner Genugtuung darüber Ausdruck zu geben, daß diese Anforderung im Nachtragsbudget erscheint. Er würde dann gewiß auch vorgetragen haben, wie die Stadt Pforzheim sich seit langer Zeit bemüht, einen solchen Neubau zu bekommen und wie sie nur nach Ueberwindung schwerer Bedenken sich dazu hat entschließen können, einen so hohen Beitrag zu diesem Neubau zu bewilligen, und damit von dem ursprünglich von ihr verfolgten Standpunkte abzugehen, daß es an erster Stelle Verpflichtung des Staates wäre, diesen Neubau einer Kunstgewerbeschule in Pforzheim auf Kosten des Staates zu errichten, ebenso sehr wie das bezüglich der Kunstgewerbeschule in Karlsruhe der Fall war.

Aber es hat keinen Zweck, hier noch einmal diese früheren Stimmungen und Bestrebungen der Stadt Pforzheim vorzutragen. Es genügt festzustellen, daß sich die Stadt jetzt nach langen Verhandlungen dazu herbeigelassen hat, in diesem weitgehenden Maße zu den Kosten des Neubaus einen Beitrag zu leisten.

Abg. Geß (Soz.): Ich wäre in der Lage gewesen, als Vertreter der Stadt Pforzheim in derselben Weise die Bedeutung dieser Vorlage zu schildern, wie es im Namen meines Kollegen Wittum der Herr Dr. Obkircher getan hat. Auch ich meine, es wäre eine Pflicht des Staates gewesen, hier der Gemeinde Pforzheim die Last abzunehmen, die sie nun für die Erbauung dieser Kunstgewerbeschule übernommen hat. Allein Staat und Gemeinde sind nun in dieser Weise einig. Wenn eine Verpflichtung übrig bleibt, so ist sie auf Seiten des Staates, der bald Gelegenheit hat, der Gemeinde Pforzheim wieder auf anderen Gebieten entgegenzukommen, um das gut zu machen, was hier zu Lasten der Gemeinde gebüht worden ist. Diese Gelegenheit wird sich auch bald finden, wenn wir über den Eisenbahnbau zu sprechen haben; über diejenige Position, die dort speziell für Pforzheim eingesetzt ist.

Zu § 11 des Titels XV Ausgaben, Beitrag zu den Kosten der ersten Einrichtung eines Verbandes gewerblicher Genossenschaften:

Berichterstatter Abg. Neuhans (Zentr.): Ich beantrage auch hier im Auftrag der Kommission die Genehmigung dieser 4000 Mk. Bei den Beratungen des Gewerbebudgets, die in diesem hohen Hause stattgefunden haben, hat man es allerseits ausgesprochen, daß es sehr im Interesse von Handwerk und Gewerbe liege, wenn das gewerbliche Genossenschaftswesen gepflegt wird. Hier fordert nun die Regierung 4000 Mk. an, weil sich die gewerblichen Genossenschaften des Landes zu einem Verbande zusammenschließen wollen.

Zu Titel XVII der Ausgaben für die Verwaltungszweige der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues:

Berichterstatter Abg. Hergt (Zentr.): Hier sind zunächst für Unterhaltung der Landstraßen weitere 15 000 Mk. angefordert. Wie dem hohen Hause erinnerlich, ist diese Nachforderung von der Großh. Regierung bereits bei den Verhandlungen über den Etat der Wasser- und Straßenbauverwaltung zur Befriedigung des ganzen Hauses in Aussicht gestellt worden. Sie ist bestimmt zur Aufbesserung der Bezüge der Landstraßenwärter zusammen mit den schon früher vorgesehenen 22 500 Mk. Für die ganze Budgetperiode beträgt die Nachforderung 30 000 Mk. Damit sollen die Bezüge der Landstraßenwärter überall mindestens auf den ortsüblichen Tagelohn gebracht werden.

Im Auftrag der Budgetkommission beantrage ich Genehmigung.

In der Diskussion bemerkt:

Zu § 22 a (Umbau der Schleusenbrücke über den Leopoldskanal):

Abg. Pfeifferle (natl.): Mit der Einstellung dieser Budgetposition findet eine lange Zeit stützige Angelegenheit ihre Erledigung. Bezüglich des Wäldchen-Oberbaues hat nunmehr gemäß dem Straßengesetz die Gemeinde Riegel ein Viertel zu tragen, weshalb der entsprechende Betrag auch hier in Einnahme gestellt ist. Die Kosten der Schleusenanlage trägt die Wasserbauverwaltung. Ich werde diesem Budgetposten zustimmen, möchte aber die Gelegenheit ergreifen, um anzuregen, ob jetzt nicht der Augenblick gekommen ist, in dem der Unterbau der Schleusenbrücke abgeändert werden sollte. Ich habe schon seiner Zeit bei der Behandlung des Wasser- und Straßenbaubudgets im Jahre 1900 darauf hingewiesen, daß diese Schleusenbrücke insofern gewisse Bedenken erregt, als dieselbe im Flußbett vier schwere steinerne Pfeiler hat. Alle Brücken oberhalb dieser Schleusenbrücke im Gebiet der Elz sind seit dem Jahre 1896, wo bekanntlich die Schleusenbrücke bei Neuenhausen gebrochen ist, abgeändert worden; alle diese Brücken sind erweitert worden, so daß das Wasser ungehindert durchfließen kann, nur gerade bei dieser Brücke trifft das nicht zu. Hier ist das Flußbett mit vier schweren steinernen Pfeilern gesperrt. Ich halte es deshalb für angebracht, die Frage aufzuwerfen, ob nicht hier eine Aenderung eintreten sollte, und ich habe mich damals auch mit dieser Frage an die Oberbaudirektion gewandt. Der Herr Oberbaudirektor hat daraufhin damals mitgeteilt, er wolle die Angelegenheit noch einmal prüfen. Ich weiß nun nicht, ob die Sache seither geprüft worden ist und ob die Bedenken unberechtigt sind. Damals hat der Herr Oberbaudirektor allerdings gemeint, diese Art der Konstruktion sei an dieser Stelle weniger bedenklich, da hier ein stärkeres Gefälle vorhanden sei; der Kanal habe sich tiefer eingegraben und das Wasser fließe infolgedessen rascher ab.



In der Bevölkerung aber sind immer noch Bedenken vorhanden; man glaubt, daß, nachdem alle andern Durchlässe erweitert sind, auch hier etwas geschehen sollte, um eine Katastrophe zu verhüten.

Der Herr Oberbaudirektor hat damals erwähnt, die Sache müßte auch deshalb gründlich erwogen werden, weil unter Umständen die Gemeinde Kiegel bei einer Aenderung des Unterbaues mehr belastet wird. Ich bin durchaus nicht der Meinung, daß dieser Unterbau eine Angelegenheit wäre, welche die Gemeinde Kiegel treffen würde. Wenn man die übrigen Brücken über den Leopoldkanal mit der Schleusenbrücke vergleicht, haben alle andern Brücken, die nur der Wegüberführung dienen, viel leichteren Unterbau. Nur diese Schleusenbrücke hat die vier großen steineren Pfeiler. Es handelt sich hier eben um eine Kombination von Wegübergang und Schleusenanlage, und ist der Unterbau offenbar seinerzeit nur deshalb so schwer gemacht worden, damit die Brücke zugleich als Schleusenbrücke dienen könne. Wenn also eine Abänderung dieses Unterbaues im allgemeinen Interesse notwendig werden sollte, bin ich der Meinung, daß die entstehenden Kosten der Wasserverwaltung zufallen müssen und daß unter keinen Umständen die Gemeinde Kiegel dadurch belastet werden dürfte. Ich meine, es wäre zweckmäßig, wenn die Großh. Regierung die Frage nochmals prüfen wollte, ob nicht einzelne dieser Pfeiler weggelassen könnten, z. B. die zwei Pfeiler, die mitten im Flußbett stehen. Wenn diese entfernt und durch einen Mittelpfeiler ersetzt würden, so könnte dadurch ein besserer Abfluß ermöglicht werden.

Ich habe mir erlaubt, diese Frage nochmals aufzuwerfen, ohne die Budgetposition beanstanden zu wollen. Ich meine, daß letztere genehmigt werden und daß doch in eine Prüfung der Angelegenheit eingetreten werden könne.

Zu § 22 b des Titels XVII der Ausgaben, für die Rheinregulierung zwischen Sondernheim und Straßburg, 1. Rate 1 000 000 M.:

Berichterstatter Abg. Herget (Zentr.): Im Landtag 1902/03 wurden im außerordentlichen Etat der Wasser- und Straßenbauverwaltung 900 000 M. genehmigt für die Inangriffnahme der Rheinregulierung. Diese Bewilligung wurde damals an gewisse Voraussetzungen geknüpft, die ich wohl dem Hohen Hause nicht mehr wörtlich ins Gedächtnis zurückrufen brauche. Sie bezogen sich 1. auf eine Ermäßigung der Beitragsleistung des badischen Staates, und zwar wurde damals für richtig befunden, wenn statt der im Staatsvertrag vorgesehenen 40 Proz. nur 30 Proz. geleistet würden. Sie bezogen sich 2. auf eine Besserung der Eisenbahntarifverhältnisse zwischen der badischen Eisenbahn und der elsass-lothringischen, und 3. auf die Beseitigung der für die Konkurrenz der badischen Industrie mit der elsässischen Industrie lästigen Oktroibestimmungen, besonders in der Stadt Straßburg.

Es ist bekannt, daß in Folge dieses Beschlusses des Landtags die Aussicht für das Zustandekommen der Rheinregulierung sich etwas getrübt hat, daß in Elsaß-Lothringen wieder der Plan eines Rheinseitenkanals betrieben wurde. Obwohl ja bei uns kein sehr großes, wenigstens kein ausschlaggebendes Gewicht diesem Plane beigelegt wurde, so hat man doch aus den Verhandlungen im elsässischen Landesauschuß und aus dem, was aus den Verhandlungen der Regierungen bekannt wurde, entnommen, daß die Inangriffnahme der Rheinregulierung wenn nicht ganz in Frage gestellt, so doch sehr verzögert würde, wenn an den Bedingungen der Genehmigung, die der Landtag 1902/03 aufgestellt hatte, bis ins Einzelne festgehalten würde. Der Landtag 1904/05 hat daher auf Vorschlag der Großh. Regierung diese Voraussetzungen als Bedingungen für die Genehmigung fallen lassen und hat statt dessen eine

Resolution angenommen, in welcher zwar die gleichen Wünsche und Forderungen des badischen Vertragsteilnehmers ausgesprochen wurden, jedoch in einer solchen Form, daß es der Großh. Regierung dadurch ermöglicht werden sollte, die Verhandlungen mit den übrigen beteiligten Regierungen zu Ende zu führen.

Bezüglich der Beitragsleistung wurde im letzten Landtag die Fassung so gewählt, daß eine Ermäßigung etwa auf 30 Proz. oder mindestens aber um 1 Million herbeigeführt werden sollte. Diese Bedingung ist inzwischen bei den weiteren Verhandlungen zwischen Baden und Elsaß-Lothringen dadurch erfüllt worden, daß den weiteren Betrag von 1 Million die Stadt Straßburg übernommen hat, die ihrerseits wieder einen Teil dieses Betrags, nämlich 700 000 M., auf die meistbeteiligten Großschiffahrtsgeschäfte überwälzt hat. Die Sicherheit für die Zahlung dieses Vorausbeitrags seitens der Stadt Straßburg an die badische Staatskasse hat die elsass-lothringische Regierung übernommen, sodaß der Effekt wohl der gleiche ist, wie wenn in dem Vertrag selbst eine Abänderung dahin getroffen worden wäre, daß der Beitrag Badens um 1 Million vermindert wird. Es wird sich also nun die Rechnung so stellen, daß von dem Gesamtkostenbetrag der Rheinregulierung, wie er in dem Kostenanschlag, der der ersten Budgetanforderung im Jahre 1902 beigegeben war, festgestellt wurde, nämlich von 13 464 000 M. die 40 Proz. nach dem Staatsvertrag berechnet und dann 1 Million abgezogen wird. Die 40 Proz. betragen 5 385 600 M. unter Zugrundelegung jenes Kostenanschlages, sodaß also der Kostenbeitrag Badens für die Rheinregulierung nun 4 385 600 M. betragen wird. Die Budgetkommission hielt es für notwendig, das festzustellen und die Großh. Regierung hat auf Anfrage diese Berechnung als richtig erklärt.

Was die anderen Voraussetzungen betrifft, so ist die zweite, die sich auf die Eisenbahntarife bezieht, insofern schon auf dem letzten Landtag als nahezu ausgeschaltet betrachtet worden, weil inzwischen zwischen den beiden Eisenbahnverwaltungen Vereinbarungen getroffen worden waren, die die Verhältnisse für Baden wenigstens wesentlich verbessert haben, und nachdem damals die Erwartung ausgesprochen worden ist, daß die weitere Entwicklung dahin führen werde, daß die gewünschte Gleichbehandlung für Baden eintreten werde.

Hinsichtlich der dritten Voraussetzung, des Oktrois, ist allerdings derjenige Zustand, wie ihn der Landtag gewünscht hat, noch nicht in vollem Umfang eingetreten, sondern es ist nur erreicht worden, daß die Stadt Straßburg ihren Oktroitarif in Bezug auf einige Industrieerzeugnisse, die von Baden nach dort eingeführt werden, ermäßigt hat. Es darf aber wohl erwartet werden, daß auch künftighin die Großh. Regierung dahin wirken wird, daß nach und nach die Ausnahmebestimmungen für Elsaß-Lothringen ganz in Wegfall kommen werden, sodaß die badischen Geschäfte nicht mehr unter diesem Ausnahmezustand zu leiden haben.

Hiernach glaubt die Budgetkommission, daß keine Bedenken vorliegen können, nun von neuem die f. Zt. bewilligten Mittel in Höhe von 900 000 M., die inzwischen wegen Ablaufs von 4 Jahren hinfällig geworden sind, von neuem zu bewilligen und zwar in der von der Großh. Regierung nun angeforderten Höhe von 1 Million Mark. Diese 1 Million soll zunächst dazu dienen, die Vorbereitungen für die Inangriffnahme der Rheinregulierung zu treffen. Die Vorbereitungskosten werden nach dem Kostenanschlag 652 000 M. betragen, wovon die Hälfte mit 326 000 M. auf die badische Verwaltung entfiel. Sodann hat die Großh. Regierung in Aussicht genommen, in dieser Budgetperiode die badische Baustrecke von km. 209—200, also eine Strecke von 9 Kilometer, auszu-



führen, wofür im Kostenanschlag 862 000 M. in Aussicht genommen sind. Die Gesamtsumme wäre also eigentlich 1 188 000 M. Aber mit Rücksicht darauf, daß die eigentliche Bauzeit von jetzt ab bis zum nächsten Landtag nur eine kurze sein wird, daß eigentlich erst im nächsten Jahr der Bau tatsächlich in Angriff genommen werden kann, weil die Zeit bis dahin durch die Vorbereitungen in Anspruch genommen sein wird, hat die Großh. Regierung nur den Betrag von 1 Million eingestellt. Die Budgetkommission schlägt Ihnen vor, diese Forderung zu genehmigen.

Abg. Dr. Vinz (natl.): Es ist mit großer Befriedigung festzustellen, daß diese für unser Land außerordentlich wichtige Angelegenheit nun zu einem, wie ich glaube, befriedigenden Abschluß gelangt ist. Mehrere Landtage schon hatten sich mit derselben zu beschäftigen; es ist insbesondere eine ausführliche Erörterung darüber gepflogen worden, ob und inwieweit gerade unser Land an einer Verbesserung des Wasserweges auf der in Frage kommenden Strecke beteiligt ist. Das Hohe Haus hat sich auf den Standpunkt gestellt, daß die Verbesserung der Rheinwasserstraße unter allen Umständen der Gesamtheit unseres badischen Volkes zugute kommen wird, wie ja überhaupt die Verbesserung der Verkehrswege, der Eisenbahnstraßen, wie aber auch im modernen Verkehr besonders der Wasserstraßen überall im volkswirtschaftlichen Interesse nur Förderung verdient. Daß aber das Interesse der verschiedenen Landesgegenden ein verschiedenes ist, und daß wiederum auch sehr wohl die Frage aufgeworfen werden kann, ob nicht Elsaß-Lothringen und speziell Straßburg das allererste und größte Interesse an der Herstellung dieses Wasserweges haben, ist eine selbstverständliche Sache. Ich glaube, es konnte nirgends je ein Zweifel darüber auftauchen, daß der Hauptvorteil auf Seiten der Stadt Straßburg gelegen ist. Wir haben uns aber nicht auf einen engherzigen Standpunkt stellen wollen; wir sind von dem vaterländischen Gesamtinteresse ausgegangen. Wir geben uns aber der Hoffnung hin, daß die Ausdehnung des Verkehrs auf der Rheinwasserstraße nun auch auf Strecken, wo seit Jahrhunderten ein Schiffsverkehr sich nicht entwickeln konnte, auch zur dauernden Wohlfahrt unseres Landes gereichen werde. Die Großh. Regierung hat der Position eine sehr eingehende Begründung beigegeben. Die Verhandlungen waren sehr schwierig und langwierig, wie Sie aus den Darlegungen im einzelnen ersehen. Ich glaube, nachdem wir nun auch vor einem leidlich befriedigenden Abschluß in finanzieller Beziehung stehen, geziemt es sich, der Großh. Regierung den besonderen Dank und die Anerkennung für die erspriehliche Erledigung der Sache zum Ausdruck zu bringen.

Abg. Eichhorn (Soz.): Ich freue mich auch, daß die Frage der Rheinregulierung zu einem gewissen Abschluß gekommen ist, und daß nunmehr an die Arbeit gegangen wird. Ich kann aber mein Bedauern darüber nicht zurückhalten, daß die Verhandlungen, die in dieser Frage geführt worden sind, doch eigentlich unter dem Motto gestanden haben: Wir weichen mutig zurück (Sehr richtig!). Zu Anfang ist schon hier in der Kammer im Jahre 1902 insofern ein meines Erachtens nicht ganz richtiger Beschluß gefaßt worden, als wir damals die Summe bewilligten u. nur Bedingungen gestellt haben. Die Großh. Regierung — das muß man ihr nachsagen — hat loyal die Bedingungen eingehalten und hat den Vertrag nicht abgeschlossen; sie hat versucht, die Bedingungen zu erfüllen. Das war zum guten Teil nicht möglich. Und nun ist die Kammer weiter zurückgewichen und hat dann im Jahre 1904 an Stelle der Bedingungen lediglich Wünsche, eine Resolution, gesetzt. Nunmehr

hatte, wie aus den Erläuterungen hervorgeht, die Regierung freie Hand und konnte machen, was sie wollte. Es schloß dann den Vertrag ab, und dieser Vertragsabschluß steht abermals unter dem Zeichen des mutigen Zurückweichens. Mit Ausnahme der Geldfrage hat die Regierung in bezug auf fast alle Wünsche, die aufgestellt worden sind, nicht das erreicht, was erreicht werden sollte. Es ist nicht erreicht, daß eine Bindung in bezug auf die Eisenbahntarife eintritt. Es ist nichts bindendes erreicht in bezug auf das Oktroi, und ich fürchte, nachdem nun die Verträge ratifiziert sind und an den Ausbau der Rheinregulierung gegangen werden soll, wird wohl auch nichts mehr nachzuholen sein. Wie gesagt, ich begrüße ja, daß die Rheinregulierung kommt. Jeder neue Verkehrsweg ist zu begrüßen, und wenn es hier möglich ist, auf diese Weise dem Verkehr wieder kräftig unter die Arme zu greifen, so wollen wir uns freuen. Es sind aber auf der andern Seite doch auch unsere Interessen zu wahren. Und hier glaube ich, daß die Großh. Regierung nicht die nötige Schärfe und Entschiedenheit an den Tag legt.

Ich hätte nun noch eine Frage an den Herrn Minister. Sie betrifft die Schiffsabgaben, die Frage, ob nun, wenn Millionen in den Ausbau des Rheins von Mannheim nach Straßburg gesteckt werden, etwa, wie man nach neuerlichen Zeitungsmittteilungen annehmen konnte, die Großh. Regierung die Absicht hat, auf Grund dieser Ausgaben der Erhebung von Schiffsabgaben auf dem Rhein, soweit wenigstens diese Strecke in Frage kommt, zuzustimmen. Man hat neuerdings behauptet, die Großh. Regierung sei gegenüber ihrer früheren Haltung auch hier zurückgewichen, habe sich den Berliner Wünschen gefügt. Ich glaube es noch nicht nach den bestimmten Erklärungen, die der Herr Minister in dieser Frage früher abgegeben hat. Wir werden ja auch aus Anlaß der eingebrachten Interpellation Gelegenheit haben, bestimmte Erklärungen des Herrn Ministers im allgemeinen zu hören. Ich möchte deshalb die Frage nur dahin präzisieren: Sollen auf der zu regulierenden Strecke Abgaben erhoben werden und will man diese etwa wie Preußen damit begründen, daß ein ausgebauter und regulierter Fluß keine natürliche Wasserstraße mehr sei, sondern schon in die Reihe der künstlichen Wasserstraßen gehöre?

Abg. Vogel (Dem.): Befürchten Sie nicht, daß ich als Vertreter Mannheims gegen diese Position hier eine längere Rede halten will. Ich bin vielmehr der Ansicht, daß wir heute vor einem Beschlusse stehen, welchen das Hohe Haus vor zwei Jahren mit starker Mehrheit gefaßt hat; die Anforderung der Summe ist nur eine Folge dieses fast einmütig gefaßten Beschlusses. Ich glaube, ich kann auch als Vertreter Mannheims gegen die Bewilligung dieser Summe, wenn ich alle Verhältnisse berücksichtige, nichts einzuwenden haben, denn, nachdem einmal durch die Kammer selbst diese Lage geschaffen worden ist, ist es eben notwendig, daß sich auch die Stadt Mannheim und ihre Geschäftswelt diesen Verhältnissen anpassen versucht. Wenn die neue Wasserstraße geschaffen ist und tatsächlich Nachteile für Mannheim sich zeigen würden, dann muß eben durch erneute und stärkere Latkraft die Mannheimer Bevölkerung suchen, diese Scharte auszuwetzen.

Der Herr Kollege Eichhorn hat die Lage insofern richtig geschildert, als er gesagt hat: Wir sind mutig zurückgewichen gegenüber den Bedingungen, die zuerst der Landtag gestellt hat. Nachdem das Hohe Haus vor zwei Jahren die Bedingungen, die es in einer früheren Periode aufgestellt hatte, so verwässert hat, indem es dieselben in einer Resolution mit verschiedenen „tunlichst“ ausgestattet hat, konnte man von der Regierung für den Abschluß



des Vertrages nicht mehr erwarten. Das Wort „tunlichst“ bringt mir nachgerade eine gewisse Angst bei; es gehört sozusagen zu dem notwendigsten Rüstzeug einer modernen Regierung; wenn man etwas nicht so ganz erfüllen kann, wie man es erfüllen möchte, dann gebraucht man das Wort „tunlichst“, und so haben wir es auch hier mit dieser Resolution jetzt erlebt.

Ich möchte aber noch auf folgendes hinweisen: Vor einigen Monaten sind im Landesauschuß in Straßburg Stimmen laut geworden, daß es wahrscheinlich sehr schwer wäre, dieses Werk in richtiger Weise auszuführen, daß die Kosten wahrscheinlich viel höher werden würden, als wie vorausgesehen war, und daß die Gefahr bestehe, daß der größte Teil der Kosten nutzlos hinausgeworfen würde. Es wäre doch gut, wenn wir heute speziell gegenüber dieser Neußerung im Landesauschuß von Seiten der Regierung eine weitere Erklärung bekommen würden.

Zum Schluß möchte ich noch eines hervorheben: Bei der allgemeinen Finanzdebatte war ich und auch ein großer Teil der Mitglieder des Hohen Hauses der Ansicht, daß die Summe für die Rheinregulierung wohl aus Anlehenmitteln bestritten werden könnte. Ich will aber heute bei der Bewilligung der ersten Rate diese Frage nicht aufrollen, da wir ja keine Zeit mehr haben, uns über diese weittragende Frage noch einmal richtig auszusprechen. Ich will nur hervorheben, daß ich glaube, daß wir alle, die wir heute dieser Million zustimmen, uns damit nicht festlegen wollen, auch alle späteren Summen für diese Rheinregulierung aus laufenden Mitteln zu bewilligen, und daß wir uns vorbehalten, im nächsten Landtag über diese Frage uns ausführlich auseinanderzusetzen.

**Abg. Ockinger (natl.):** Wenn der Herr Abg. Eichhorn Mitglied des elsass-lothringischen Landesauschusses wäre, so würde er wohl der elsass-lothringischen Regierung entgegengehalten haben, daß sie als der Tapfere mutig zurückgewichen sei. Nun sieht er im badischen Landtag und macht der badischen Regierung denselben Vorwurf. Es ist richtig, Vorwürfe werden nach beiden Seiten gemacht, denn beide Regierungen sind mutig zurückgewichen. Das waren aber die Mittel, um in dieser Frage zu einer Vereinbarung zu kommen, die wir doch alle herbeigeführt zu sehen wünschten. Wenn wir diese wollten, müssen wir aber auch uns einverstanden erklären mit den Mitteln, die allein zu ihr führen konnten. Die Bedingungen, die erreicht worden sind, sind nicht dieselben, die wir ursprünglich als die richtigen, als die wünschenswerten hingestellt haben, wir müssen uns aber jetzt damit zufrieden geben, daß die Bedingungen, wenn auch in etwas abgeschwächter Form, in die Vereinbarung gekommen sind.

Wenn uns der Herr Minister auf die Anfrage, die der Herr Abg. Vogel soeben gestellt hat, erklären müßte, daß die technische Ausführbarkeit des in Aussicht genommenen großen und bedeutungsvollen Werkes zweifelhaft wäre, dann freilich wäre wohl zu zweifeln, ob die Mehrheit des Hauses für die Bewilligung der in Frage stehenden Anforderung wäre. Aber man muß doch annehmen, daß, nachdem das Projekt in so umständlicher und ausführlicher Weise vorbereitet und uns nun vorgelegt worden ist, zumal im Hinblick auf die Höhe der Anforderungen die Großh. Regierung auch der Ueberzeugung ist, daß das Werk ausführbar ist. Daß wir in der nächsten Budgetperiode, wenn eine neue Anforderung zu diesem Zwecke im Budget erscheint, das Recht haben, und von dem Rechte der Bewilligung oder Verleugung auch Gebrauch machen werden, je nach dem es sich gezeigt hat, daß die Arbeit ausführbar sei oder nicht, das scheint sich ganz von selbst zu verstehen.

Der Herr Kollege Eichhorn hat jene andere Frage, die nur mittelbar mit der hier vorliegenden in Verbindung steht, allerdings nur kurz gestreift, nämlich die Frage der Erhebung von Schiffsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen, insbesondere auf dem Rhein. Er hat schon davon gesprochen, daß eine Interpellation in dieser Frage eingereicht worden ist. Die Großh. Regierung hat, da die Interpellation vorgestern erst eingereicht worden ist, eine Erklärung darüber noch nicht abgegeben, ob und wann sie darauf die Antwort erteilen will. Da aber der Herr Minister des Innern hier anwesend ist, und da es wohl das allgemeine Bestreben ist, ohne Not nicht über diese Frage einen ganzen Verhandlungstag zu verbrauchen bei der vorgeschrittenen Zeit und bei der Fülle von Arbeiten, die noch bevorsteht, so scheint es mir angebracht, den Herrn Minister gütigst zu fragen, ob er vielleicht wenigstens für seine Person die Antwort geben kann, die er namens der Regierung auf die Interpellation hätte abgeben müssen. Wenn die Antwort des Herrn Ministers dann befriedigend ausfällt, so würden sich die Interpellanten gewiß überlegen, ob sie nicht die Interpellation zurückziehen können, weil der Zweck, der damit verbunden war, auf diese Weise erreicht worden ist.

Wie sind wir zu dieser Interpellation gekommen? Es ist in einer badischen Zeitung die Nachricht aufgetaucht, die badische Regierung habe in dieser Frage ihre im Januar dieses Jahres eingenommene Haltung geändert, sie habe sich zu dem anderen Standpunkt der preussischen Regierung bekehrt. Die Nachricht hat auf mich persönlich sofort den Eindruck einer Finte gemacht. Ich kann nicht annehmen, daß die Großh. Regierung im Verlaufe von 6 Monaten in bezug auf diese überaus wichtige Frage grundsätzlich ihre Meinung geändert hätte. Ich wüßte auch nicht, welche Umstände zu einer solchen Meinungsänderung geführt haben könnten. Es kann für die Großh. Regierung gewiß nur erwünscht sein, wenn auch jetzt bei diesem Anlaß kurz vor dem Schluß dieses Landtages die Volksvertretung, voraussichtlich mit ganz vereinzelt Ausnahmen einmütig zum Ausdruck bringt, daß die Einführung von Schiffsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen, insbesondere auf dem Rhein, als eine Maßregel anzusehen ist, die nach zwei Richtungen hin, als unrichtig zu bezeichnen wäre.

Einmal aus Rechtsgründen. Es besteht in der Reichsverfassung eine Vorschrift und es gibt eine Bestimmung in der Rheinschiffsahrtsakte, welche nach meiner Auffassung nicht zulassen, Rheinschiffsahrtsabgaben zu erheben, wenn nicht zuvor diese Bestimmungen abgeändert sind. Was in einer Versammlung, die jüngst in Stettin stattgefunden hat, erklärt worden ist, daß nämlich im Wege einer anderen Auslegung der Reichsverfassung der Zweck verfolgt werden könnte, Rheinschiffsahrtsabgaben einzuführen, scheint mir nicht angängig zu sein, denn die betr. rechtlichen Bestimmungen scheinen mir einer solchen Auslegung überhaupt nicht fähig zu sein. Ich würde es für rechtswidrig halten gegenüber den Bestimmungen der Reichsverfassung und der Rheinschiffsahrtsakte, auf dem Rhein oder überhaupt auf den natürlichen Wasserstraßen, wenn sie auch reguliert worden sind und wenn auch die Schifffahrt dadurch erleichtert worden ist, Schiffsahrtsabgaben zu erheben.

Hinter der Rechtsfrage steht die wirtschaftliche oder die Interessenfrage. Darüber kann man gewiß verschiedener Meinung sein, und es sind darüber auch die einzelnen Regierungen verschiedener Meinung, jede von ihrem Standpunkt aus. Aber von dem Standpunkt der badischen Regierung, vom Standpunkt der badischen Interessen, vom Standpunkt der badischen Wirtschaft aus muß mit aller Entschiedenheit gesagt werden, daß die Erhebung von Rheinschiffsahrtsabgaben — der Rhein



kommt für Baden allein in Betracht — als eine nach allen Richtungen hin durchaus unerwünschte, verwerfliche Maßregel anzusehen wäre.

Ich glaube, wenn auch jetzt wieder die Stimmung des Hauses in dieser Richtung sich bildet und zum Ausdruck kommt, dann wird die Großh. Regierung bei Verhandlungen, wie sie unter Umständen kommen werden, sich auf die Einmütigkeit in diesem Hause berufen können, und das würde für sie gewiß nur erwünscht sein.

**Minister Dr. Schenk:** Es liegt für mich keine Veranlassung vor, auf die Kritik näher einzugehen, mit der der Herr Abg. Eichhorn die nunmehr glücklich über die Rheinregulierung zustande gekommene Vereinbarung der drei Regierungen glaubte begleiten zu müssen. Wer selber schon in der mühevollen Lage war, derartige Verhandlungen mit zwei anderen Staaten führen zu müssen, der weiß sehr wohl, daß es nicht möglich ist, hierbei alles dasjenige endgültig in dem Vertrag durchzusetzen, was man ursprünglich glaubte, im Interesse des eigenen Staates durchsetzen zu sollen. Alle drei Teile müssen eben nachgeben, wenn etwas Förderliches, was die Zustimmung aller drei Beteiligten erhalten kann, geleistet werden soll. Begreiflich ist es ja, wenn der Herr Abg. Eichhorn von seinem Standpunkte aus eine so herbe Kritik über das, was die badische Regierung zuletzt erzielt hat, auszusprechen sich veranlaßt sieht; denn er hat selber derartige Verhandlungen noch nicht mitgemacht und kennt die Schwierigkeiten nicht, die sich hier einem entgegenstellen. Ich glaube, die anderen Herren kennen das besser, und ich bin dem Herrn Abg. Vinz und auch dem Herrn Abg. Vogel dankbar, wenn sie anerkennen, daß dasjenige bei der Vereinbarung erzielt worden ist, was unter den obwaltenden Verhältnissen im Interesse des badischen Staates und seiner Angehörigen überhaupt erzielt werden konnte. Dabei wird man doch anerkennen müssen, daß ein großer Unterschied zwischen demjenigen, was in den ursprünglichen Bedingungen dieser Kammer von 1902 und dem, was in der Resolution vom Jahre 1904 steht, eigentlich nicht vorhanden ist. Tatsächlich ist erzielt worden, was die Kammer wollte, nämlich, daß dasjenige, was der badische Staat zu leisten hat, wenn auch nicht ganz auf 30 Proz., so doch auf 33 Proz. des Gesamtaufwands heruntersetzt worden ist.

Nun hat freilich der Herr Abg. Vogel im allerletzten Augenblick, wo das Siegel auf diese Vereinbarung gedrückt wird, und wo wir anfangen wollen, mutig und in der Hoffnung auf guten Erfolg zu bauen, noch einmal einen technischen Zweifel in dieses Haus hineingeschleudert. Er hat sich auf eine Äußerung im elsass-lothringischen Landesausschuß berufen und es als fraglich bezeichnet, ob das Projekt der Rheinregulierung überhaupt bauwürdig sei, ob es nicht sehr viel mehr kosten würde, als vorgesehen ist, ja ob nicht das Geld, wie er sagt, nutzlos in den Rhein hineingeworfen werde. Ich selber kann ja natürlich die technische Verantwortung für dieses Projekt nicht übernehmen. Ich gehöre zu der in ihren technischen Kenntnissen vielfach angezeifelten Klasse der Juristen (Heiterkeit), und ich muß, wenn es sich um die Würdigung von technischen Projekten handelt, mich auf dasjenige verlassen, was tüchtige, was ausgezeichnete Techniker als das Richtige erachten. Ich kann nur bewirken, daß die sachverständigsten Techniker zur Würdigung eines derartigen Projektes herangezogen werden; und das ist in diesem Falle geschehen. Das Projekt ist von einem in Fragen der Wasserbaues als außerordentlich bewährt und sachverständig anerkannten Techniker ausgearbeitet worden; dann ist es durchgearbeitet und geprüft worden von den Technikern der beiden anderen Uferstaaten, Bayern und Hessen, es ist endlich auch noch der preussischen Akademie für das Bauwesen vorgelegt worden, und auch dort hat es im

wesentlichen die Billigung gefunden. Ich glaube, mehr kann man in dieser Sache nicht tun; und wir können auf Grund eines derartigen Projektes, das auch schon Vorgänger an anderen Flüssen hat, mit großem Vertrauen daran gehen, die Rheinregulierung durchzuführen.

Endlich ist heute die Frage der Schiffsabgaben zum erneuten Gegenstande der Erörterung gemacht worden. Der Herr Abg. Eichhorn hat an mich die Frage gerichtet, ob die badische Regierung, wenn die Rheinregulierung nunmehr von Sonderheim nach Rehl hinauf ausgeführt werde, und wenn von Baden dafür eine Anzahl von Millionen ausgegeben werde, etwa die Abgabe der Beteiligten unmittelbar dadurch beizubringen, daß den Schiffen, welche die Rheinstrecke von Sonderheim oder Mannheim bis hinauf nach Rehl-Strasbourg befahren, Schiffsabgaben auferlegt werden. Ich kann diese Frage mit einem Nein beantworten, und zwar schon deshalb, weil die badische Regierung der Ansicht ist, daß sie, selbst wenn nach den obwaltenden rechtlichen Bestimmungen eine Befugnis zur Ansetzung von Schiffsabgaben gegeben wäre, hiervon nicht einseitig für den badisch-elsässischen Rhein Gebrauch machen könnte. Im Hinblick auf die für die „gemeinsamen Ströme“ geltenden internationalen Verträge, wie sie sich seit dem Pariser Vertrage vom Jahre 1815 und insbesondere für den Rhein durch die Rheinschiffsabgabe gestaltet haben, wird meiner Ansicht nach eine Schiffsabgabe, die sozusagen einen Schlagbaum in den Strom innerhalb des Landesgebietes hineinsetzen würde, nicht einseitig von einem Uferstaat eingeführt werden dürfen; sondern es könnte dies nur geschehen entweder durch eine Vereinbarung sämtlicher an diesem gemeinsamen Strom beteiligter Staaten, die ja sich schon jetzt über jede in die gemeinsame Schifffahrt eingreifende schiffahrtspolizeiliche Maßregel, über jeden Brückenbau verständigen müssen, oder aufgrund eines Reichsgesetzes.

Von dem Herrn Abg. Obkircher ist dann die Frage der Schiffsabgaben noch in einem etwas weiteren Umfange einer Erörterung unterzogen worden, und zwar im Anschluß an eine vorgelegte hier eingegangene Interpellation, wodurch die Großh. Regierung um Auskunft darüber gebeten wird, welche weiteren Tatsachen ihr in bezug auf die Einführung von Schiffsabgaben auf dem Rhein, seit dem 15. Januar 1906, seitdem also die erste Interpellation hier verhandelt worden ist, bekannt geworden sind. Ich bin dem Herrn Abg. Obkircher dankbar, daß er diese Sache heute zur Besprechung bringt, und daß er nicht darauf besteht, daß noch ein weiterer voller Tag (es sind schon zwei Tage für die Schiffsabgabenfrage im Eingange dieses Landtages verwendet worden) für die Behandlung dieser Frage beansprucht wird. Auf jene Frage kann ich kurz die Antwort geben, daß neue Tatsachen seit jener ersten Verhandlung der Schiffsabgabenfrage nur in einer Beziehung eingetreten sind. Es ist nämlich seit jener Zeit zwischen den am Main beteiligten Staaten insbesondere Preußen und Bayern, dann aber auch Hessen und Baden, ein Vertrag abgeschlossen worden, wodurch über die von Bayern und von Preußen beabsichtigte Kanalisierung des Mains bis hinauf nach Hanau und von da nach Aschaffenburg eine Uebereinstimmung festgestellt worden ist, und zwar in der Richtung, daß diese Kanalisierung zum Teil von Preußen, zum Teil von Bayern auszuführen sei. Dieser Staatsvertrag ist von den beteiligten Staaten, insbesondere von Preußen und Bayern, unter der Voraussetzung abgeschlossen worden, daß seine Wirksamkeit erst von dem Augenblick an beginnt, wo Schiffsabgaben auch auf dem vollen Rhein eingeführt werden, Schiffsabgaben, wie sie ja schon für Preußen durch den § 19 des sogenannten



Kanalgesetzes vorgesehen sind. Nun ist ja unser Staat nicht mit einer badischen Uferstrecke an dem Teile des Mains, der kanalisiert und durch diesen Vertrag dem Verkehr mit Rheinschiffen eröffnet werden soll, unmittelbar beteiligt; wir sind aber zu diesem Vertrag herangezogen worden, weil eben der Main ein „gemeinsamer Fluß“ im Sinne der internationalen Verträge ist, und weil man seither bei allen schiffahrtspolizeilichen oder sonst in den Verkehr der größeren Schiffe eingreifenden Maßregeln bei solchen Flüssen davon ausgegangen ist, daß alle, auch die weiter oberhalb an einem derartigen schiffbaren Fluß beteiligten Staaten zum Zwecke der Vereinbarung derartiger Maßnahmen heranzuziehen seien. Die badische Regierung hat es zwar nicht abgelehnt, dem Vertrag über die Kanalisierung des Mains bis Aschaffenburg zuzustimmen, sie hat dies aber nur unter einem Vorbehalt getan, nämlich unter dem Vorbehalt, daß dadurch unserer Stellung hinsichtlich der Einführung von Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein in keiner Weise vorgegriffen werde; es darf also aus unserer Zustimmung zu dem Vertrag, wodurch Bayern infolge der Kanalisierung die Möglichkeit der Hineinführung der Großschiffahrt des Rheins bis nach Aschaffenburg erhält, nicht auch gefolgert werden, daß wir der darin erwähnten eventuellen Einführung von Schiffahrtsabgaben auf dem vollen Rhein zustimmen.

Weitere Tatsachen in bezug auf die Schiffahrtsabgaben, die diesem Hohen Hause mitgeteilt werden könnten, sind mir bisher nicht bekannt geworden. Natürlich hat die preussische Regierung, nachdem sie die Absicht, Schiffahrtsabgaben nicht bloß auf dem Rhein, sondern auch auf den übrigen schiffbaren Flüssen, die zu Preußen gehören, einzuführen, an zwei Gesetzesakte festgeankert hat, die in ihrem Vollzug in gewisser Beziehung von der Einführung von Schiffahrtsabgaben abhängen, nämlich einerseits an das sogenannte Kanalgesetz, andererseits an diesen Vertrag über die Mainkanalisierung bis Hanau und Aschaffenburg, nunmehr den Weg beschritten, daß sie durch Verhandlungen mit den beteiligten deutschen Staaten jene Absicht bezüglich der Schiffahrtsabgaben zur Durchführung zu bringen sucht. Diese Verhandlungen sind aber zurzeit noch in den Anfängen. Wir selbst haben bisher uns darauf beschränkt, tatsächliches Material zu sammeln, und es ist bisher noch nicht dahin gekommen, daß unmittelbare Verhandlungen der preussischen Regierung mit Baden über die materielle und rechtliche Seite der Schiffahrtsabgabenfrage begonnen haben. Ich kann also in dieser Beziehung irgendwelche Tatsachen nicht mitteilen.

Ich kann nur darauf verweisen, was ich auf die erste Interpellation hin gesagt habe. Es handelt sich bei der Frage nach Einführung von Schiffahrtsabgaben um zwei Hauptpunkte. Einmal ergibt sich die materielle Frage, ob es gerecht und billig sei, daß Schiffahrtsabgaben auch auf der natürlichen, aber durch Regulierungsbauten für den Großverkehr in Stand gesetzten vollen Wasserstraße eingeführt werden, und ob diese Einführung auch zweckmäßig sei, ob nicht vielmehr der Einführung derartiger Schiffahrtsabgaben Nachteile gegenüber stehen, welche die etwa von ihnen, namentlich in finanzieller Beziehung, zu erwartenden Vorteile ganz bedeutend überwiegen. Ich habe mich in letzterer Beziehung bereits früher dahin ausgesprochen, daß von unserem badischen Standpunkt aus, soweit man die Sache zurzeit übersehen kann, die Nachteile ganz bedeutend überwiegen. Natürlich hat uns das nicht Veranlassung geben können, wenn eine Regierung, die an der Sache in dem Umfang beteiligt ist wie die preussische, nun an uns kommt und uns ersucht, in Verhandlungen über die materielle Frage einzutreten, nun einfach mit einem barschen „Nein“ zu antworten, wie der Herr Abg. Eichhorn wahrscheinlich tun würde. Das ist nicht die Art, wie Regierungen unter sich zu verkehren pflegen, sondern

wir haben erklärt, wir wollen die Sache eingehend nach allen Seiten prüfen. Wir sind in diesem Augenblick damit beschäftigt und wir werden namentlich auch allen wirtschaftlich Beteiligten in unserem Lande Gelegenheit geben, sich über die Sache zu äußern.

Es handelt sich aber nicht bloß um diese materielle Frage, sondern auch um die Rechtsfrage, wie auch heute zutreffend hervorgehoben worden ist. Es fragt sich: Können Schiffahrtsabgaben entweder durch den Einzelstaat für sich allein auf seinem Gebiet, oder durch Vereinbarung der mehreren am Rhein beteiligten Staaten ohne weiteres eingeführt werden? Und ferner: Ist nicht ein Akt der Landes- und Reichsgesetzgebung notwendig, damit die Beteiligten eventuell gezwungen werden können, Schiffahrtsabgaben zu bezahlen? Es ist schon vorhin hervorgehoben worden, daß neuerdings von gewichtiger Seite bezweifelt wird, ob der Artikel 54 der Reichsverfassung und der Artikel 3 der Rheinschiffahrtsakte dem rechtlich entgegenstehe, daß Schiffahrtsabgaben auf regulierten Flüssen zum Zwecke der Beibringung der für die Regulierung aufgewendeten Kosten, also zur Amortisierung und Verzinsung dieser Kosten, erhoben werden dürfen. Diese Zweifel sind erst in neuerer Zeit erhoben worden. Früher, seit dem Jahre 1867, seitdem die damaligen Rheinzölle, die damaligen von dem Verkehr auf dem offenen Rhein erhobenen Abgaben aufgehoben worden sind, hat man während Jahrzehnten ziemlich allgemein angenommen, daß solche Zölle und Abgaben (natürlich nicht die Hafenzölle, nicht die Zölle, die für besondere Anstalten, etwa Krabben und dergleichen, erhoben werden), daß Schiffahrtsabgaben für den Verkehr auf dem offenen Rhein durch den Artikel 54 der Reichsverfassung und durch die Rheinschiffahrtsakte überhaupt besetzt seien und ohne einen neuen Akt der Gesetzgebung nicht mehr eingeführt werden dürfen; nur für „besondere Anstalten“, wie der Artikel 54 der Reichsverfassung sagt, dürfen derartige Abgaben erhoben werden. Neuerdings ist nun dieser Begriff der „besonderen Anstalten“ einer sehr eingehenden Untersuchung unterworfen worden, namentlich durch einen Rat des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, der darüber eine umfangreiche Privatarbeit veröffentlicht hat. Wir ist es noch nicht gelungen, diese ganze Privatarbeit durchzustudieren; eine amtliche Bedeutung kommt ihr nach meiner Ansicht auch gar nicht zu; ich nehme an, daß in den nächsten Monaten auch wieder von anderer Seite eine Privatarbeit erscheinen wird, welche, was ich für richtiger und den obwaltenden Verhältnissen mehr entsprechend erachte, wahrscheinlich aus den gleichen und aus weiter heranzuziehenden Materialien beweisen wird, daß eben die in natürlichen Stromläufen vorgenommenen Regulierungen durch Diggerung, durch Buhnen, Krippen und Parallelwerke nicht als besondere Anstalten im Sinne des Artikels 54 der Reichsverfassung betrachtet werden können, daß also Schiffahrtsabgaben auf dem vollen Rhein als Gegenleistung für Benutzung der so regulierten Strecken rechtlich nicht zulässig seien.

Solange diese rechtliche Untersuchung nicht zu einem andern Ergebnis geführt hat (ich glaube, sie wird für die seitherige Rechtsauffassung ausfallen), bleibt die badische Regierung auf ihrer seitherigen wohlbegründeten Anschauung stehen, daß nach dem Artikel 54 der Reichsverfassung Schiffahrtsabgaben nur „für besondere Anstalten“ erhoben werden dürfen, also nicht von den Schiffen, die lediglich den regulierten offenen Rhein befahren, und daß es, ohne daß durch einen Akt der Gesetzgebung des Reichs der Artikel 54 der Reichsverfassung geändert oder authentisch interpretiert wird, nicht zulässig ist, Schiffahrtsabgaben auf dem offenen Rheine einzuführen. Aber auch abgesehen davon kann ja, wenigstens für das badische Gebiet und wohl auch für das Gebiet anderer deutscher Staaten, eine Schiffahrtsabgabe nicht eingeführt



werden, ohne daß ein Akt der Gesetzgebung, sei es der Landesgesetzgebung, sei es ein Staatsvertrag, der landesgesetzlich genehmigt wird, oder ein Akt der Reichsgesetzgebung die Ermächtigung gibt, den Beteiligten solche Abgaben aufzuerlegen. Für unser Land ist durch keine Bestimmung der Landesgesetzgebung ein Anhalt dazu gegeben, Schiffsabgaben zu erheben. Wenn einmal die Verhandlungen dazu führen sollten, daß wirklich Schiffsabgaben eingeführt würden, so hat jedenfalls der badische Landtag oder der deutsche Reichstag mitzusprechen (Abg. Fröhlich: Wie bei der Fahrartensteuer!).

Abg. Eichhorn (Soz.): Es ist sehr erfreulich, daß es im Verlaufe dieser Aussprache möglich war, vom Herrn Minister Auskunft über seine Stellung zu den Schiffsabgaben zu erlangen. Ich will aber, ehe ich auf die Antwort des Herrn Ministers eingehe, noch mit einem Wort dem Herrn Kollegen Obkircher antworten, der da gemeint hat, ich würde in dem elsäß-Lothringischen Landesauschuß mich wahrscheinlich ähnlich ausgesprochen haben, wie hier: nämlich, daß in der Frage dieses Vertrages wegen der Rheinregulierung die Regierung mutig zurückgewichen sei. Die Bemerkung Obkirchers trifft schon deshalb nicht zu, als der elsäß-Lothringische Landesauschuß zu den Kosten der Rheinregulierung recht wenig beigetragen hat und die neuen Ertragsleistungen, die gemacht worden sind, nicht auf Kosten der elsäß-Lothringischen Landesregierung gehen, sondern auf Kosten der Stadt Straßburg und auf Kosten von Kohlenunternehmern. Es ist also kein Zurückweichen des Landesauschusses von Elsaß-Lothringen zu konstatieren, sondern lediglich wir haben uns beschieden, mit weniger zufrieden zu sein, als wir ursprünglich haben wollten: statt mit der Summe von 1 000 000 M. mit der Summe von 650 000 M., welche Summe von der Stadt Straßburg und von den Kohlenunternehmern zu leisten ist.

Aber das ist nicht von so großer Bedeutung. Ich habe ja selbst erklärt, daß ich mich freue, daß diese Rheinregulierung zustande kommt und daß ich nur gewünscht hätte, es wäre dabei möglich gewesen, die Interessen Badens in schärferer Weise zu vertreten. Ich gebe auch die Hoffnung nicht auf, daß die Wünsche, die noch nicht erfüllt sind, doch noch durch zähes Festhalten daran der Erfüllung werden entgegengeführt werden können.

Was nun die Frage der Schiffsabgaben anlangt, so bin ich geradezu erfreut darüber, daß jetzt noch einmal, kurz vor Schluß dieses Landtags, Gelegenheit gegeben war, die Großh. Regierung zu einer Erklärung zu provozieren und dadurch eine Stellungnahme des Landtags zu ermöglichen.

Der Herr Minister hat uns mitgeteilt, daß eigentlich zweierlei geschehen sei. Er selbst meinte freilich, es liege nur eine einzige neue Tatsache vor, es sind aber nach meinem Dafürhalten deren zwei: Da ist einmal die Tatsache, daß die Großh. Regierung einem Vertrag beigetreten ist, der die Erhebung von Schiffsabgaben auch auf dem Rhein zur Voraussetzung hat, allerdings „bedingungsweise“: Der Vertrag über Erhebung von Schiffsabgaben auf dem Main bestimmt, daß erst dann Schiffsabgaben erhoben werden, wenn auch auf dem Rhein Schiffsabgaben zur Erhebung gelangen. Dadurch nun, daß man einem solchen Vertrage zustimmt, wird die Möglichkeit, daß Schiffsabgaben überhaupt — auch auf dem Rhein! — erhoben werden, von der Großh. Regierung zugegeben. Die Großh. Regierung rechnete bei ihrer Zustimmung zu diesem Vertrag damit, daß einmal diese Eventualität eintreten und daß einmal Schiffsabgaben auf dem Rheine erhoben werden können. Damit ist sie aber meines Erachtens viel zu weit gegangen. Wenn der Herr Minister diejenige Meinung, die er als seine juristische Auffassung von der Bedeutung der Rhein-

schiffsabgabe und der Reichsverfassung hier ausgesprochen hat, als Richtschnur für seine Regierungshandlungen angesehen hätte, so dürfte er eben aus seiner inneren Ueberzeugung heraus, daß die Rheinischiffabgabe und die Reichsverfassung eine solche Erhebung von Abgaben nicht zulassen, dem Vertrag nicht zustimmen. Aber auch aus andern Gründen, die der Herr Minister uns früher angegeben hat, daß er Rheinischiffabgaben aus wirtschaftlichen Gründen für durchaus unerwünscht halte, dürfte er diesem Vertrag seine Zustimmung nicht geben — einem Vertrag, der, wenn auch bedingt, immerhin die Erhebung von Schiffsabgaben in Aussicht stellt.

Das ist also eine Tatsache, wobei die Großh. Regierung meines Erachtens jetzt schon einen außerordentlichen Fehler gemacht hat: sie hat der preussischen Regierung gewissermaßen den kleinen Finger gegeben, an dem über kurz oder lang die ganze Hand nachgezogen werden wird.

Die zweite Tatsache ist die, daß Verhandlungen im Gange sind, Verhandlungen, die natürlich von Preußen ausgehen, weil Preußen seit Jahren auf die Erhebung von Schiffsabgaben hinarbeitet. Mit Bezug auf diese Verhandlungen hat nun der Herr Minister gemeint, als konziliante, höfliche Leute konnten wir natürlich nicht antworten, wie etwa der Abg. Eichhorn antworten würde, mit einem barschen Nein!, sondern wir traten in Verhandlungen und Erwägungen ein. Gerade das ist meines Erachtens aber die schiefe Ebene, auf der es einhalten nicht mehr gibt. Ich würde sehr wünschen, es wäre vor vornherein mit einem barschen Nein! geantwortet worden, wenn es auch etwas unhöflich geklungen hätte; ich würde wünschen, daß die Großh. Regierung sofort geantwortet hätte: „Wir sind der Meinung, daß unter allen Umständen Schiffsabgaben nicht erhoben werden dürfen, irgend welche Verhandlungen mit uns haben gar keinen Zweck. Wir werden uns durch noch so viele Privatarbeiten, auch wenn sie zu offiziellen Arbeiten werden und wenn sie auch nachweisen sollten, daß Schiffsabgaben schon nach dem bestehenden Rechte möglich seien, nicht von etwas anderem überzeugen lassen: wir sind gegen die Erhebung von Schiffsabgaben aus wirtschaftlichen und politischen Gründen, und jedwede fernere Verhandlung ist überflüssig.“

Wenn erst einmal Verhandlungen mit der preussischen Regierung geführt werden, dann endigen solche Verhandlungen eben mit einem Nachgeben der badischen Regierung. Es wäre ja nicht zum ersten Male, daß wir hier hören müssen: Ja, ein kleinerer Staat kann einem großen Staat gegenüber nicht so unbedingt als gleichberechtigter Staat auftreten, er muß sich begeben und dem größeren auch größere Bedeutung einräumen in solchen Fragen, die mehrere Staaten angehen.

So wird es später auch hier einmal heißen. Später, wenn einmal ein Staatsvertrag vorgelegt wird, mit dem die jetzt noch drohend in der Luft hängenden Schiffsabgaben zur Wirklichkeit werden, dann wird man sagen: Wir konnten uns dem nicht entziehen, es sind alle andern Staaten damit einverstanden und deshalb sind wir eben gezwungen, so leid es uns auch tut, einen solchen Staatsvertrag hier vorzulegen, und vom Landtag zu verlangen, daß er ihm zustimme.

Ich habe das große Bedenken, daß, wenn etwa nicht alle beteiligten Staaten ihr Einverständnis erklären müßten zur Erhebung von Schiffsabgaben, wenn alle die Haltung eines einzelnen, relativ kleinen Staates, wie Baden, allein sie nicht mehr aufhalten könnte, dann wäre wir heute schon so gut wie verraten und verkauft! Nur das Erfordernis, daß alle beteiligten Staaten zustimmen müssen, und daß, wenn auch nur ein einziger, und sei es auch der kleinste, nicht zustimmt, die Erhebung von Schiffsabgaben auf dem Rheine unzulässig ist — nur das würde uns noch eine gewisse Garantie bieten, daß das Schwerkrieg hier im Landtag bleibt, und daß, wenn



einmal ein solcher Staatsvertrag kommen sollte, der Landtag ebenso einmütig, wie er sich jetzt gegen die Erhebung von Schiffahrtsabgaben erklärt, dann verkündet: Wir lehnen einen solchen Staatsvertrag ab, der uns die Verkehrsfreiheit auf dem Rhein raubt!

Ich sehe in dieser Beziehung vielleicht schwärzer, wie mancher andere Kollege; Sie kennen ja unsere Stellung, die wir einnehmen in bezug auf unser Eisenbahndesen, und die Gefahren, die ihm von der preussischen Regierung drohen, und ich vermute, es wird auch hier so kommen, daß wir dem preussischen Drängen — Liebeswerben kann man es schon nicht mehr nennen — daß wir dem preussischen Drängen nachgeben werden. Nachdem die Großh. Regierung dem Staatsvertrag über die Kanalisation des Rheins zugestimmt hat, wird wohl auch der nächste Schritt in nicht ferner Zeit folgen — vielleicht schon im nächsten Landtag — und unsere Befürchtungen werden sich erfüllen, daß die Regierung eine Abänderung der Reichsverfassung und eine Abänderung der Rheinschiffahrtsakte ins Auge faßt und auf dem Weg des Staatsvertrags der Einführung von Rheinschiffahrtsabgaben zustimmen werde.

Der Herr Minister hat auf die Reichsverfassung hingewiesen und ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, daß ohne Aenderung des Artikels 54 der Reichsverfassung die Einführung von Rheinschiffahrtsabgaben unzulässig sei. Seine Ansicht hat zur Voraussetzung, daß Verbesserungen auf den Wasserstraßen nicht als „besondere Veranstaltungen“ betrachtet werden. Man weiß nicht, ob die Anschauung des Herrn Ministers die Oberhand behält, oder ob nicht „Privatarbeiten“, die im preussischen Ministerium hergestellt werden, etwa die Oberhand gewinnen werden, wonach auf verbesserten Flüssen jetzt schon Abgaben erhoben werden können. Aber auch angenommen, der Herr Minister behält recht, so ist doch auf den Reichstag kein Verlaß (Abg. Fröhlich: Sehr richtig!).

Der Herr Abg. Fröhlich hat mit Recht „Fahrtartensteuer“ gerufen, als der Herr Minister vorhin den Reichstag anführte. Sie sollte uns wirklich Anlaß geben, zu bedenken, wie wenig Verlaß auf die Reichstagsmehrheit ist, wenn es sich darum handelt, Geld zu schaffen für militärische oder sonstige Rüstungszwecke; und wenn die Mittel, die die Rheinschiffahrtsabgaben einbringen, auch nicht direkt zum Bau großer Schlachtschiffe verwandt werden, mittelbar dienen sie doch dazu, die Einnahmen des Reiches und der Einzelstaaten zu vermehren, wodurch Geld frei wird, das man zu jenen Zwecken verwenden kann. Wenn wir also in letzter Linie auf den Reichstag angewiesen wären, könnten wir heute schon unsere Hoffnungen begraben. Denn eine Mehrheit, die die Fahrkartensteuer und ähnlich schlimme Steuern bewilligen konnte, die wird auch Schiffahrtsabgaben bewilligen. Ich bedaure, daß die Erörterung, so dankenswert die Aufklärungen sind, die der Herr Minister gegeben hat, keine Beruhigung bringen, sondern daß die Erklärung des Herrn Ministers das bedrückende Gefühl zurücklassen muß, daß wir mit der Schiffahrtsfreiheit bald am Ende angelangt sein werden.

Abg. Fröhlich (Frei.): Was den eigentlichen Gegenstand der Beratung betrifft, so glaube ich, daß dem Herrn Minister kaum ein Vorwurf wird gemacht werden können. Es scheint mir, daß er sich ehrlich und redlich Mühe gegeben hat, das bairische Interesse so zu wahren, wie es möglich war; und was er erreicht hat, scheint auch dem zu entsprechen, was überhaupt zu erreichen möglich war.

Anderes scheint die Sache zu sein, sowie die Schiffahrtsabgaben in Frage sind. Nicht als ob ich etwa dem Herrn Minister oder der Großh. Regierung irgend

welche persönliche Schuld für die unabwendbare weitere Entwicklung der Dinge in die Schuhe schieben möchte. Davon kann keine Rede sein. Ein Einzelner ist, Gott sei Dank, weder stark noch schwach genug, um etwas wesentliches dazu beizutragen. Es wird sich für uns nur darum handeln, daß wir uns fragen: Was können wir noch retten aus dem Schiffbruch des Artikels 54 der Reichsverfassung, und was können wir nicht mehr retten? Was wir noch retten können, ist, daß wir nicht differentiell behandelt werden. Wenn es den mächtigen Interessenten am Niederrhein auf Grund des unlogischen Entfernungstarifs, der wahrscheinlich auch auf die Schiffahrtsabgaben wird angewendet werden wollen, wenn es diesen mächtigen Interessenten, die natürlich das allergrößte Interesse haben, daß die Schiffahrtsabgaben nach einem Kilometerstarif, nicht nach einem Einheitsstarif beschlossen werden, gelingt, sich der unangenehmen Konkurrenz oben am Rhein zu erwehren, wenn diese Interessentenkreise, was nicht zu bezweifeln ist, alle ihre Kräfte aufbieten, um zum Sieg zu gelangen, dann wird unser engeres Vaterland einen vernichtenden Schlag nicht nur in Bezug auf seine Eisenbahneinnahmen, sondern auch in industrieller und kommerzieller Beziehung erlitten haben. Deshalb sollten wir diese Frage von diesem Gesichtspunkt aus im Auge behalten.

Der Herr Minister hat die Frage sehr optimistisch angesehen, namentlich von rechtlichen Gesichtspunkten aus. Der Artikel 54 wird sich aber im Ernstfall als ein Zwirnsfaden herausstellen, über den kein preussischer Minister, keine Reichsregierung stolpern wird, wenn sie ihren Willen durchsetzen wollen. Und daß sie ihn mit allen Mitteln durchsetzen wollen, beweist mir die Tatsache, daß diese Schiffahrtsabgaben nur der Schlüsselstein in dem Mosaikbild der Verkehrspolitik abgeben, die im Reichstag und auch im preussischen Landtag getrieben wird. Wenn man einen Blick auf diese Verkehrspolitik wirft, sieht man, daß alles auf einen Punkt hinzielt: die Erschwerung des Verkehrs, die Ausnützung des bestehenden Verkehrs, um finanzielle Mittel aus ihm zu ziehen, auch auf die Gefahr hin, daß der Verkehr zurückgeht. Das ist die Eisenbahnpolitik, das ist die Postpolitik, die getrieben wird, das beweist das krampfhafteste Festhalten an den hohen Telegraphengebühren, die im schroffsten Gegensatz stehen zu den Gebühren des Auslands, das beweisen die Frachtturkundensteuer, die Quittungssteuer, die Automobilsteuer. Alle diese Dinge bewegen sich in einer und derselben Richtung. Und daß Preußen die Schiffahrtsabgaben als ein Fundament dieser seiner Verkehrspolitik betrachtet, das beweist das Buch, auf das ich vor 4 Jahren schon hingewiesen habe, das von einem Mitglied des preussischen Ministeriums ausgearbeitet ist „Ulrich, Staffeltarif und Wasserstraßen.“ Dort ist die ganze, jetzt zum Durchbruch gekommene Verkehrspolitik von einem Mitglied der höchsten Verkehrsbehörde in Preußen vollständig vorausgesetzt und mathematisch bewiesen worden, allerdings, indem alle Verhältnisse auf den Kopf gestellt werden. Dort wird nachgewiesen, daß der Wasserstraßenverkehr sich aufs glänzendste entwickelt hat unter der Herrschaft niedriger Tarife, und daß die Eisenbahn, insbesondere der Güterverkehr, demselben nicht in gleichem Verhältnis gefolgt ist. Anstatt nun einfach die Schlussfolgerung zu ziehen, daß man dasselbe Prinzip, das sich bei den Wasserstraßen so segensreich erwiesen hat, auch auf die Eisenstraßen anwenden müßte, kommt der Verfasser zu dem Schluß, daß man die nichtswürdige Konkurrenz der Wasserstraßen mit erhöhten Abgaben belegen müsse, um ihnen künftig die Konkurrenz gegen die Eisenbahnen zu erschweren. Dieses Prinzip ist in Preußen in gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere bei dem Kanalgesetz, von der Volksvertretung und der Regierung in vollstem



Umfange gebilligt worden. Und, wie gesagt, unsere mächtigsten Konkurrenten, die Industrie am Niederrhein, werden mit aller Macht sich dieses Hauptmittels im Konkurrenzkampf speziell gegen uns Badener zu bedienen versuchen.

Ich meine deshalb, der Herr Minister sollte jetzt seinen Glauben auf die Rechtsgründe, die ihm zur Seite stehen, und seinen Glauben auf die Billigkeitsgründe, die uns vom wirtschaftlichen Gesichtspunkt aus zur Seite stehen, nicht zu stark werden lassen. Der Herr Minister muß sich eine Lehre daran nehmen, daß uns ja jetzt vor wenigen Tagen bewiesen worden ist, daß andere Artikel der Verfassung, nämlich Artikel 42 bis 45, die eine Verbilligung und Vereinheitlichung der Tariffätze für den Eisenbahnverkehr vorschreiben, uns von den Stellen, die den § 54 der Reichsverfassung zu interpretieren haben werden, so interpretiert worden sind und zwar unter der Unterstützung aus den Kreisen der Volksvertreter, daß nun eine kolossale Verteuerung des Schnellzugsverkehrs eintritt, und zwar deshalb, weil, wie behauptet wird, auf der anderen Seite eine Verbilligung für andere Kreise damit verbunden sei, die aber selbst dieser Verbilligung mehr wie skeptisch oder direkt ablehnend sich gegenüber gestellt haben.

Wir haben also das klassische Beispiel vor uns, daß hier bereits ein ähnlicher Interpretationsversuch gelungen ist. Ich möchte deshalb den Herrn Minister ersuchen, seine Stellungnahme insbesondere zu dieser Frage entweder heute schon bekannt zu geben, oder uns wenigstens zu versichern, daß er beabsichtigt, in dieser Richtung in den Verhandlungen unsere Interessen zu wahren, daß er mit allem Nachdruck betont, daß es das denkbar Ungerechteste wäre, Baden, das an und für sich schon von der großen Wasserstraße des Weltmeeres um so viel mehr entfernt liegt, wie die Konkurrenz am Mittel- und Niederrhein, die einzige natürliche Verbindungsstrecke mit dem Meere zu verteuern.

Wenn die Schiffsabgaben eingeführt werden — und sie werden eingeführt, darüber kann heute gar kein Mensch mehr im Zweifel sein, oder es müßte uns gelingen, mit der ganzen Verkehrsrepublik in Berlin, im Reichstage und im Landtage, fundamental einen Bruch herbeizuführen —, so müssen wir uns wenigstens dagegen verwahren, daß wir davon in höherem Maße als die Konkurrenz am Mittel- und Niederrhein, betroffen werden. Wir müssen verlangen, daß die Einheitlichkeit im Punkte der Schiffsabgaben von allen akzeptiert wird und daß der Mittel- und Niederrhein ebenso hoch dadurch belastet wird, wie der Oberrhein. Sonst wäre das ein verfassungswidriges Attentat auf unsere Gleichberechtigung nach dem Artikel 54 der Reichsverfassung in der Benutzung der einzigen Verbindungsstraße, die wir mit dem Meere haben, und zugleich ein Attentat gegen unsere Selbständigkeit als Einzelstaat.

**Geh. Oberregierungsrat Straub:** Der Herr Bericht-erstatler hat ausgeführt, daß von den drei Wünschen, welche im Jahr 1904 an die Bewilligung des Beitrags für die Rheinregulierung getnüpft worden sind, der dritte Wunsch, die Otkroifrage betreffend, nicht oder wenigstens nicht vollständig erfüllt worden sei. Diese Ausführung ist unrichtig und darf nicht unwidersprochen bleiben; denn dieser Wunsch — um einen solchen handelt es sich, nicht um die im Jahre 1902 bezüglich der Otkroifrage gestellten Bedingung — ist nicht nur zum Teil, sondern vollständig erfüllt worden. Derselbe ging dahin, die Großh. Regierung möge daraufhin wirken, daß die in Elsaß-Lothringen bestehenden Bestimmungen über das Otkroi so gefaßt oder gehandhabt werden möchten, daß sie nicht etwa als eine Art Schutzoll für die Einföhrung von bearbeiteten Materialien wirken. Daß diesem Wunsch

nachgekommen ist, kann ich beweisen aus einem mir vorliegenden Schreiben des Kaiserlichen Statthalters in Elsaß-Lothringen, welches besagt: „Der badischerseits bezüglich der Fassung und Handhabung der Otkroi-Bestimmungen ausgesprochene Wunsch steht im Einklang mit den im Reichsland für das Otkroi schon bestehenden Vorschriften. Wenn in einer Verbrauchsabgaben (Otkroi) erhebenden Gemeinde der Otkroitarif Positionen enthält, nach welchen für bearbeitete Materialien eine höhere Gebühr erhoben wird, als wie für die gleichen rohen Materialien, so ist diese erhöhte Gebühr nach Art. 24 und 36 der Ordonnanz vom 9. Dezember 1814 und Art. 10 des Dekrets vom 12. Februar 1870 ebenso für die in das Otkroigebiet eingeföhrten bearbeiteten Materialien, als für diejenigen, welche erst im Otkroi-gebiet bearbeitet werden, zu entrichten.“

Die genaue Einhaltung der hier in Rede stehenden Bestimmungen wurde durch einen Erlaß des Elsaß-Lothringischen Ministeriums vom 23. November 1904 den zuständigen Behörden besonders eingeschärft und zum Schluß dann ausdrücklich sagt: „Um einem von der Großh. badischen Regierung gelegentlich der Verhandlungen über die Rheinregulierung geltend gemachten Wunsche entgegenzukommen, erlaube ich, in denjenigen Gemeinden des dortigen Bezirks, in welchem Verbrauchsabgaben erhoben werden, mit Nachdruck auf die Handhabung der angeführten Bestimmungen hinzuwirken und die Ausführung der zu diesem Behufe getroffenen Anordnungen zu überwachen.“ Dieser Erlaß hat auch bereits seine Wirkung ausgeübt; es wurde alsbald, insbesondere seitens der Stadt Straßburg, um die es sich vorzugsweise gehandelt hat, eine entsprechende Aenderung des Otkroi-Reglements neben der Herabsetzung der einschlägigen Otkroifätze vorgenommen, und es sind seither die Klagen verstummt, die früher von badischen Interessenten, insbesondere von badischen Habelwerken, erhoben worden sind, die in Geschäftsverbindung mit Straßburg stehen, und von denen vorzugsweise die Bewegung gegen die Anwendung der Elsaß-Lothringischen Otkroi-Bestimmungen gegenüber der Einföhrung bearbeiteten Holzes ausgegangen war. Ich möchte also nicht unwidersprochen ins Land hinausgehen lassen, als ob der auf die Otkroifrage bezügliche Wunsch, der an die Bewilligung von Mitteln für die Rheinregulierung badischerseits geknüpft wurde, seitens der Elsaß-Lothringischen Regierung nicht erfüllt worden wäre.

**Abg. Otkircher (natl.):** Herr Kollege Fröhlich ist im Gegensatz zu seiner sonstigen Haltung in derartigen Fragen heute sehr pessimistisch gewesen; wir begrüßen ja sonst häufig dessen fast unbegrenzten Optimismus. Er sagte, die Schiffsabgaben würden auf dem Rhein doch noch eingeföhrt werden, und richtete deshalb seine hauptsächlichsten Bemühungen darauf, daß dann wenigstens diese Schiffsabgaben nach Einheitsätzen und nicht nach Entfernungsätzen erhoben werden. Ich muß nun aber sagen — ich bin nicht so pessimistisch in dieser vorliegenden Frage —, daß vielmehr die badische Regierung und mit ihr die badischen Landstände es in der Hand haben, die Einföhrung von Rheinschiffsabgaben zu verhindern, wenn sie nur beide fest bleiben (Zuruf: Wenn?! Geisterzeit). Ich werde Ihnen gleich sagen, wie ich mir das denke. Die Stellung der Großh. Regierung zu dem Vertrag zwischen den Mainuferstaaten bezüglich der Mainkanalisierung freilich gibt über die Festigkeit der Großh. Regierung nicht allzu große Hoffnungen (Abg. Eichhorn: Sehr richtig!), denn, ich muß offen bekennen, die Haltung der Großh. Regierung in dieser Spezialfrage ist mir namentlich vom juristischen Gesichtspunkte aus absolut unangreiflich. Wenn der Herr Minister uns hat sagen können,



der Staatsvertrag sei unter der Voraussetzung abgeschlossen worden; daß die Wirksamkeit des Vertrags auf den Augenblick hinausgesetzt sei, wo auf dem Rhein Schiffsabgaben erhoben werden, und wenn er uns dann weiter hat erklären können, daß die badische Regierung diesen Staatsvertrag nur zugestimmt habe unter dem Vorbehalt, daß durch ihre Zustimmung zu dem Vertrag ihre Stellungnahme zur Frage der Erhebung von Schiffsabgaben auf dem Rhein nicht präjudiziert sei, so finde ich in diesen beiden Dingen nur einen absoluten und unlöslichen juristischen Widerspruch (Abg. Kolb: Sehr richtig!). Man kann einem Vertrag nicht zustimmen, der unter einer Voraussetzung abgeschlossen worden ist, wenn man die Voraussetzungen selbst wieder zu verneinen gewillt ist. Aber ich will mich auf diese Frage nicht weiter einlassen.

Was nun die heutige Erklärung des Herrn Ministers zur Frage der Erhebung von Schiffsabgaben auf dem Rhein betrifft, so ist daraus auch ein, wie mir scheint, bedenkliches Novum zu konstatieren, nämlich insofern, als der Herr Minister in bezug auf die Rechtsfrage erklärt hat, daß die Großh. Regierung zurzeit noch der Rechtsauffassung sei, daß die Erhebung solcher Rheinschiffsabgaben bei Festhaltung der gegenwärtigen rechtlichen Bestimmungen, nämlich der Bestimmungen in Artikel 54 der Reichsverfassung und in der Rheinschiffsabgabe, nicht zugelassen werden könnte. Es scheint mir das „zurzeit noch“ bedenklich zu sein. Der Herr Minister stellt also in Aussicht, daß er unter Umständen auch diese Rechtsfrage in der Zukunft anders beurteilen wird, als das zurzeit der Fall ist. Die Verweisung auf eine juristische Auslegungssache eines Rats in einem preussischen Ministerium, im Ministerium der öffentlichen Arbeiten vermute ich, mutet mich selbst an. Sind wir nicht Manns genug, diese Rechtsfrage für uns zu lösen und unsere Beurteilung auch in der Praxis bei den Verhandlungen, die zu pflegen sein werden, zugrunde zu legen? Bekanntlich sind Juristen imstande, rechtlichen Bestimmungen Auslegungen der verschiedensten Art zu geben (Sehr wahr! Geiterkeit). Und bei Verwaltungsjuristen, im Gegensatz zu den Rechtsjuristen, haben wir schon oft ein überaus großes Talent gesehen, den rechtlichen Bestimmungen immer diejenige Auslegung zu geben, die aus anderen Gesichtspunkten heraus erwünscht ist (Abg. Dieterle: Hört! hört!). Regt Ihr's nicht aus, so legt Ihr's unter! (Abg. Dieterle: Bravo!) Das müssen wir also von einer solchen juristischen Auslegungsarbeit, wie sie uns in Aussicht gestellt ist, befürchten, und ich kann schon jetzt sagen, daß ich mir durch eine derartige Auslegungsarbeit in gar keiner Weise imponieren lassen werde.

Was nun die wirtschaftliche, die Interessenfrage betrifft, so hat der Herr Minister, auch darin abschwächend, was er im Januar erklärt hat, gesagt: Es werde abzuwägen sein, was nun vorwiege, der Gesichtspunkt der Gerechtigkeit und der Willigkeit dafür, daß Schiffsabgaben zu erheben seien, oder die Nachteile, die durch solche Erhebung für unsere Volkswirtschaft herbeigeführt werden. Nun, ich glaube, wir sind jetzt schon imstande, die Frage zu beurteilen, und es ist aus den Verhandlungen, die im Januar d. J. hier gepflogen worden sind, durch Äußerungen von den verschiedensten Seiten, mit Ausnahme von zwei Herren (nach den Sätzen der Konservativen gependet), die dort auf der hintersten Bank sitzen und bei den verschiedensten Gelegenheiten überhaupt schon eigentümliche Anschauungen an den Tag gelegt haben (Geiterkeit bei den Sozialdemokraten), als einmütige Stimmung dieses Hauses hervorgetreten, daß aus wirtschaftlichen Gründen, im Interesse unserer badischen Volkswirtschaft, die Einführung von Schiffsabgaben als eine verwerfliche und bedenkliche Maßregel anzusehen

sei. Nun hat uns der Herr Minister darauf vertröstet, daß ja der Reichstag, wenn es sich um die Auslegung oder gar um die Aenderung der Reichsverfassung handle, und daß in anderen Fällen, wenn es sich um die Beurteilung der Rheinschiffsabgabe handle, der badische Landtag Gelegenheit haben werden, zu dieser Frage Stellung zu nehmen. Diese Vertröstung auf die Zukunft kann mich nicht beruhigen. Ich glaube, es ist unsere Verpflichtung, bei der heutigen Gelegenheit unsere Stellung zu diesen Fragen mit der erforderlichen Deutlichkeit zum Ausdruck zu bringen. Ich habe vorhin schon hervorgehoben: es kann der Großh. Regierung ja nur erwünscht sein, diese bestimmte Meinung des Hohen Hauses zu kennen und sie bei ihren Verhandlungen mit den anderen Regierungen zu verwenden. Eine Rückenstärkung in diesen Verhandlungen dürfte von unserem Standpunkte aus gewiß nur von Vorteil sein, und wir wollen die Gelegenheit nicht veräumen, diese Rückenstärkung heute eintreten zu lassen. Die Großh. Regierung darf auch ihrerseits keinen Augenblick veräumen, ihren ablehnenden Standpunkt im Bundesrat zum Ausdruck zu bringen, wenn es sich um eine Vorlage handelt wegen authentischer Interpretation oder Aenderung der Reichsverfassung. Ich möchte glauben, ein bestimmt ablehnender Standpunkt der Gr. Regierung würde schon in den allerersten, vorbereitenden Stadien für eine solche Gesetzesarbeit geeignet sein, unsern Standpunkt zum Durchbruch zu bringen. Aber wir haben ja auch die Rheinschiffsabgabe, und die einschlägige Bestimmung dort ist noch günstiger für unseren Standpunkt, als diejenige in der Reichsverfassung. Es heißt nämlich dort in dem Artikel 3 Satz 1: „Auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen, soweit sie im Gebiet der vertragenden Staaten liegen, und den in Artikel 2 erwähnten Wasserstraßen darf eine Abgabe, welche sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründet, weder von den Schiffen oder deren Ladungen, noch von den Flossen erhoben werden.“ Also lediglich für die Beschiffung dieser Gewässer darf eine Abgabe weder von den Schiffen, noch von den Ladungen erhoben werden. Das ist eine Bestimmung, die meiner Ansicht nach einer anderen Auslegung überhaupt nicht fähig ist, als daß die Erhebung von Schiffsabgaben der von Preußen beabsichtigten Art untersagt ist. Wenn aber noch ein Zweifel aus dem Wortlaut der betreffenden Bestimmung herauszulesen wäre, so würde er schwinden müssen, wenn man die Tatsache erwägt, daß diese Fassung der Rheinschiffsabgabe aus dem Jahre 1868 herrührt, daß die Bestimmung gefaßt worden ist unmittelbar, nachdem die damals bestandenen Schiffsabgaben auf dem Rhein beseitigt worden sind. Ich sollte glauben, daß der Wille der damaligen vertragschließenden Teile durch diese Tatsache und durch die Fassung der betreffenden Bestimmungen außer jedem Zweifel steht.

Wenn wir diese Dinge überlegen und wenn wir auch jene anderen Vorgänge, die in den letzten Wochen in diesem Hohen Hause so viel haben von sich reden machen, überschauen, so müssen wir zu unserem größten Bedauern allerdings konstatieren, was der Herr Kollege Frühluf auch heute wieder hervorgehoben hat, daß in den volkswirtschaftlichen Anschauungen zwischen Nord und Süd, zwischen dem preussischen Staat und dem badischen Staat, eine weite Kluft vorhanden ist, eine Kluft aber, die wir nicht in der Weise überbrücken wollen, daß wir unseren Standpunkt aufgeben und uns zu dem anderen Standpunkt bekehren. Wir wollen, wo wir immer die Möglichkeit dazu haben, unsere Anschauungen vorwalten lassen, und sie womöglich zur allgemeinen Geltung bringen, unsere Anschauungen, die dahin gehen, daß möglichstste Freiheit für den Verkehr in jeder Beziehung zu erstreben sei (Bravo! bei den Nationalliberalen).



Abg. Dr. Frank (Soz.): Ich halte es für bedauerlich, daß in Baden nicht ähnlich wie in Preußen die Verkehrsfragen in einem einzigen Ministerium behandelt werden. Bei uns ist die Frage zerrissen. Das Ministerium des Innern hat im vorliegenden Falle zu entscheiden über die Frage der Schiffsabgaben, aber bei den Verkehrsfragen bezüglich der Eisenbahn, die in engem Zusammenhange hiermit stehen, ist ein anderes Ministerium zuständig. Es wäre recht interessant gewesen, wenn der innere Zusammenhang der Verteuerung und Erschwerung des Verkehrs auch dadurch äußerlich in Erscheinung getreten wäre, daß der gleiche Minister, der die Fahrkartensteuer und den Verlust des Kilometerheftes vor uns vertreten mußte, jetzt auch in die Lage gekommen wäre, uns gegenüber zu vertreten, daß die badische Regierung auch in der Frage der Schiffsabgaben schon umgefallen ist. Denn darüber besteht kein Zweifel, auch wenn der Herr Minister Schenkel in geschickter dialektischer Weise die Sache verschleiert hat, daß die badische Regierung in den wenigen Monaten, die seit der Besprechung der Interpellation verfloßen sind, eine Schwankung vollzogen hat, und daß sie — ich zweifle nicht daran — auf dem Wege weitergehen wird, den sie beschritten hat, auf dem Wege der Einführung der Schiffsabgaben, sei es durch Gesetzgebung, sei es, was das Gefährlichere und Bedenklichere wäre, auf dem Wege einer preußisch-ministeriellen Interpretation der Verfassung und der Rheinschiffsabgabe.

Es ist schon von anderer Seite hervorgehoben worden, daß es etwas geradezu Unverständliches ist, wie jemand in ein Gesetz eine Bedingung aufnimmt, deren Eintreten er selbst nicht wünscht und deren Eintreten er sogar verhindern will. Im Bürgerlichen Gesetzbuch, bei Privatverträgen, liegt die Sache so, daß es gegen Treu und Glauben geht, wenn jemand einen Vertrag abschließt, bei dem er verhindern will, daß die Bedingungen erfüllt werden. Es werden sogar zivilrechtliche Folgen daran geknüpft, wenn jemand sich so betragt. Und hier hat die badische Regierung, wie sie selbst zugibt, einen Vertrag abgeschlossen, und sie verspricht uns „zurzeit noch“, daß sie verhindern wolle, daß die Bedingungen dieses Vertrags erfüllt werden. Das scheint mir nicht verträglich mit den allgemeinen bürgerlichen Anschauungen, aber auch nicht verträglich mit den Pflichten einer Regierung.

Es scheint mir aber auch recht zweifelhaft, ob nicht die Regierung verpflichtet gewesen wäre, wenn sie einen dergleichen Staatsvertrag abschließt, sich der Zustimmung der Volksvertretung zu versichern. Der Herr Minister hat in der Frage im allgemeinen zugesagt, daß eine dauernde Aenderung der Haltung der Regierung nicht eintreten werde, bevor die Volksvertretung Gelegenheit gehabt habe, sich zu äußern. Er hat allerdings die Frage offen gelassen, ob der Reichstag oder der Landtag die zuständige Stelle sein werde, die in der Frage das letzte Wort spricht. Ich glaube aber, die Konsequenz wäre, daß auch dieser bayerisch-preußisch-hessische Staatsvertrag von uns nicht hätte unterzeichnet werden dürfen, ohne daß die badische Volksvertretung gehört worden wäre (Abg. Süßkind: Sehr richtig!). Der Herr Minister sagt allerdings, wir seien nicht direkt beteiligt, es sei keine badische Uferstrecke vorhanden, die reguliert würde. Wir sind nicht unmittelbar juristisch beteiligt, das mag wohl sein, aber daß wir volkswirtschaftlich beteiligt sind, darüber besteht doch wohl kein Zweifel. Wenn Schiffsabgaben auf dem Main eingeführt werden, werden zweifellos die Leute in der Gegend von Wertheim um teureres Geld die Waren bekommen, die von Mainz her über Frankfurt in diese Gegend befördert werden. Insofern ist also auch der badische Staat zweifellos direkt beteiligt. Es ist doch eine, ich möchte sagen, rein formalistische, äußere Auffassung, wenn man aus

der Tatsache, daß die Regulierung nicht am badischen Ufer stattfindet, herleiten will, daß der badische Staat nicht beteiligt ist. Wir sind beteiligt, und der Herr Minister hätte, wenn er ehrlich ausgesprochen hat, die badische Volksvertretung habe ein Recht, mitzusprechen, unbedingt den Vertrag nicht unterzeichnen dürfen, ohne die Zustimmung der Volksvertretung eingeholt zu haben. Er hat es nicht getan, und es bestätigt sich also auch hier wieder, daß der Main eine ganz eigentümliche Rolle in der Verpreuung spielt: Bei den Eisenbahnen war es die Main-Neckarbahn, wo zuerst die Nachgiebigkeit der Regierung in Verkehrsfragen gegenüber Preußen durch einen Zu- fall aufgedeckt worden ist, und bei der Frage der Mainregulierung ist es wieder der Main, bei dem sich zeigt, daß die badische Regierung nicht gesonnen oder nicht imstande ist, die Interessen des badischen Staates gegenüber Preußen energisch zu vertreten.

Wie die Entwicklung der Dinge jetzt sein wird, ist schwer zu sagen. Ich weiß nicht, ob die pessimistische Auffassung des Herrn Kollegen Frühaufer oder die optimistische des Herrn Kollegen Obkircher die richtige sein wird. Die Hoffnung des Herrn Kollegen Obkircher, daß die Regierung fest bleiben wird, ist mir unverständlich; die Regierung ist heute schon nicht mehr fest, die Regierung hat heute schon praktisch nachgegeben, und ob die Volksvertretung fest bleiben wird, wissen wir nicht. Die Erfahrungen der letzten Wochen haben in der Beziehung Zweifel gerechtfertigt. Ich weiß sogar nicht, ob in dem jetzigen Augenblick die Volksvertretung noch fest sein wird (Abg. Frühaufer: Sehr gut!); ich habe bisher vernimmt, daß eine große Partei des Hauses in der Frage sich überhaupt nur geäußert hat. Es kann sein, daß ich mich irre, und ich werde mich freuen, wenn ich mich irre. Aber dieses Schweigen scheint mir recht eigentümlich, und ich habe deshalb die Absicht, und es ist mir hierin Unterstützung zugesagt worden, dem Hause Gelegenheit zu geben, auch bei dieser veränderten Situation seine Meinung zum Ausdruck zu bringen. Es wird eine Resolution eingebracht werden, die dem Hause Gelegenheit geben wird, sich zu äußern. In dieser Resolution wird zum Ausdruck gebracht werden, daß die badische Volksvertretung bedauert, vor dem Abschluß dieses bedeutamen Staatsvertrages mit Preußen und Bayern nicht gehört worden zu sein. In der Resolution soll weiter die früher schon festgelegte Stellung des Hauses zu den Schiffsabgaben im allgemeinen noch einmal festgelegt werden.

Abg. Dr. Heimbürger (Dem.): Die Frage der Rheinregulierung wird ja nicht weiter Gegenstand längerer Debatte sein. Ich möchte nur auch meinerseits anerkennen, daß die Regierung erreicht hat, was man billigerweise von ihr erwarten konnte.

Schlummer sieht es aus mit dem zweiten Gegenstande, der heute hier erörtert wird, mit der Frage der Erhebung von Schiffsabgaben auf dem Rhein. Einige sind wir alle in diesem Hause darüber, daß die Einführung dieser Schiffsabgaben eine schwere Schädigung des badischen Landes bedeuten würde. Es ist in der Presse ja schon so viel darüber geschrieben worden, daß es nicht nötig ist, ausführlicher darauf einzugehen. Man darf nur darauf hinweisen, welche schwere Schädigungen auch unsere Eisenbahnen erleiden würden, wenn durch solche Schiffsabgaben der Handel nicht mehr den Weg den Rhein herauf nehmen würde, sondern wenn er von den Mittelmeerhäfen her durch die Schweiz seinen Weg nehmen würde.

Freilich sollen die Abgaben so klein sein, daß sie nicht als eine Belastung erscheinen werden. Aber dieser Trost genügt mir nicht; das ist nur ein ganz kleines Tröstelein, das uns da geboten wird. Denn ich fürchte, wenn überhaupt einmal Abgaben da sind, ist der erste Schritt getan,



auf den dann weitere folgen werden; die kleinen Abgaben werden großen Abgaben Platz machen müssen (Abg. Fröhlich auf: Wie bei der Fahrkartensteuer!). Wir sind in der Lage, wieder einmal Konstatieren zu müssen, daß der preussische Staat auf unsere Interessen sehr wenig Rücksicht nimmt, daß in Deutschland allein die Politik der nun einmal in Preußen maßgebenden Kreise für richtig gehalten wird und daß Preußen in Verfolgung dieser Politik kühn hinwegschreitet über die Interessen der süddeutschen Staaten. Nun hat Preußen doch die Rolle des führenden Staates in Deutschland, und wir meinen, zu den Pflichten dieses führenden Staates sollte es in erster Linie gehören, den Reichsgedanken zu stärken. Ich möchte aber doch den preussischen Staatsmännern, wenn solche vorhanden sind, zu bedenken geben, ob es wirklich eine Stärkung des Reichsgedankens bedeutet, wenn wir fort und fort, weil wir die kleineren sind, über uns ergehen lassen müssen, daß unsere Interessen, die für uns, wenn wir auch kleiner sind, ebenso wichtig sind, wie für Preußen die preussischen Interessen, immer wieder geopfert werden müssen, um das durchzuführen, was Preußen für seine Interessen für wichtig hält. Es scheint mir das nicht eine Politik zu sein, wie sie den Gründern des Reichs vorgeschwebt hat, wo man noch davon träumte, daß Preußen in Süddeutschland „moralische Eroberungen“ machen sollte.

Wie sollen wir uns nun gegenüber dieser Frage der Schiffsabgaben stellen? Ich kann mir nicht helfen, es kommt mir angesichts dieser Situation wieder das Gedächtnis ins Gedächtnis, daß der Herr Kollege Fröhlich mit Vorliebe anzuwenden pflegt, von dem Kaninchen und der Riesenschlange (Abg. Fröhlich auf: Hört, hört!). Wir sind wieder einmal in dieser Rolle des Kaninchens, die Riesenschlange hat wieder Appetit nach Dingen, die uns wertvoll sind, und es fragt sich, wie sollen wir uns dagegen wehren. Sehr energisch scheinen wir nicht aufzutreten zu wollen gegen unsere Gegnerin, das zeigt die ganze Haltung der Regierung, sie weiß wohl, daß diese Riesenschlange sich nicht gern „vor den Bauch stoßen“ läßt (Heiterkeit), und sie fürchtet, als ein solcher Stoß könnte es betrachtet werden, wenn wir strikte auf unserem Recht bestehen und mehr oder minder barsch von vornherein schon Nein sagen. Deshalb will das Kaninchen nun ein juristisches Gutachten ablassen (Heiterkeit), in dem es beweist, daß es nicht gefressen werden darf. Ich wünschte nur, daß auch ein unabhängiger Richter da wäre, vor dem dieser Prozeß verhandelt werden könnte; aber wenn die Riesenschlange selbst der letzte Richter ist, fürchte ich, wird das beste Plaidoyer des Kaninchens und seines Rechtsgutachters wenig helfen. Ein Mittel, uns gegen solche Vergewaltigung zu wehren, bestände vielleicht darin, daß wir mit den anderen nicht-preussischen Staaten zusammenzuhalten in der Lage wären. Aber wir haben hier das betrübende Beispiel, daß immer nur der eine Staat solchen Schädigungen seiner Interessen preisgegeben ist, und daß die anderen, die nicht unmittelbar davon berührt werden, stolz sind, daß es diesmal nicht an sie geht, daß sie ruhig zusehen, daß sie sogar, wenn ihnen ein gewisser Vorteil geboten wird, mithelfen, das zu vollenden, wogegen wir uns wehren (Abg. Fröhlich auf: Sehr gut!). Wir sehen zu unserem Bedauern, daß Bayern von seinem ursprünglichen Standpunkt abgekommen ist. Wenn man ihm die die Maintanalisierung zugestehet, so will es seinen Segen dazugeben, daß wir dafür die Rheinschiffsabgaben bekommen. So werden mit Hilfe des einen aus der Haut des anderen Kiemen geschnitten.

Es ist vielleicht bedauerlich, daß in Deutschland nicht wie in den Vereinigten Staaten ein wirklich unabhängiger Gerichtshof besteht, der über die Verfassungsmäßigkeit der einzelnen Gesetze und der Maßnahmen der Regierung zu entscheiden hat. Dann hätten

wir vielleicht Gelegenheit, einen Prozeß zu führen, und auch die Aussicht, ihn zu gewinnen, und hätten die Hoffnung, daß wir nicht durch Auslegungskünste, die von irgend einer Seite angewandt werden, vergewaltigt werden. So aber habe ich verhältnismäßig wenig Hoffnung. Ich will zwar nicht so pessimistisch sein, wie der Herr Abg. Fröhlich und sagen: Es ist schon alles verloren, wir können uns jetzt bloß noch darauf beschränken, dafür zu sorgen, daß es wenigstens etwas glimpflicher abgeht, als es abgehen könnte! Optimist oder Pessimist, auf alle Fälle glaube ich, müssen wir uns wehren gegen diese drohenden Rheinschiffsabgaben. Wir müssen laut und deutlich in die Welt hinausrufen, daß ein Unrecht gegen uns geschehen soll, daß unsere Interessen auf das schwerste verletzt werden sollen, und wir müssen so laut als möglich dagegen protestieren, daß wir ein Opfer bringen sollen für die Interessen anderer Staaten, die zwar mächtiger sind, aber doch auch nur Bundesstaaten des deutschen Reiches sind, und deren Bundesfreundlichkeit durch solche Schritte wahrscheinlich nicht in einem glänzenden Licht erscheint (Bravo in der Mitte des Hauses).

Abg. Kolb (Soz.): Daß, obwohl vorhin mein Kollege Frank das Zentrum förmlich angeleitet hat, immer noch kein Redner des Zentrums zu dieser Frage das Wort ergriffen hat, wundert mich, und läßt in mir den Verdacht aufkommen, daß das Zentrum in dieser Frage vielleicht doch auf einem anderen Standpunkt steht als diese Seite des Hohen Hauses.

Der Grund, warum ich mich zum Wort gemeldet habe, war eine Aeußerung, die der Herr Abg. Obkircher vorhin gemacht hat. Als wir neulich bei der Frage der Tarifreform auf die Gefahr des preussischen Partikularismus hingewiesen und erklärt haben, der preussische Junkerpartikularismus gehe systematisch darauf aus, unsere ganzen Verkehrsbedingungen zu verschlechtern, um damit die preussische Junkerherrschaft noch auf eine längere Dauer zu halten, als es unter anderen Umständen möglich wäre, hat man uns förmlich ausgelacht, und der Herr Abg. Dr. Wildens hat sogar erklärt, wir müßten Preußen eigentlich dankbar sein für das, was es im nationalen Interesse schon getan habe! Davon kann natürlich keine Rede sein. Ich freue mich, daß der Herr Abg. Obkircher jetzt eingesehen hat, daß zwischen den volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten, die im Norden, und denen, die im Süden maßgebend sind, doch ein bedeutender Unterschied ist, und ich bedaure nur, daß der Herr Abg. Obkircher zu dieser Auffassung nicht schon einige Wochen früher gekommen ist.

Durch unsere Zustimmung zur Tarifreform haben wir gleichzeitig den Bestrebungen den Weg geebnet, die hier bei den Rheinschiffsabgaben sich durchzusetzen versuchen. Ich gehöre in dieser Frage mit zu den Pessimisten, und ich bin auch der festen Ueberzeugung, daß die preussische Regierung auf irgend eine Weise durchsetzen wird, die Freiheit der Schifffahrt auf den offenen Flüssen aufzuheben. Wenn wir unsere Zustimmung verweigern, wird die preussische Regierung es versuchen, es beim Reichstag durchzusetzen, und dort wird sie es erreichen. Diejenigen, die für die Fahrkartensteuer und andere Verkehrssteuern gestimmt haben, werden ohne weiteres dafür zu haben sein, auch die Schiffsabgaben einzuführen.

Ich glaube deshalb, daß wir dadurch, daß wir heute eine Resolution annehmen, nicht viel erzielen werden. Die Rede, die der Herr Minister gehalten hat, kann gar keinen Zweifel mehr darüber offen lassen, daß es sich hier um eine sehr faule Sache handelt. Das hat man aus den ersten Sätzen des Herrn Ministers gemerkt, daß er da sich in einer Situation befindet, die ihm nicht ganz



geheuer ist. Der Herr Minister Schenkel ist sonst nicht derjenige, der mühsam nach Worten sucht, bevor er sie über die Lippen bringt, aber da hat man gesehen, wie er förmlich Mühe hatte, diejenigen Worte zu finden, von denen er glaubte, daß sie eventuell zur Beruhigung beitragen könnten. Die Tatsache, daß der Herr Minister heute für seine Person und für die gegenwärtige Regierung erklärt, sie würde prinzipiell die Einführung von Schiffsabgaben ablehnen, beweist gar nichts. Ich habe neulich schon gesagt: Eine Regierung kann heute die bestimmteste Erklärung abgeben; wenn die Regierung gewissen Strömungen nicht mehr genehm ist, dann treten einfach die Minister ab und es kommen andere, die auf einem anderen Standpunkt stehen, und dann haben die Erklärungen von früher keinen Wert mehr. Wenn der Herr Minister Schenkel heute erklärt, er sei prinzipiell Gegner der Einführung von Schiffsabgaben, dann kommt ein anderer Minister, der eine andere Auffassung vertritt, und dann werden die Abgaben eingeführt. Ich bedaure, daß die großen Parteien, namentlich die national-liberale Partei, nicht schon vor ein paar Wochen bemerkt haben, wohin wir gesteuert werden, und daß man jetzt erst einzieht: Im Norden hat man andere volkswirtschaftliche Gesichtspunkte als bei uns im Süden.

Abg. Neuhaus (Zentr.): In der Stellung der Zentrumsfraktion hat sich seit jenem Tage, wo wir uns ausführlich über die Schiffsabgaben unterhalten haben, nichts geändert. Ich habe damals den Standpunkt vertreten, daß Schiffsabgaben nach allen Richtungen hin für Baden mit großen Nachteilen verknüpft sind. Der Herr Kollege Zehnter hat seiner Zeit den Standpunkt eingenommen, daß er gemeint hat, für gewisse große Ausgaben, die unter Umständen, wenn etwa einmal der Rhein bis nach Basel korrigiert wird, speziell für Baden in bedeutendem Umfange entstehen, wenn eine neue Fahrinne erschlossen wird, könne es auch einmal im badischen Interesse liegen, für derartige große Aufwendungen entsprechende Gegenleistungen zu verlangen.

Ich vertrete heute noch den Standpunkt, daß, wenn auf dem Rhein Schiffsabgaben erhoben werden, es unter allen Umständen zunächst für Mannheim mit seinem großen Handel und Verkehr, weiterhin auch für die badischen Eisenbahnen und für unser Land ein großer Nachteil sein würde. Daß sich von unserer Seite niemand zum Wort gemeldet hat, ist ganz erklärlich: Es liegt keine Veranlassung vor, in kurzen Intervallen immer wieder dasselbe zu erklären, und die Geschäftslage unseres Hauses ist nicht derartig, daß es geboten scheint, so oft durch gleichlautende Erklärungen zur Verlängerung der Verhandlungen beizutragen.

Abg. Gierich (konf.): Nur ein kurzes Wort. Ich war heute früh zu Beginn der Debatte nicht im Hause, ich mußte in einer dringenden Angelegenheit abwesend sein. Als ich dann zurückkam, war ich sehr überrascht, daß eine Debatte über Rheinschiffsabgaben stattfindet. Ich habe auf der Tagesordnung nur gesehen, daß die Genehmigung einer Million für die Regulierung des Rhein-Stromes von Sonderheim bis Sträßburg zur Beratung stehen werde; ich war dann überrascht, daß in dieser Hinsicht die Tagesordnung erweitert worden ist.

Ich habe nun nicht vorgehabt, dazu das Wort zu ergreifen. Aber nach der Probozierung des Herrn Kollegen Obkircher bin ich doch gewissermaßen dazu genötigt. Der Herr Kollege Obkircher hat in seiner juristischen Doktorrede, die er heute nachträglich gehalten hat (Heiterkeit), besonders auf uns hingewiesen und von „eigentümlichen Abstimmungen“ gesprochen. Ich muß nun diesen Ausdruck zurückweisen; der Herr Abg. Dr. Obkircher hat auch schon

abgestimmt, daß mir's eigentümlich und sehr eigentümlich vorgekommen ist (Heiterkeit — Zuruf Abg. Dr. Obkircher).

Zur Sache selber möchte ich bemerken, daß ich und wahrscheinlich auch mein Kollege Schmidt (der ja nicht mehr da ist, weil er dringend weg mußte) auch heute noch auf demselben Standpunkt stehen, als wie am 15. Januar: nämlich auf dem Standpunkt, daß der Aufwand, den die Schiffbarmachung des Rheines erfordert, auch durch die Schiffsabgaben getragen werden sollen. Ich bin aber mit dem Herrn Kollegen Frähauf darin einverstanden, daß es richtig ist, wenn diese Abgaben, die durch die genannte Ursache entstehen, nicht tarismäßig nach der Entfernung erhoben werden sollen, sondern durch einen Einheitsfuß (vielleicht durch Umlagen, wenn ich das näher präzisieren soll) zur Erhebung gelangen können.

Aber nach wie vor bin ich der Ansicht, daß, wer eine Gelegenheit benützt, sie auch bezahlen soll, und daß nicht der Staat, nicht die Allgemeinheit diejenigen sein sollen, die die Kosten dafür tragen.

Vizepräsident Dr. Zehnter teilt mit, daß eine Resolution folgenden Wortlauts von den Abgg. Dr. Frank, Sed. Eichhorn, Dr. Obkircher, Dr. Binz, Rebmann und Dr. Heimbürger eingebracht worden ist:

„Die Zweite Kammer hat von der Erklärung des Herrn Ministers des Innern und der Zustimmung der Großh. Regierung zum Mainkanalisierungsvertrag zwischen Preußen und Bayern mit großem Bedauern Kenntnis genommen. Die Kammer hätte erwartet, daß die Großh. Regierung es vermiede, ohne jede Befragung der Landstände einem solchen Vertrag zuzustimmen, welcher die Einführung der Schiffsabgaben auf dem Rhein auch nur bedingungsweise für die Zukunft vorzieht. Die Kammer ist der Auffassung, daß die Erhebung der Schiffsabgaben sich weder mit den Bestimmungen der Reichsverfassung, noch mit denjenigen der Rheinschiffsabgabe verträgt, und erwartet, vor jeder wichtigen Entscheidung in dieser Frage gehört zu werden.“

An der längeren Geschäftsordnungsdebatte über die Frage, ob in der heutigen Sitzung über diese Resolution oder ob lediglich über die in Frage stehende Position des Etats abgestimmt werden, die Abstimmung über die Resolution aber ausgesetzt bleiben soll, beteiligen sich die Abg. Frähauf, Eichhorn, Dr. Binz, Zehnterbach und Dr. Frank.

Abg. Dr. Frank stellt schließlich den Antrag, über § 22 b des Titels XVII und ebenso über die Resolution die Abstimmung auszusetzen.

Der Antrag wird gegen die Stimmen der Sozialdemokraten und des Abg. Frähauf (frei.) abgelehnt.

Es bleibt also die Abstimmung über die Resolution ausgesetzt und das Haus fährt in der Beratung des § 22 b des Titels XVII der Ausgaben fort.

Das Schlußwort erhält hierzu

Berichterstatter Abg. Fergt (Zentr.): Ich hätte nur eine Bemerkung zu machen zu einer Neußerung des Herrn Regierungskommissärs, der gemeint hat, daß meine Ausführungen über das Oktroi nicht richtig wären. Ich glaube, der Herr Regierungskommissär hat übersehen, daß der Landtag seinerzeit darauf ausgegangen war, es sollten die Ausnahmestimmungen, die nach dem Reichsgesetz vom 25. Juli 1873 für Elb-Lothringen bis auf weiteres eingeführt wurden, aufgehoben werden. Dies ist nun nicht geschehen, und auf diesen Punkt hat sich meine Bemerkung



bezogen, als auf dasjenige, was seinerzeit der Landtag gewünscht hat (S. Oberregierungsrat Straub: 1902, nicht 1904). Ja, es ist einiges davon erreicht worden, aber nicht in seinem ganzen Umfang.

Im übrigen habe ich als Berichterstatter nichts mehr zur Sache zu bemerken und empfehle die Annahme der Anforderung.

Zu § 22c (Kosten des Umbaus der Schiffsbrücke über den Rhein oberhalb Straßburgs):

Berichterstatter Abg. Hergt (Zentr.): Diese Anforderung ist begründet mit den Versuchen, die seit einiger Zeit unternommen werden, die Großschiffahrt auf dem Rhein von Straßburg bis Basel fortzusetzen, Versuchen, die als notwendig erscheinen lassen, die Schiffsbrücken für den Durchgang der Schiffszüge besser und bequemer einzurichten. Da wir der Fortsetzung der Großschiffahrt nach Basel sympathisch gegenüberstehen, so bedarf es wohl keiner besonderen Empfehlung, diese Forderung der Großh. Regierung anzunehmen.

Zu Titel VIII der Einnahmen (Wasser- und Straßenbau):

Berichterstatter Abg. Hergt (Zentr.): Im § 1 sind die gesetzlich bestimmten Beiträge der Gemeinden für den Neubau und für Hauptverbesserungen der Landstraßen enthalten. Hier handelt es sich um den Umbau der Schleusenbrücke über den Leopoldskanal bei Kiesel.

In § 2a ist eine erste Rate der Zahlung, die nach den weiteren Vereinbarungen die Stadtgemeinde Straßburg an die badische Staatskasse zu leisten hat, aufgenommen. Der Gesamtbetrag von 1 Million Mark soll nach den Vereinbarungen zwischen der Regierung und der Stadt Straßburg in zehnjährigen Raten von je 100 000 M. geleistet werden, wovon hier die erste Rate eingestellt ist.

Zu Hauptabteilung V: Finanzministerium, Ausgabe-Titel IV: Forst- und Domänenverwaltung:

Berichterstatter Abg. Breitner (Zentr.): Es werden hier in § 1 16 000 M. angefordert. Dieselben sollen dienen zur Deckung der Auslagen und zum Ankauf von Objekten für die landwirtschaftliche Ausstellung, die im Spätjahr anlässlich des Jubiläums in Karlsruhe stattfinden soll, und wobei sich die Großh. Domänenverwaltung beteiligt. Wer sich des näheren darüber informieren will, kann solches aus einem Aufsatz entnehmen, der vor kurzem von der badischen Dichterin v. Freydoerf in einer Zeitung erschienen ist. Die Kommission beantragt die Genehmigung.

In § 16 werden seitens der Regierung angefordert 11 500 M. als Nachforderung zu den im letzten Landtag bereits genehmigten 100 000 M. für die Erstellung neuer Dienstgebäude für die beiden Forstämter Forbach I und Herrenwies in Forbach. Die Kommission beantragt Ablehnung dieses Postens. (Abg. Fehr. v. Menzinger n: Bravo! Sehr richtig!)

Es soll zur näheren Erläuterung beigefügt werden: Auf dem letzten Landtag war eine Position zur Erstellung zweier Forstgebäude im Betrage von 112 000 M. im Budget eingesetzt, und an die Einsetzung dieses Postens hat sich eine lebhafteste Diskussion geknüpft, zunächst aus dem Grunde, weil einige Mitglieder wollten, daß ein Forstamt auf der Höhe von Sand bei Herrenwies errichtet werde; es wurde jedoch beschlossen, daß die beiden Forsthäuser in Forbach selbst errichtet werden sollen. Dagegen hat die Kommission einen Strich in Höhe von 12 000 Mark vorgenommen, und sie hat ihn damit begründet, daß sie bei einer nochmaligen eingehenden Beratung zu der Ueberzeugung gelangt sei, daß dieser Abstrich durch-

aus vertreten werden könne, wenn sich die Bauverwaltung einer höheren Sparjamkeit befleißige und unnötigen Luxus vermeide. Diesem Beschlusse der Kommission ist die Kammer damals beigetreten. Es hat nunmehr die Regierung einen Nachtrag von 11 500 M. eingebracht; zur Begründung wird beigefügt, daß es der Bauverwaltung unmöglich sei, mit dem bewilligten Betrage von 100 000 M. auszukommen, sie habe verschiedene Projekte ausarbeiten lassen, es sei auch in Erwägung gezogen worden, ob es nicht möglich sei, an anderer Stelle einen billigeren Bauplatz zu erlangen, wodurch die Kosten vielleicht verringert würden. Es sei das aber nicht möglich gewesen, weil die dringende Inangriffnahme nur durch die Beibehaltung des Bauplanes in Forbach zu erreichen gewesen sei. Die Kommission ist nochmals in eine eingehende Erörterung eingetreten, die Pläne waren vorgelegt, die Kommission gelangte jedoch zu der Meinung, daß sie keine Veranlassung habe, von dem Beschlusse, wie ihn der frühere Landtag angenommen hat, daß für die beiden Forsthäuser nur 100 000 M. zu bewilligen seien, abzugehen, und daß dieser Betrag ausreichend sei. Es schien der Kommission auch der vorgelegte Plan noch zu reichhaltig aufgestellt, und sie nahm an, daß es durch eine Vereinfachung wohl möglich sei, mit den 100 000 M. auszukommen. Die Kommission kam hiernach zu dem Antrage auf **A b l e h n u n g** des Postens von 11 500 M.

Zu § 17, Erstellung eines Dienstgebäudes für das Forstamt Todtmoos:

Berichterstatter Abg. Breitner (Zentr.): Es werden hier 68 500 M. für Erstellung eines Dienstgebäudes für das Forstamt Todtmoos angefordert. Auf dem letzten Landtag wurde die Errichtung eines Forstamtes Todtmoos beschlossen und seither wohnt der betreffende Beamte noch in St. Blasien. Es ist jedoch notwendig, daß eine Verlegung des Forstamtes nach Todtmoos eintritt, und daß die Erstellung eines Dienstgebäudes vorgenommen wird. Der Kommission schien zunächst der Betrag für das Dekonomiegebäude mit 12 500 M. anfänglich zu hoch, sie ließ jedoch ihre Bedenken fallen, als näher dargelegt wurde, daß durch die große Entfernung und durch die sonstigen Unkosten der Betrag eben notwendig wäre; sie beantragt daher Genehmigung.

§ 18, für Fortführung der Wiederherstellungsarbeiten am Heidelberger Schloß, bleibt ausgelegt.

Zu Forst- und Domänenverwaltung, Titel 1 der Einnahmen, B. Außerordentlicher Etat. § 1. Ersatz der Grundstücksverwaltung für die zu ihren Lasten vorgesehenen Aufwendungen bemerkt der Berichterstatter

Abg. Breitner (Zentr.): Da der Posten der Ausgaben unter § 16 mit 11 500 M. abgelehnt ist, und da der unter § 18 vorgesehene Posten mit 100 000 M. ausgelegt bleibt, so kommt hier unter Einnahmen nur der Betrag unter § 17 mit 68 500 M. in Betracht. Ich beantrage hiernach Genehmigung.

Zu Salineverwaltung, Ausgabe B Außerordentlicher Etat § 8 Erweiterung der staatlichen Solbadeanstalten in Dürheim:

Abg. Eichhorn (Soz.): Es werden 18 835 M. für die Erweiterung der staatlichen Solbadeanstalten in Dürheim angefordert. Es ist das eine der Positionen, die immer angenehm sind, weil es sich um die Erweiterung eines staatlichen Unternehmens handelt, dessen Gedeihen und Blühen man nur wünschen kann. Es wird mitgeteilt, daß im Jahre 1905 bis zum 15. Oktober bereits 4622 Bäder mehr abgegeben worden sind als im Jahre 1904. Diese ganz erhebliche



Steigerung der abgegebenen Bäder stellte beträchtliche Anforderungen an die vorhandenen Räume, und die Regierung verlangt deshalb einen Anbau und Ausbau der Badehäuser. Es werden demnach im Badhaus 1 und 2 14 weitere Baderzellen geschaffen, wofür mit allem, was sonst noch dazu gehört, ein Aufwand von 18835 M. notwendig ist. Es würde die Frage aufzuwerfen sein, ob, wenn schon ein solcher Bau vorgenommen wird, es nicht vielleicht wünschenswert sei, in noch größerem Maßstabe für Erweiterung der Anlagen zu sorgen. Die Groß-Regierung hält aber diese Erweiterungen zunächst für genügend, und ich beantrage deshalb Genehmigung.

Zu Titel VII Zollverwaltung, Ausgaben, und zu Einnahmen, § 1 Entschädigung für den abgebrannten Teil des Lagerhauses am Neckarhafen in Mannheim:

Abg. Lehmann (Soz.): Es handelt sich zunächst im § 16 um zwei Rassenzulagen von 130 M. und von 40 M.; diesen steht eine Ausgabe von 60 M. gegenüber, so daß die Ausgaben 110 M. betragen. Wegen der Kleinheit der Beträge sind diese im Budget überhaupt nicht eingestellt, sondern sie werden später verrechnet werden. Ebenso verhält es sich mit der weiter gemieteten Dienstwohnung und dem sonstigen persönlichen Aufwand.

Im außerordentlichen Etat sind 3 Posten angefordert: Ein Beitrag zu den Kosten der öffentlichen Wasserversorgungsanlage in Neuhaus von 3000 M., für die Wiederherstellung des abgebrannten Teils des Lagerhauses am Neckarhafen in Mannheim 36463 M. und für die Erweiterung der Diensträume des Nebenzollamtes am Kreuzlingertor in Konstanz 5700 M. Der Ausgabe zur Wiederherstellung des abgebrannten Teils des Lagerhauses am Neckarhafen in Mannheim steht eine Einnahme von 24116 M. gegenüber, die Entschädigung von der Versicherungsgesellschaft. Ich beantrage Genehmigung der Positionen.

Zu Titel XI der Ausgaben, Ruhegehälter, Hinterbliebenenversorgung und Gnadengaben, § 7 Gnadengaben an Hinterbliebenen von etatsmäßigen Beamten, Nachforderung erstattet Bericht:

Abg. Eichhorn (Soz.): Hier werden für zwei Jahre 30 000 M. nachgefordert, weil die Beträge, die für die Gnadengaben an Hinterbliebene ausgeworfen sind, nicht ausreichen. Es ist in den letzten Jahren eine ganz erhebliche Steigerung des Ausgabepostens notwendig geworden. Seit dem Jahre 1898 ist eine Verdoppelung eingetreten, und es werden nun hier wieder 15 000 M. nachträglich angefordert. Begründet wird diese Anforderung damit, daß in Anbetracht der wachsenden Verteuerung der Lebenshaltung die bewilligten Gnadengaben erhöht werden müssen und daß die Vermehrung der etatsmäßigen Stellen

naturgemäß auch eine Vermehrung der unterstützungsbedürftigen Hinterbliebenen zur Folge hat. Es ist selbstverständlich, wenigstens meines Erachtens selbstverständlich, daß irgend ein Anstand gegen diese Nachforderungen nicht zu erheben ist, daß also der Antrag auf Genehmigung, den ich im Namen der Kommission zu stellen habe, auch einstimmige Annahme findet. Ich freue mich nur gewissermaßen, so unangenehm es für den Staatshaushalt ist, auch hier wieder feststellen zu können, daß, was heute schon einmal konstatiert werden konnte, in einer amtlichen Druckschrift die Verteuerung der Lebensverhältnisse anerkannt wird, und daß die Regierung schließlich nunmehr einen Teil der Schäden mitzutragen hat, die durch eine gewisse von uns bekämpfte Politik, die wir heute nicht besprechen können, mit herbeigeführt worden sind (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten).

Zu Titel XIII der Ausgaben, Unterstützungs- und Belohnungsfonds, § 1 b, zusätzliche Erhöhung zur Bewilligung von außerordentlichen Belohnungen an technische Beamte jeder Art, erklärt der Berichterstatter Abg. Mayer-Mannheim (natl.), daß er nichts weiter zu bemerken habe. Der Posten sei lediglich eine rechnerische Folge früherer Bewilligungen.

Das Haus stimmt jeweils sämtlichen Anträgen der Budgetkommission zu.

Die heutige Tagesordnung ist damit erledigt.

Schluß der Sitzung gegen 1 Uhr.

\* Karlsruhe, 5. Juli. 117. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Freitag, den 6. Juli 1906, nachmittags 1/2 5 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann Beratung der Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über:

1. den Gesekentwurf, die Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn von Rastatt nach Schwarzbach betr. (Drucksache Nr. 62) — Drucksache Nr. 62 b — Berichterstatter: Abg. D u e n z e r ;
2. die Bitte der Gemeinde Kappel und Neuhausen nebst Interessenten um Errichtung einer Haltestelle bei Kappel an der Pfälzalbahn, Berichterstatter Abg. G e p p e r t ;
3. die Bitte des Gemeinderats Gutmadingen um Errichtung einer Verladestelle zum Wagenladungsverkehr, Berichterstatter: Abg. D u f f n e r ;
4. die Bitte der Gemeinde Ohlsbach um Errichtung einer Haltestelle bei Wartestation 5 der Schwarzwaldbahn, Berichterstatter: Abg. G e p p e r t ;
5. die Bitte der Orte Brehmen, Erfeld und Waldstetten, sowie des Gemeinderats Dittwar, die Erbauung einer Eisenbahn von Hardheim nach Tauberbischofsheim betreffend, Berichterstatter: Abg. L e i s e r .