

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1908

107 (2.4.1908) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 57. öffentliche Sitzung.

Beilage zur Karlsruher Zeitung Nr. 107.

Donnerstag, 2. April 1908.

Badischer Landtag.

Zweite Kammer.

57. öffentliche Sitzung

am Dienstag den 31. März 1908.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Budget des Großh. Ministeriums des Innern für die Jahre 1908 und 1909, Ausgabe Titel XVII, XVIII, XIX und Einnahme Titel VIII, XI (Wasser- und Straßenbau, Bergwesen; Geologische Landesaufnahme) samt einschlägigen Petitionen — Drucksache Nr. 12d — Berichterstatter: Abg. Herzt (Fortsetzung).

Am Regierungstisch: Präsident des Ministeriums des Innern Wirkl. Geh. Rat Frhr. von und zu Bodman, Oberbaudirektor Geheimer Oberregierungsrat Dr. Krens, Geheimer Oberregierungsrat Fehrenbach, Geheimer Oberbaurat Drach, Ministerialrat Frhr. von Reck.

Präsident Fehrenbach eröffnet um 1/10 Uhr die Sitzung.

Es werden folgende Eingänge angezeigt:

1. Beitritt der Gemeinden Krenkingen, Mettenberg, Böhnigen und Gutenburg zu der Petition der Gemeinden des Schlücht- und Rheintales um Erbauung einer Eisenbahn;

2. Petition des Kanzleiaffistenten a. D. Benedikt Herzog in Waldshut um Erteilung einer Gnadengabe.

Ziffer 1 wird der Kommission für die Eisenbahnvorlagen, Ziffer 2 der Petitionskommission überwiesen.

Zur Tagesordnung (Fortsetzung der allgemeinen Beratung) erhalten das Wort

Abg. Rebmann (natl.): Ich habe die Absicht gehabt, bei dieser Gelegenheit über die Schiffbarmachung des Oberrheins einige Bemerkungen zu machen. Ich werde mir das aber zurücklegen bis zur Behandlung der Interpellation über die Verwertung der Wasserkräfte und werde mich heute auf zwei Bemerkungen beschränken.

Die eine betrifft die topographische Landesaufnahme und die Landkarte, die von der topographischen Landesanstalt herausgegeben wird. Das Kartenwerk im Maßstab 1:25 000 ist ein Prachtwerk allerersten Ranges; es ist nach Inhalt und Form geradezu un-

erfüllt und ist wesentlich schöner und reicher als irgend eine der benachbarten Landeskarten. Bedauerlich ist nur, wie auch aus dem Budget zu ersehen ist, der geringe Absatz und die geringe Verbreitung dieser Karten. Es ist wirklich schade, daß diese schönen Blätter nicht in den Händen eines weiter ausgebreiteten Kreises von Personen ist, als das heute der Fall ist. Die Karten enthalten ein so außerordentlich reiches topographisches Material, und es ist gar keine besondere Kunst dazu notwendig, sie zu lesen; es läßt sich aber sehr viel Belehrung aus ihnen schöpfen. Vielleicht könnte nun für die Verbreitung dieser Karten insofern etwas getan werden, als man in den Gasthäusern im Schwarzwald, und wo sich sonst Gelegenheit dazu bietet, Ablagen von solchen Karten einrichtet, so daß das reisende Publikum leichter in der Lage ist, sich die Karten zu erwerben. Es geschieht das seitens der württembergischen Landeskartenverwaltung; in allen württembergischen Gasthöfen findet man die topographischen Karten der Umgebung vorrätig. Es ist nicht zu verkennen, daß dieser Karte eine gewisse Konkurrenz entstanden ist durch die Schwarzwaldvereinskarten, die ja in ihrer Art gut, aber in der Ausführung doch sehr viel gröber und im Inhalt wesentlich ärmer sind. Die wirkliche Belehrung und die wirkliche Vergleichung der Karte mit dem Gelände ist nur bei der topographischen Karte möglich.

Nun habe ich noch einen Wunsch. Unsere Karte enthält ein reiches Material an Namen. Wenn man besonders die Flurnamen durchmustert, stößt man auf sehr merkwürdige Dinge. Da findet sich oben bei Gindelwangen ein Zinken, der heißt Amerika. Bei Offenburg ist ein Hof, der heißt Kalikut. Das sind natürlich keine exotischen Gründungen, sondern diese Namen sind von den Geometern so, wie sie sie gehört und aufgefahrt haben, in die Karte eingetragen worden. Auf diese Weise kam auch der Ort Schönmatteuwag zu seinem heutigen Namen, der ja etymologisch ganz verunstaltet ist, und wahrscheinlich ist auch auf diesem Wege unser Nachbarort, der heute noch im Munde der Leute Riedberg heißt, zu seinem gerade hummisch klingenden und ausschauenden Namen Rüppurr gekommen. So sind denn in unsere Karten hinein allerlei Dinge kommen, die nicht in der Ordnung sind. Nun kann man unseren Geometern in der Tat nicht zumuten, daß sie auch noch diejenigen sprachgeschichtlichen Kenntnisse besitzen, die notwendig sind, um die Namen, die sie aus dem Munde der Leute aufnehmen, auch in richtiger Weise wiederzugeben. Es

ist aber von großem Wert, daß derartige alte Namen auch in der richtigen Weise der Nachwelt überliefert werden, besonders da, wo sie mit der Zeit umgewandelt und in ihrer ursprünglichen Form vermischt worden sind. Ich möchte deshalb darum bitten, daß nicht bloß die neuen Kartenblätter, bevor sie herausgegeben werden, einem Sprachgelehrten zur Durchsicht übergeben werden, damit dieser die Tätigkeit der Geometer nach der sprachgeschichtlichen und sprachrichtigen Seite hin ergänze, sondern daß auch die alten Blätter, die einer Revision unterzogen werden, nach dieser Seite hin einer wissenschaftlichen Prüfung unterworfen werden. Es handelt sich hier um die Wahrung eines wichtigen Sprachgutes unseres Volkes; und gerade in unsern Tagen, wo ein gesunder Zug durch das Volk geht, die alten Kulturschätze und Kulturgüter unseres Volkes in allen Richtungen zu bewahren, wäre auch das ein kleiner Beitrag in dieser Richtung.

Nun möchte ich noch einige Bemerkungen zu der geologischen Landesanstalt machen.

Zunächst möchte ich dem Manne, der seit dem Jahre 1888, seit der Gründung der geologischen Landesanstalt, an deren Spitze gestanden hat, dem Herrn Geheimen Rat Dr. Roschenbusch in Heidelberg, für seine langjährige, treue und im hohem Grade erfolgreiche Arbeit auch an dieser Stelle den Dank im Namen des ganzen Landes aussprechen. Es ist das der Gelehrte, der die geologische Landesanstalt von Anfang an geleitet, der ihr für ihre Arbeit die Wege und die Ziele gewiesen und die Methode ausgebaut hat, nach der dort gearbeitet wird. Er hat sich ein außerordentliches Verdienst um diese Sache und damit auch um unser Land erworben. Nachdem er nun den Wunsch geäußert hat, wegen seines hohen Alters von dieser Stelle zurückzutreten, dürfen wir ihm hier ein Wort des Dankes und der Anerkennung wohl noch mit auf den Weg geben.

Es ist seit dieser Zeit die geologische Landesanstalt nach Karlsruhe verlegt worden. Ich kann mir aber nicht recht denken, daß das die letzte und endgültige Entscheidung in dieser Sache ist. Mein Kollege Herr Pfeifferle hat schon davon gesprochen, und es ist auch in der Kommission davon die Rede gewesen, ob es sich nicht empfehle, die geologische Landesanstalt besser nach Freiburg zu verlegen. Man wird diese Frage wesentlich von dem Gesichtspunkt aus zu beantworten haben, was man als Hauptarbeit der geologischen Landesanstalt betrachtet. Es sind drei Arbeitsgebiete, die sie zu bearbeiten hat. Zunächst ist es die geologische Landesaufnahme und die geologische Kartierung. Dann sind es wissenschaftliche Veröffentlichungen, die in unregelmäßiger Folge von Zeit zu Zeit erscheinen, die wissenschaftliche Arbeiten von größerem oder kleinerem Umfang enthalten. Und endlich ist es eine Reihe sonstiger Aufgaben, die ihr von den Verwaltungsbehörden zugewiesen werden anlässlich des Wasserbaues, des Straßenbaues, des Eisenbahnbaues, der Kulturinspektionsarbeiten, des Bergbauwesens. Und je nachdem man nun auf die letzte oder auf die erste Gruppe ihrer Arbeiten den Hauptnachdruck legt, wird man sich dafür entscheiden, die Landesanstalt an den Sitz der Verwaltungsbehörden oder an den Sitz einer Universität zu legen. Und da bin ich nun der Meinung, daß doch die wissenschaftliche Arbeit überwiegt. Das Kartierungswerk ist ja in allererster Linie eine wissenschaftliche Arbeit, bei der natürlich auch wirtschaftliche Momente zu berücksichtigen sind. Dasselbe gilt zweifellos für die wissenschaftlichen Veröffentlichungen. Und diese Dinge binden nun die Landesanstalt viel mehr und viel enger an die Universität als an die rein verwaltungstechnischen Arbeiten, von denen ich vorhin gesprochen habe. So möchte auch ich

mich der Ansicht zuneigen, daß diese Anstalt ihrem ganzen Wesen nach eher an die Universität gehört als an den Sitz der Verwaltungsbehörden. Man hat ja davon gesprochen, daß auch in Karlsruhe die Gelegenheit geboten sei, eine engere Verbindung mit der Technischen Hochschule und deren Vertreter der Geologie zu schaffen. Aber man muß doch auch wieder bedenken, daß der wissenschaftliche Apparat an der Universität außerordentlich viel reicher ausgestattet ist, daß sich dort viel mehr Gelegenheit gibt zu gegenseitiger Förderung und gegenseitiger Durchbringung, insbesondere wenn, wie das in Freiburg möglich ist, auf einfache Weise auch eine örtliche Vereinigung erstellt werden kann.

Ich lege dann noch ein wesentliches Gewicht darauf, daß die Resultate der geologischen Landesanstalt in viel höherem Maße als bisher unseren Studierenden zu gute kommen. Wir sind hier nicht auf der Höhe. Unser Nachbarland Württemberg hat uns bei weitem überholt, dort sind geologische Kenntnisse, also Kenntnisse von der Geschichte der Oberfläche des Heimatlandes, in ungleich höherem Maße Gemeingut des ganzen Volkes als bei uns. Der Grund dafür ist darin zu suchen, daß in Tübingen die dortige Geologenschule in enger Verbindung gestanden hat mit dem dortigen Stift, also mit der Anstalt, in der die Geisteswissenschaften des Landes erzogen werden. Daher finden wir die merkwürdige Tatsache, daß in Württemberg eine große Anzahl von Geistlichen beider Konfessionen sich in hervorragendem Maße an der geologischen Landesforschung beteiligen, und wiederum, daß auch der württembergische Bauer über diese Dinge in einem ganz überraschenden Maße unterrichtet ist. Der württembergische Bauer, besonders der, der auf dem Jura wohnt, weiß genau, was die Teufelsfinger bedeuten, die er auf seinen Aekern findet; er weiß, was *Vias a, b, c* bedeutet. Er weiß weiter auch, wieweit er; diese geologischen Kenntnisse in seinem landwirtschaftlichen Betriebe verwerten kann. Das fehlt bei uns vollständig, und darum habe ich den dringenden Wunsch, daß bei uns den Studierenden viel mehr Gelegenheit gegeben würde, nicht bloß die Theorie der Wissenschaft zu lernen, wie das bisher war, sondern daß sie viel enger mit den besonderen Verhältnissen unserer Heimat bekannt gemacht werden. Das wird aber in hervorragendem Maße der Fall sein, wenn auch die Studierenden Gelegenheit haben, die Bestände der Landesammlung und die Arbeiten der Landesgeologen näher kennen zu lernen, und deswegen ist die engere Verbindung dieser Anstalt mit der Universität für mich wünschenswert.

Auch dem Wunsche kann ich mich anschließen, daß die Landesaufnahme einen etwas rascheren Fortgang nehme als bisher. Die Verhältnisse sind von meinem Kollegen Pfeifferle durchaus richtig geschildert worden. Nun kann das auf zwei Arten geschehen: Man kann das Personal der Landesanstalt vermehren, man kann noch einen weiteren Landesgeologen anstellen. Aber das wird die Sache nicht hinreichend fördern; ein Geologe kann in drei Jahren etwa zwei Blätter fertigstellen. Viel eher wird zu helfen sein, wenn man den Kreis derjenigen Personen, die an der Kartierung teilnehmen können, möglichst erweitert. Schon eine ganze Reihe von Blättern ist von solchen Gelehrten bearbeitet worden, die nicht Landesgeologen sind. Insbesondere kommen hier in Frage die Universitätsdozenten, aber auch noch andere geeignete Persönlichkeiten. In sehr erfreulicher Weise hat sich ein Freiburger Dozent bereit erklärt, die geologische Aufnahme des Kaiserstuhles zu machen, also gleich mehrere Blätter auf einmal zu erledigen. Es sind ferner noch von dem verstorbenen Professor Gräff in Freiburg Vorarbeiten für ein Blatt vorhanden, die bis jetzt unbenutzt

daliegen, für die sich ein weiterer Bearbeiter noch nicht gefunden hat. Ich möchte also darum bitten, daß auch von Seiten der Großh. Regierung das Mögliche geschieht, um die Zahl derjenigen Gelehrten, die zur Kartierung geeignet und gewillt sind, möglichst zu vermehren. Das wird dann eine wesentliche Förderung der ganzen Arbeit zur Folge haben.

Die Verbreitung geologischer Kenntnisse ist scheinbar ein wissenschaftliche Spezialität, der man so oder so gegenüber stehen kann. Ich möchte das aber mit anderen Augen angeschaut haben. Es ist das eine Frage, die nicht bloß die Wissenschaft angeht, die auch nicht bloß die Landwirtschaft und den Bergbau interessiert, sondern es ist das ein Gebiet der Wissenschaft, das uns ganz eng und unmittelbar in eine vertiefte Anschauung und genauere Kenntnis unserer Heimat hineinführt. Wie keine andere Wissenschaft ist die Geologie imstande, auch demjenigen, der nur über allgemein wissenschaftliche Kenntnisse verfügt, Aufschluß zu geben über die Geschichte der Gegend, in der er wohnt. Die Wissenschaft ist ja glücklicherweise heute soweit, daß sie über jeden Meter Erhebung oder Vertiefung Aufschluß geben kann und genau erklären kann, wie das oder jenes entstanden ist. Ich wüßte nun gar nichts, was die Freude an der Heimat und die Liebe zur Heimat wesentlicher fördern könnte, als gerade die Einsicht in diejenigen Kräfte, die unserer Heimat ihre Form gegeben haben, die unsere Täler ausgefüllt, die unsere Höhen ausmodelliert haben, die Einsicht in diejenigen Kräfte, die von Anfang an tätig gewesen sind und heute noch tätig sind. So meine ich, fügt sich das unschwer in den Rahmen einer höheren und erweiterten Betrachtung unseres Landes, und meine ich, daß unser Wissen von unserer Heimat in den weitesten Kreisen intensiv gefördert werden kann eben durch eine Verbreitung der Kenntnisse über die Geschichte ihrer Entstehung (lebhafter Beifall bei den Nationalliberalen).

Abg. Blümmel (Zentr.): Ich möchte zuerst ganz kurz aber auch ganz entschieden den Antrag der Budgetkommission unterstützen, der dahin geht, daß die Landesherrliche Verordnung vom 26. Juni 1906 dahier abzuändern sei, daß alle sich meldenden badischen Diplomingenieure zum praktischen Vorbereitungsdiens und zur Staatsprüfung zugelassen werden. Es ist mir ganz unbegreiflich, wie eine derartige Verordnung überhaupt zustande kommen konnte, die die badischen Landesfinder an sich und namentlich aber im Wettbewerb mit den Ingenieuren aus anderen deutschen Staaten schwer zu schädigen imstande ist. Ich kann mich dem anschließen, was hier im Berichte gesagt ist über die Benachteiligung, die eintreten kann bei der Anstellung im Gemeindedienste, im Kolonialdienste, in der Großindustrie usw. Es wäre kaum zu verantworten, wenn diese Schädigung der badischen Landesfinder wirklich zu einer fortdauernden und beständigen gemacht werden sollte. Ich glaube, daß auch der Staat ein gewisses Interesse an der Aenderung hat, wenn das richtig ist, was auf Seite 4 des Berichtes über die vertragsmäßige Verwendung von Ingenieuren, unter denen sich sogar eine große Anzahl Ausländer befinden soll, gesagt ist.

Wenn die Regierung meint, daß man ja Nachsicht von der Bestimmung erteilen könne, so müssen wir diesen Standpunkt der Regierung ungefähr aus denselben Gründen bekämpfen, aus denen wir auch im Gehalts- und Qualitätsklassen bekämpft haben. Mit dieser Nachsichterteilung können immerhin auch ungewollt, und objektiv gesprochen, große Ungerechtigkeiten unterlaufen, und es ist gut, wenn man da glatte Arbeit macht und einfach die Bestimmung ändert.

Man sollte auch jungen Leuten, welche die Lust und Liebe zur Weiterbildung haben, welche sich entschlossen haben, den dreijährigen praktischen Vorbereitungsdiens durchzumachen, nicht vorweg die Türe verschließen und ihnen eine solche Weiterbildung unmöglich machen, zumal da, wie schon erwähnt, es sich um die Frage handelt, ob sie später im Wettbewerbe mit Kollegen aus anderen deutschen Staaten leistungsfähig und erfolgreich auftreten können.

Was der Herr Kollege Dieterle gestern von der Schiffbarmachung des Oberrheins gesagt hat, das kann ich insofern unterschreiben, als er ausführte, daß wir, die wir gegenwärtig hier im Hohen Hause sind, wohl kaum diese Schiffbarmachung mehr erleben werden. Wenn er dagegen gemeint hat, daß es dann eine große Lust sein werde, von Dögern nach Karlsruhe auf dem Schiff zu fahren, so möchte ich ihm darin nur insoweit folgen, als ich mich auf eine einmalige Fahrt beschränken möchte; bei öfteren Fahrten würde ich doch lieber unsere Eisenbahn vorziehen, trotzdem wir leider konstatieren müssen, daß die Fahrgeschwindigkeit, mit der unsere Züge zwischen Waldshut und Basel verkehren, im allgemeinen auch nicht außerordentlich groß ist. Dagegen würde auch ich es sehr begrüßen, wenn die Schiffbarmachung auch zwischen Basel und Konstanz sehr bald kommen könnte; die Verbilligung des Transports von Massengütern, z. B. von Kohlen, würde für die Gegend dort oben selbstverständlich von großem Vorteil sein.

Den Ausführungen des Herrn Kollegen Dieterle über die Behandlung der Albtalstraße und über die Möglichkeit, dieselbe in einem guten Zustand zu unterhalten, kann ich beitreten; ich glaube aber, daß diese Verhältnisse der Großh. Regierung bereits bekannt sind. Solange der riesige Verkehr dort herrscht, läßt sich die Albtalstraße einfach nicht so halten, daß sie immer in einem einigermaßen guten Zustande ist; ich muß mich in dieser Beziehung dem Herrn Abg. Dieterle anschließen, wenn er sagt: Die einzige Rettung aus diesen Zuständen wäre die Erstellung einer Bahn. Ich folge bewährten Vorbildern aus früheren Verhandlungen, wenn ich auch hier den Herrn Minister des Innern zur Hilfe anrufe, wenn es sich einmal darum handeln sollte, den Herrn Eisenbahnminister für eine Bahn von St. Blasien nach dem Rheintal zu gewinnen.

Von den Straßenwartshäusern, von denen der Herr Kollege Dieterle gestern gesprochen hat, soll, so viel ich weiß, das eine zwischen Waldshut und Tiengen, das andere auf die Albtalstraße zu stehen kommen. Wie ich gelegentlich gehört habe, scheint man mit dem Betrag, der für diesen Zweck hier ausgeworfen ist, nicht wohl auskommen zu können, sodaß unter Umständen eine Ueber-schreitung dieses Betrages notwendig werden wird. Ob es sich in Wirklichkeit so verhält, kann ich im Augenblick nicht übersehen.

Nun komme ich zu einem Schmerzenskind, das den Beteiligten schon recht viele Sorgen gemacht hat und von dem ich wünschen möchte, daß es auch der Großh. Regierung recht schwer auf dem Herzen liege (Heiterkeit), weil dann anzunehmen wäre, daß die Kur dieses Schmerzenskindes recht bald eintreten würde. Ich meine die Erbauung der Brücke Waldshut-Koblentz. Auf die Materie selber will ich nicht näher eingehen; ich will mich mit der langen Geschichte dieser Angelegenheit nicht befassen; ich will auch nicht über die Notwendigkeit dieser Brücke sprechen, die im Zusammenhang mit einer empfehlenden Ueberweisung ja bereits zweimal vom Landtag und außerdem auch von der Großh. Regierung anerkannt worden ist. Ich will auch nicht von der Gefährlichkeit des jetzigen Zustandes sprechen, ich will auch nicht von der Mißstimmung reden,

die über die Nichterfüllung dieser dringenden Bitte in den beteiligten Kreisen allmählich einzureißen droht — ich will nur betonen, daß nach verschiedenen Wandlungen, durch welche die Angelegenheit hindurchgegangen ist, sie nun in dem Stadium angelangt ist, daß nunmehr wieder einmal eine Vereinbarung zwischen der Großh. Regierung und der Schweiz getroffen wurde, die dahin geht, daß die Ausarbeitung des Projektes endgültig der Großh. Oberdirektion übertragen ist. Ich begrüße gerade diese Vereinbarung ganz außerordentlich; ich möchte aber hierzu doch eine Frage stellen: Wie verhält es sich mit dieser Vereinbarung, ist sie diesmal so getroffen, daß nunmehr der Kanton Aargau sich verpflichtet hat, das Projekt, welches die Oberdirektion ausarbeitet, ohne weiteres anzunehmen, oder hat sich der Kanton Aargau abermals eine Prüfung vorbehalten, so daß es immer wieder möglich ist, daß das Projekt als „nicht genehmigt“ zurückwandert und die gar trübe Aussicht besteht, daß durch das weitere Herüber- und Hinüberschieben die Sache ad calendae graecas vertagt wird? Meines Wissens ist die Oberdirektion mindestens seit Mitte Januar mit der Ausarbeitung des Projektes beschäftigt, und da jedenfalls die Grundlagen für die früheren Projekte noch vorhanden sind, so darf man wohl hoffen, es könnte der Entwurf so zeitig vollendet und die notwendigen Verhandlungen mit der Schweiz so geführt werden, daß auf diesem Landtag noch ein Nachtrag in das Budget eingestellt werden kann. Das letztere möchte ich nicht nur in der Form einer Anfrage, sondern auch mit dem Charakter einer Bitte vorbringen. Diese scheint mir berechtigt zu sein, nachdem bereits im letzten Landtag der Vertreter der Großh. Regierung gesagt hat, es sei anzunehmen, daß „bis zum Zusammentritt des Hohen Hauses in der nächsten Budgetperiode“ (das ist also in dieser die Sache so weit fertig sein könne, daß dann auch eine Entschliebung bezüglich der Wahl des Projektes unter Mitwirkung des Hohen Hauses werde erfolgen können. Angesichts der uns hier eröffneten Aussicht möchte ich, wie gesagt, an die Großh. Regierung die dringende Bitte richten, die Sache so weit zu fördern, daß die Angelegenheit in einem Budgetnachtrag erledigt werden kann.

Vorläufig möchte ich mich auf diese Ausführungen beschränken.

Abg. **Beuedy** (Dem.): Zunächst möchte auch ich meinerseits mich den Worten anschließen, die wir hier von verschiedenen Seiten gegen die Behandlung der Ingenieurpraktikanten und gegen die Verordnung und die Praxis, welche die Großh. Regierung hier eingeführt hat, gehört haben. Auch ich halte es für durchaus untunlich, daß man Leute vor dem zweiten Examen sozusagen abfährt und nun eine Auslese vornimmt, wer das zweite Examen machen darf und wer nicht. Ich meine, gerade bei derartigen Fächern, die so eminent praktischer Natur sind, und wo es vor allem darauf ankommt, wie sich der Mensch im praktischen Leben betätigt und bewährt, gerade da empfiehlt sich ein derartiges Verfahren noch weniger wie in irgend welcher anderen Disziplin. Ich meine also auch, die Großh. Regierung sollte hier zu der früheren Praxis zurückkehren, und Jeden, der sein erstes Examen gemacht hat, auch zum zweiten Examen zulassen. Auch die Begründung, die man für die Verordnung und die neue Praxis angegeben hat, daß nämlich ein so großer Andrang von Leuten stattfinde, daß hier eine Auswahl getroffen werden müsse, scheint mir nicht zuzutreffen; wenigstens würde sich damit, daß ein so großer „Andrang“ wäre, nicht wohl die Tatsache vereinigen lassen, daß man immer in so großer Zahl auf Ausländer greift. Gerade in diesem Ressort sind eine ganze Anzahl von Ausländern,

und zwar wirklich weit entfernten Ausländern, tätig; ich will unter „Ausländer“ etwa die deutschsprechenden Oesterreicher oder Schweizer gar nicht mit umfassen, aber es sind unter diesen auch Angehörige weit entfernter Länder, deren Heimat möchte man sagen, „weit hinten in der Türkei“ ist, „wo die Völker aufeinander schlagen“. Das spricht doch eigentlich nicht dafür, daß man einen so großen Ueberfluß an Einheimischen hätte. Ich möchte also auch meinerseits unterstützen, was die verschiedenen Herren hier gesagt haben.

Sodann möchte ich mich, wie ich es früher schon getan habe, auch diesmal wieder der Landstraßenwärter warm annehmen. Ich will nicht auf die Gehaltsfrage im einzelnen eingehen, weil die Einkommensverhältnisse dieser Leute ja jedenfalls bei Beratung der Gehaltsstarisvorlage noch eingehend besprochen werden können, und weil ja ein Abkommen unter den Mitgliedern des Hauses getroffen ist, in dem jeglichen Stadium der Verhandlungen noch nicht näher auf die Gehaltsverhältnisse einzugehen. Ich möchte aber doch schon jetzt meiner Befriedigung darüber Ausdruck geben, daß, wie aus dem Bericht zu entnehmen ist, in der Tat die Lage dieser Leute sich inzwischen gebessert hat, daß ihre Bezüge größer geworden sind und ebenso eine ziemliche Anzahl seitdem die Beamteneigenschaft erlangt hat. Ich möchte aber doch im Anschluß daran um Auskunft über die auf den ersten Blick befremdliche Tatsache bitten, daß gerade in den oberen Landesteilen, in der Seegegend, die Leute verhältnismäßig sehr schlecht bezahlt sind, daß sie dort durchweg unter dem Durchschnitt stehen, und daß dort auch die Zahl derjenigen, die die Beamteneigenschaft haben, weit unter dem Mittel sich bewegt. Nach dem Berichte sehen wir, daß die baren Jahreslöhne durchschnittlich 615.50 M. betragen und der Prozentsatz derjenigen, die die Beamteneigenschaft besitzen, 71. Wenn wir uns nun in Anlage 1 des Berichts die baren Jahreslöhne der Landstraßenwärter nach dem Stande vom 1. Januar 1908 ansehen, so sehen wir, daß im Bezirk Ueberlingen von 49 Landstraßenwärtlern im ganzen nur einer den Durchschnitt von 636—660 M. befindet. Im Bezirk Konstanz sind es deren zwei, einer in der Kategorie von 606—630 M. und einer in der höheren Kategorie von 786—810 M. Und wenn man noch die Nebenbezüge dazu schlägt, die aus Anlage 2 ersichtlich sind, so sehen wir, daß auch hier, wo der Durchschnitt sich auf 676.50 M. stellt, die Inspektionsbezirke Konstanz und Ueberlingen weit unter dem Durchschnitt sind, daß auch hier nur wenige, in Konstanz im ganzen einer, in Ueberlingen im ganzen 4 von 36 bzw. 49 das Mittel erreichen bzw. überschreiten. Auch was die Anzahl derjenigen anbelangt, die die Beamteneigenschaft besitzen, stehen diese beiden Bezirke, die mich zunächst als Vertreter der Seegegend bzw. der Stadt Konstanz interessieren, weit unter dem Mittel, indem z. B. in Ueberlingen von 49 Beamten nur 27 die Beamteneigenschaft haben. In Konstanz mit 36 Beamten ist das Verhältnis 23 zu 13, das würde also ungefähr dem Durchschnitt entsprechen. Aber was die Entlohnung anbelangt, so stellen die Leute sich hier im allgemeinen viel schlechter als ihre Kollegen sonst im Lande, und ich möchte bitten, mir Aufschluß darüber zu geben, worauf das beruht, und, wenn es nicht zwingend in den Verhältnissen begründet ist, was ich zunächst nicht einsehen und zugeben kann, dahin zu wirken, daß auch diese Leute besser gestellt werden und daß sie der Vorteile, die andere Kollegen genießen, nun auch recht bald teilhaftig werden.

Es haben sich sodann die Bureauassistenten, wie den Herren bekannt ist, an das Haus gewendet mit einer

Darstellung, in welcher sie ausführen, daß sie für ihre Tätigkeit auf dem Gebiete des Kreiswegewesens schlechter bezahlt würden als früher. Während diese Beträge früher von den Kreisen ausbezahlt worden sind, wurden sie vor einigen Jahren auf den Staat übernommen, und es wird mir mitgeteilt, und wir ersehen das auch aus der Eingabe, daß alsbald bei Uebernahme dieser Beträge auf den Staat eine verhältnismäßig recht erhebliche Kürzung der Bezüge für diese Nebenarbeit eingetreten ist, daß das Maximum von 600 auf 400 M. gesunken ist. Ich halte das für durchaus nicht angebracht. Ich meine, der Staat sollte mindestens so nobel sein wie die Kreise, und er sollte das umsomehr, als die Leute sonst recht bescheidene Einkommensverhältnisse haben und diese kleinen Nebeneinnahmen recht gut brauchen könnten. Ich möchte also bitten, das Augenmerk darauf zu richten. Auch hier wird übrigens die Besserstellung dieser Leute bezüglich ihres Einkommens in der Hauptsache bei Verhandlung des Gehaltstarifs zu entscheiden sein, deshalb will ich mich heute auf die gemachten Bemerkungen beschränken.

Sie werden es sodann begreiflich finden und nicht anders erwartet haben, daß ich mich nun etwas mit der Frage der Fortführung der Schiffbarmachung des Rheins über Basel hinaus bis zum Bodensee befaße. Es haben sich verschiedene andere Herren, die nach der Wortmeldung vor mir daran waren, bereits mit diesem Gegenstande befaßt, und ich kann wohl sagen, daß ich als Vertreter der Stadt Konstanz wohl in erster Linie der dazu Berufene bin. Ich habe auch auf früheren Landtagen schon mehrfach auf die dringende Notwendigkeit hingewiesen, daß die Regulierung des Rheins nicht bei Straßburg und Basel ein Ende nehme, sondern daß sie weitergeführt und durchgeführt werde bis nach Konstanz, bis in das Seebecken des Bodensees. Ich will mir ja natürlich durchaus nicht die Priorität hierin anmaßen. Schon lange vor mir haben andere Leute diese Frage in der Öffentlichkeit und in fachwissenschaftlichen Aufsätzen usw. behandelt. Diese Idee ist aber früher auf wenig freundliches Entgegenkommen in diesem Hause, speziell bei der Großh. Regierung, gestoßen. Sie hat das Schicksal, kann man wohl sagen, beinahe aller neuen Ideen geteilt, daß sie zunächst mit einer gewissen überlegenen, herablassenden Ironie von seiten der berufenen Sachverständigen behandelt werden, daß sie so als eine Art von Zukunftsmusik von zweifelhafter Güte und Beschaffenheit betrachtet werden, daß man im günstigsten Falle sagt, die Sache liegt noch „in nebelgrauer Ferne“, es wird keiner von uns erwarten, daß er das noch erlebt. Und ähnliche Töne sind ja auch gestern in diesem Hause laut geworden. Nun, ich sage: Ich fühle mich jung genug, um die Hoffnung haben zu können, daß ich die Durchführung der Schiffbarmachung des Oberrheins bis zum Bodensee noch erleben werde.

Früher ist, wie gesagt, diese Idee auf wenig freundliches Entgegenkommen gestoßen. Ich habe mich daher umsomehr gefreut, daß sich doch nach und nach ein Wandel der Anschauungen in dieser Beziehung vollzogen hat. Das ist auch schon aus den Ausführungen der Herren Kollegen Gießler und Pfefferle hervorgegangen.

Ich habe mich auch gefreut, daß der Herr Minister in der Ersten Kammer eine Prüfung der Frage der Fortführung zunächst einmal bis Basel zugesagt hat, was an und für sich selbstverständlich ist nach dem Geiste, der unser Ministerium in diesen Fragen beherrscht — das kann man, ohne ihm eine Lobrede halten zu wollen, wohl sagen. Ich hoffe aber, daß sich das Studium nicht auf die Strecke bis Basel beschränkt, sondern daß es sich alsbald in intensiver Weise auch mit der Frage der Fortführung der Schiffbarmachung des Rheins bis

an den Bodensee hinauf befaßt. Ich kann darauf hinweisen, daß auch außerhalb dieses Hauses und auch außerhalb des Landes diese Frage mit großem Interesse verfolgt wird. Es hat sich in Konstanz ein Verein zur Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee gebildet, dem die Handelskammern, Gemeinden usw. der in Betracht kommenden oberbadischen Landesteile beigetreten sind. Er steht unter dem Vorsitz unseres außerordentlichen rührigen, tatkräftigen und energischen Handelskammerpräsidenten, des Herrn Kommerzienrats Stromeyer in Konstanz. Ich weise auf ähnliche Bestrebungen des bayrischen Kanalvereins unter dem Protektorat des in diesen Fragen außerordentlich erfahrenen, weislichen und großzügigen Prinzen Ludwig von Bayern hin. Auch in der Schweiz sind ähnliche Bestrebungen zutage getreten. In Württemberg hat sich ein Kanalverein für den Bau eines Kanals von der Donau bei Ulm bis nach Friedrichshafen gebildet. Ich glaube, schon die Tatsache, daß so viele ernste Männer der Praxis und Männer in hohen und sehr hohen Stellungen sich mit dieser Sache in dieser Weise befaßen, ich glaube, schon die Namen dieser Männer bürgen dafür, daß es sich hier um eine Sache von größter Tragweite, großer Ernsthaftigkeit und auch unmittelbar praktischer Durchführbarkeit handelt. Sonst würden sich diese Männer nicht in dieser Weise für die Sache interessieren und sich ihrer annehmen.

Was die wirtschaftliche Seite der Frage anbelangt, so glaube ich darüber nicht in Einzelheiten eingehen zu können. Ich habe das auf dem letzten Landtag an der Hand von Arbeiten der Konstanzer Handelskammer getan und damals das statistische Material über die voraussetzlichen wirtschaftlichen Leistungen dieser neuen Wasserstraße vorgetragen. Ich kann heute darauf verweisen, und ich habe um so weniger notwendig, gegenüber der Großh. Regierung die wirtschaftliche Seite der Sache zu betonen, weil gerade die maßgebenden Persönlichkeiten in diesem Ressort, der derzeitige Herr Minister des Innern und der Herr Direktor des Wasser- und Straßenbaues, in ihrer früheren dienstlichen Tätigkeit lange in unserer Gegend gewesen sind und die wirtschaftlichen Interessen, die Nöte und Anliegen unserer Gegend ganz genau kennen und, das kann ich auch wohl noch hinzufügen, in gutem Andenken von jener Zeit her bei uns stehen als Männer, die ein offenes Auge und ein warmes Herz für die Wünsche und Anliegen unserer Gegend haben. Ich hoffe, daß sie das auch in der Zukunft betätigen werden und mit ihrem Interesse auch der Lösung dieser Frage zu Hilfe kommen werden.

Ich will nur mit einem Worte auf die äußerst mißliche Lage der Industrie in den oberen badischen Landesteilen, in der Seegegend und speziell in Konstanz hinweisen. Weit abgelegen von den Zentren der Industrie, vom Meer und insbesondere von den großen Kohlenlagern leidet unsere Industrie darunter, daß einerseits die Rohprodukte für sie durch die ungeheueren Transportkosten kolossal verteuert werden. Das trifft speziell für Kohlen zu, die ja in erster Linie für die Industrie in Betracht kommen. Sie ist dadurch schon in einer viel schlechteren Lage als ihre Konkurrenz mitten im Lande. Auf der anderen Seite kommt dazu, daß der Abzug der gewonnenen Produkte durch die großen Transportkosten bis an die Hauptmärkte und durch die Nähe der Grenze und die Zollverhältnisse ebenfalls sehr erschwert ist. Es ist also ohne weiteres einleuchtend, daß, wenn die mit großer Energie und Unternehmungsgeist ins Leben gerufene und trotz dieser ungünstigen Bedingungen sich in schöner Blüte befindliche Industrie durch

Eröffnung dieser Wasserstraße in der Lage wäre, ihre Rohmaterialien auf dem billigen Wasserwege zu beziehen und ebenso billig ihre gewonnenen Massengüter wieder abzugeben, sie einen ganz ungeahnten Aufschwung nehmen würde. Es würde das selbstverständlich auch der Landwirtschaft zugute kommen. Es ist in den letzten Wochen manches gute Wort über die Wechselbeziehungen zwischen Industrie und Landwirtschaft hier gesprochen worden. Es ist gesagt worden, daß, wenn es der Industrie gut geht, auch die Landwirtschaft Vorteile davon hat, und ich habe mich sehr gefreut, daß gerade von Vertretern ländlicher Bezirke mit ausschließlich landwirtschaftlicher Bevölkerung dieser Zusammenhang zwischen Industrie und Landwirtschaft so offen und rückhaltlos betont worden ist. Aber abgesehen von dem indirekten Vorteil, den auch die Landwirtschaft von dem Aufblühen der Industrie hätte, würde sie auch direkten Vorteil von einem solchen Wasserweg haben. Sie wäre in der Lage, ihre Produkte — ich erinnere an Getreide und Produkte der Forstwirtschaft — in viel vorteilhafterer Weise abzugeben, wenn sie den billigen Wasserweg hätte, als das jetzt mit der Eisenbahn möglich ist.

Ich weise sodann darauf hin, daß gerade die Strecke von Basel bis Konstanz von der Natur geradezu prädestiniert erscheint, als große Wasserstraße eröffnet zu werden, da eine große Zahl von Zufahrtslinien aus den Ländern südlich der Alpen hier münden. Ich erinnere an die Ostalpbahn, Simplon, die Gotthardbahn, ich erinnere an die Bahn, die durch den Splügen ober die Greina projektiert ist, ich erinnere an die Arlbergbahn. Alle diese Bahnen münden auf der Basis des Rheins zwischen Konstanz und Basel, und man kann somit sagen, daß diese Linie des Rheins, wenn sie der Schifffahrt erschlossen würde, das natürliche Bindeglied abgeben würde zur Verbindung des Mittelländischen Meeres mit der Nordsee. Es ergibt sich auch daraus schon, daß nicht nur wir Badener bei der Sache beteiligt sind, sondern daß noch eine Reihe von andern Ländern das größte Interesse daran haben: die Schweiz in ihrem östlichen Teile, Oesterreich mit Vorarlberg, Bayern und Württemberg, wenigstens mit den südlichen Landesteilen, die an den Bodensee anstoßen. Es ist auch selbstverständlich, daß alle diese Staaten sich an den Kosten beteiligen müßten. Es ist das auch bereits anerkannt worden aus dem Munde eines Mannes, der wohl berufen ist, hier ein Urteil darüber abzugeben: Es hat Prinz Ludwig von Bayern anlässlich der Besichtigung des Rheinfalls durch den bayerischen Kanalverein am 3. Juni vorigen Jahres geäußert: „Hier, wo es sich um ein Werk handelt, das kein Staat allein errichten kann, müssen wir gemeinsam handeln.“

Ich will auch darauf hinweisen, daß die Frage nicht nur einen wirtschaftlichen Wert hätte, sondern auch als Touristenlinie allerersten Ranges in Betracht kommt. Gerade die Gegend dort am Oberrhein ist reich an wunderschönen Landschaftsbildern, und wenn sie vielleicht auch nicht den romantischen Reiz hat, wie ein Teil des Rheins etwa in der Gegend zwischen Bingen und Koblenz zu bieten vermag und auch nicht das pittoreske Bild bietet wie ein Schweizer Gebirgssee, so ist dort doch eine ganz andere Art von landschaftlicher Schönheit vorhanden, die auf jeden dafür Empfänglichen einen großen Eindruck machen muß. Vor allen Dingen ist eine ungewöhnliche Abwechslung in dem Landschaftsbild dort vorhanden. Bei jeder Biegung des Rheins bietet sich uns ein ganz anderes, immer neues, schönes, stimmungsvolles Landschaftsbild. Ich glaube, daß gerade der Fremdenverkehr diese Strecke stark benützen würde. Wir haben ja jetzt schon eine Dampfschiffahrtsverbindung bis Schaffhausen, die landschaftlich

zu den schönsten Strecken gehört, die man sich nur denken kann. Sie wird aber, vielleicht gerade deshalb, weil sie keine Fortsetzung hat und wohl auch nicht der Komfort auf den Schiffen geboten wird, wie man ihn heute gewohnt ist, nicht so stark frequentiert, wie die Gegend vermöge ihrer landschaftlichen Schönheit es verdienen würde. Wenn aber die Schifffahrt bis Basel durchgeführt und so die Schifffahrt auf dem ganzen Rhein vom Meer bis zum Bodensee ermöglicht würde, so glaube ich, würde das einen Touristenweg allerersten Ranges geben.

Was nun die Kosten und technischen Schwierigkeiten anbelangt, so sind sie beide im Verhältnis zur wirtschaftlichen Bedeutung des Unternehmens nicht als hoch oder bedeutend zu bezeichnen. Ich will Sie nicht lange mit Berechnungen aufhalten, aber ich will hinweisen darauf, daß nach der Berechnung der Kosten, die Ingenieur Gelpke auf Grund langer Studien — er befaßt sich seit Jahren mit diesen Arbeiten — gemacht hat, die Kosten sich auf höchstens 30—35 Millionen Mark belaufen würden. Wenn man bedenkt, daß außer Baden noch vier Länder, die Schweiz, Oesterreich, Bayern und Württemberg, daran beteiligt sind, so muß man sagen, daß das doch kein übermäßiger Betrag ist. Wir geben für einzelne Bahnhöfe in Basel, in Karlsruhe allein mehr aus, als dieses große Unternehmen erfordert, von dem das Wohl und der Aufschwung eines ganzen großen Teils unseres Landes unmittelbar abhängt.

Auch die technischen Schwierigkeiten sind durchaus nicht so groß, wie man früher gedacht hat. Im allgemeinen muß man sagen, sind die Schifffahrtsverhältnisse des Oberrheins von Basel aufwärts sehr günstig, sie sind viel günstiger als auf der Stromabwärts gelegenen Strecke. Sie sind nicht wie dort durch Korrekturen behindert, bei denen man vielleicht etwas sehr weit gegangen ist zu einer Zeit, wo eine ziemlich blühende Schifffahrt bis nach Basel hinauf ging (wir erinnern uns vielleicht noch aus der Schule, wie wir aus Hebel's „Schaffhäusern“ gelesen haben, wie man den Rhein hinauf bis nach Basel gefahren ist). Auf der oberen Strecke haben wir vielmehr im allgemeinen gutes, genügend tiefes und ständiges Fahrwasser, so daß also hier an und für sich keine besonderen Schwierigkeiten bestehen. Schwierigkeiten sind nur bei den bekannten Stellen, wo die Stromschnellen sich befinden, und vor allen Dingen beim Rheinfall bei Neuhausen zu überwinden. Darüber haben wir von dem bereits genannten Ingenieur Gelpke eingehende Berechnungen, der sich, wie gesagt, lange Zeit mit dieser Sache befaßt und der u. a. einen sehr schönen, instruktiven Vortrag am 15. Oktober 1907 im Inselhotel in Konstanz gehalten hat, von dem auch ein Sonderabdruck erschienen ist, der allen für diese Dinge sich interessierenden Personen nur empfohlen werden kann. Herr Gelpke hat berechnet, daß für die Strecke von Basel bis Neuhausen mit 117 km 6 Schleusen und ein Kanal von einer Länge von 1000 m notwendig seien. Zur Überwindung der Schwierigkeiten beim Rheinfall und bei dem Ueberfallwehr von Schaffhausen wären 2 Tunnel von je 600 m Länge und einer Breite von 12—14 m mit entsprechenden Schifffahrtschleusen notwendig. Wenn man bedenkt, daß der einzige Kanal von Marzelle nach der Rhone einen Aufwand von 76 Millionen Franken erfordert hat und einen Tunnel von 7 km Länge und 22 m Breite, so muß man sagen, daß zur Schiffbarmachung des Oberrheins relativ wenig an finanziellen Opfern aufgewandt werden müßte, wenn man diese auch von Basel bis Konstanz durchführen würde. Ich möchte also die dringende Aufforderung an die Regierung richten, diese ganze Angelegenheit rasch und energisch in die Hand zu nehmen und sie mit tüchtigster Energie

zu fördern; ich möchte besonders bitten, sich bei ihrer Prüfung der Angelegenheit nicht nur auf die Strecke des Rheins bis nach Basel zu beschränken, sondern die Aufmerksamkeit der Durchführung der Aufgabe bis nach Konstanz zuzuwenden, und was ich besonders auch betone, jetzt schon bei der Anlage etwaiger Kraftwerke am Oberrhein, insbesondere desjenigen bei Laufenburg, auf die Erfordernisse dieser zukünftigen Schiffsahrtstrecke genügend Rücksicht zu nehmen. Es darf hier keine Verkümmelung des Rheins in der Weise eintreten, daß die Strecke später nicht mehr für die Schiffsahrt benutzt werden könnte; insbesondere müssen genügend große Schleußen errichtet werden im Hinblick auf die spätere Schiffbarmachung, und muß darauf hingewirkt werden, daß die Schiffbarmachung des Oberrheins die Anlage von Kraftwerken zur Nutzbarmachung der Wasserkräfte Hand in Hand miteinander gehen und sich gegenseitig unterstützen, wie das auch in der Arbeit des Herrn Gelpke in eingehender Weise auseinandergesetzt wird. Ich möchte dann vor allen Dingen auch noch darauf hinweisen, daß bei den Verhandlungen, die mit der Schweiz über die Fortsetzung der Arbeiten zur Schiffbarmachung des Rheins bis nach Basel gepflogen werden müssen, mit aller Energie auch auf die Fortsetzung dieses großen Wertes von Basel bis nach Konstanz hingewirkt wird. Ich fürchte sonst, daß, wenn wir die Schiffbarmachung des Rheins bis nach Basel erreicht haben werden, hier das Interesse der Schweizer für die Fortsetzung der Arbeiten unter Umständen sehr erlahmen wird; und damit wäre der Hauptvorteil lediglich der Stadt Basel und dem dortigen Hinterlande zugute gekommen, während wir im oberbairischen Landesteil, speziell in der Seegegend, in Konstanz, auch fernerhin von dem großen Werte abgeschnitten blieben. Ich möchte also bitten, daß die Großh. Regierung mit aller Entschiedenheit unsere Interessen den Schweizern gegenüber, die sehr energische und praktische Geschäftsleute sind, in dieser Beziehung wahr. Ich bin, wie gesagt, nicht so pessimistisch, daß ich glaube, wir würden die Ausführung dieser Aufgaben nicht mehr erleben, sondern ich bin im Gegenteil der Meinung, daß diese Fortsetzung der Schiffbarmachung des Rheins in der nächsten Zukunft zur Ausführung gelangen könnte und sollte. Ich kann da an das Wort erinnern, mit dem Herr Gelpke seinen Vortrag in Konstanz geschlossen hat, nachdem er darauf hingewiesen, die verschiedenen Staaten müßten zu diesem großen Werte zusammenwirken, die Einzelnen seien zu schwach, um mit Erfolg durchzubringen: „Wirken wir gemeinsam als Freunde, und das nächste Jahrzehnt schon krönt ein vollendetes Werk!“ Ich glaube damit schließen zu können, daß ich sage, die Großh. Regierung, die Männer, die sich dieser Frage energisch annehmen, die sie in tunlichster Eile ihrer Durchführung und Vollenbung entgegenführen, sie können dann mit Recht von sich sagen: Monumentum exegi aere perennius. (Beifall bei den Demokraten.)

Abg. Hennig (Zentr.): Erlauben Sie mir, die Aufmerksamkeit des Hohen Hauses von dem weitausschauenden Projekt der Rheinregulierung und der Schiffbarmachung des Oberrheins wieder auf einen recht profaischen Gegenstand zu lenken. Dem, was wir in bezug auf das Straßenwesen, das zur Diskussion steht, gehört haben, kann man im allgemeinen nur zustimmen; jedenfalls hält Baden in dieser Beziehung den Vergleich mit anderen Staaten recht gut aus. Allein es gibt auch noch Straßen und Gegenden, wo die Straßenverhältnisse sehr im argen liegen, und ich habe gerade in meinem Bezirk eine Straße dieser Art, es ist das die Straße von Wolfach bis Rippoldsau, eine Strecke von etwa 5 Stunden. Wer in jener Gegend bekannt ist, der weiß, daß es dort sehr viel Wald gibt, und daß die Einwohner

in Wald hauptsächlich ihr Vermögen haben. Nun ist ihnen aber der Transport des vielen Holzes sehr erschwert, und man weiß auch, daß der Absatz des Holzes sehr leidet, wenn die Transportkosten zu hoch sind, es herrschen da außerordentlich schlechte Transportverhältnisse. Die Leute haben schon lange um eine Bahn petitioniert, aber wie das aus der Denkschrift der Großh. Regierung hervorgeht, ist davon keine Rede. In der Hohen Ersten Kammer hat ein Mitglied bei der Besprechung der Petition im letzten Landtag erklärt, man solle diesen Leuten keine großen Hoffnungen machen, denn es würde noch lange dauern, bis sie zu einer Bahn kommen. Das haben die Leute da droben auch gelesen, und sie waren sehr niedergeschlagen über diese Mitteilung. Nun fehlt es ihnen aber nicht bloß an einer Bahn, sondern sie haben auch sehr schlechte Straßenverbindungen. Die dortige Straße ist einerseits sehr schmal, sodaß die Holzfuhwerke kaum aneinander vorbeikommen können, andererseits hat sie kein festes Fundament, sodaß, wenn es einigermaßen regnet oder im Frühjahr das Wetter aufgeht, diese großen Holzfuhwerke bis an die Achse einsinken.

Diese Leute haben also schon durch ihre eigene Straße sehr große Schwierigkeiten und Auslagen, und müssen dann noch neben den vielen Kosten, welche diese Straße ihnen verursacht, nach dem Gesetz als Steuerzahler auch zu den anderen Straßen beitragen. Man darf darum doch gewiß hoffen und wünschen, daß auch dieser Straße einmal mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird. Es sollte vor allem mehr Schottermaterial auf diese Straße geworfen werden, damit die Leute doch einigermaßen darüberfahren können. Und dann glauben die Leute, es sollte auch eine Verbreiterung der Straße eintreten. Das sind alles ganz profaische Dinge. Allein gerade solche profaische naheliegende Dinge sollte man ins Auge fassen und erlebigen, bevor man den weit ausschauenden Projekten, wie sie Herr Kollege Benedey vorgebracht hat, energische Aufmerksamkeit zuwendet. Eine Eisenbahn wird natürlich den Bedürfnissen abhelfen. Ich möchte das Ministerium bitten, meinem Wunsche nachzukommen. (Bravo!)

Abg. Jhrig (Dem.): Ich hatte vor, die Verhältnisse der Straßennetze hier zu besprechen, füge mich aber natürlich auch der Anordnung des Hauses, daß diese Angelegenheit erst später gelegentlich der Behandlung der betreffenden Petition zur Erörterung kommen soll. Ich muß mich einem Spezialfall zuwenden, der mir von den Anwohnern und Hauseigentümern der Stefanienpromenade in Mannheim zum Vortrag übergeben worden ist. Diese Leute fühlen sich außerordentlich beschwert durch das rigorose Verhalten der Rheinbauinspektion in Mannheim, welche die Paragraphen der Wasserpolizeiordnung engherzig auslegt, sodaß die Leute dort nicht mehr wissen, wie sie es anstellen sollen, um einerseits den Verpflichtungen der Stadtgemeinde gegenüber zu genügen und andererseits auch mit den Bestimmungen der Wasserpolizei im Einklang zu bleiben. Die Sache ist der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues nicht unbekannt; denn einer der Anwohner hat sich bereits an dieselbe wenden müssen. Ich will nicht davon reden, wie die Bestimmungen im Ueberflutungsgelände gehandhabt werden sollen; ich will auch nicht über die Behandlung der Dammböschung dort reden, weil auch ich anerkenne, daß sie gerade an jener Stelle außerordentlich vorsichtig behandelt werden muß (die Strömung des Rheins treibt gerade auf jenen Platz zu). Aber wie die Pflanzung der Dammtone eingeeignet ist, das scheint auch mir über das Ziel weit hinaus zu schießen. Man hat z. B. einem Hauseigentümer, dessen Haus direkt an den Damm

angebaut ist, der die Dammbreite 3,60 Meter von der Bauflucht ab mit einem Zementbelag versehen und den vorderen Streifen der Krone von 40 cm Breite mit einem Band von Epheu bepflanzt hat, diesen Epheu abgesprungen, ebenso die in gewissen Abständen in dieses Band hineingepflanzten Rosenstöcke, auch die Tropfstein-einfassung zwischen dem Zementbelag und diesem schmalen Epheuband, und hat auf § 3 der Wasserpolizeiordnung hingewiesen, wonach die Dammkrone nicht mit Bäumen oder Gesträuch bepflanzt werden dürfe. Nun ist es doch ganz selbstverständlich, daß man hier beim Verbot einer Bepflanzung der Dammkrone nicht an Epheu oder etwas dergleichen gedacht hat, daß man ganz gewiß auch nicht an das eine oder andere Rosenstöckchen gedacht hat, das da gepflanzt werden könnte, oder an einige Tropfsteine, die zur Verschönerung des Geländes eingefügt werden. Die Rheinbauinspektion hat die kleine Anlage aber trotzdem abgesprungen, und es hat eines monatelangen Kampfes bedurft, bis endlich die Großh. Oberdirektion in vernünftiger Erwägung die Entscheidung getroffen hat, daß die Anlage zugelassen sei.

In einem anderen Fall ist einem Hausbesitzer neben-
dran die Auflage gemacht worden, sogar Bäume, die einen Meter weit vom Dammfuß entfernt im Ueberflutungsgebiet stehen, zu entfernen, obwohl sie vom vorhergehenden Besitzer des Hauses gepflanzt worden sind und seit einigen Jahren unbeanstandet dort gestanden haben. Der Mann fragt sich auch wohl mit Recht, auf Grund welcher Bestimmung man ihm das unterzagen könne, während doch bekanntlich ein großer Wald im gleichen Ueberflutungsgebiet liegt. Man versteht auch hier nicht, wie man den erwähnten § 3 anwenden kann. Hier soll auf der Dammkrone nicht einmal ein Rosenstock gepflanzt werden, die Stadt aber hat weiter hinaus auf dem Damme eine ganze Apfelbaumallee angelegt, die natürlich bestehen bleibt (ich habe gar nichts dagegen, im Gegenteil, ich würde es sehr bedauern, wenn sie wegläme). Dann wieder hat man Einzelnen, die sich dort angebaut haben, nicht gestattet, den einen oder anderen Baum, der ihnen bei ihrer Anlage im Wege war, zu entfernen.

Der genannte Paragraph wird bald dahin ausgelegt, es dürfe kein Gesträuch und kein Baum auf der Dammkrone sein, bald dahin, es dürfe dort kein Baum entfernt werden. Es scheint mir aber unzulässig zu sein, bald nach der einen, bald nach der anderen Seite die Entscheidung zu treffen. Gewiß gibt es ja eine weitere Bestimmung, die Ausnahmen und Milderungen bezüglich des § 3 zuläßt, und ich glaube, daß man gerade in einem solchen Fall, wo es sich um ein Gelände handelt, das durch städtische Auflage als Biergarten behandelt werden muß, weitgehend entgegenkommen könnte. Aber das scheint eben von Seiten der Rheinbauinspektion nicht in wünschenswertem Umfang getan worden zu sein. Die Leute dort sagen sich, es sei doch wohl das richtigere, sich, statt gleich eine Anzeige an das Bezirksamt zu machen und dieses zu Strafen anzuregen, mit dem betreffenden Eigentümer ins Benehmen zu setzen, ihn bei der Besichtigung beizuziehen und sich mit ihm persönlich zu verständigen, was an solchen Plätzen anzubringen und wegzulassen ist. Dann könnte doch endlich etwas Vernünftiges dabei herauskommen.

Es sind auch einzelne kleine Geländer oben auf der Dammkrone in Flutrichtung angebracht, die mehr zur Zierde dienen sollen als eigentlich zu irgend einem Schutz; höchstens sollen sie vielleicht die Kinder veranlassen, nicht den Damm hinunterzuspringen, was doch nur zum Schutze des Dammes dient. Diese Geländer sind in etwa $\frac{1}{2}$ Meter Höhe leicht hingestellt und geben der Rheinbauinspektion ständigen Anlaß zu Auflagen an die Eigentümer, obwohl

jeder, der die Sache ansieht, sich sagen muß, in einem Ernstfall bei Hochwasser, wenn sie wirklich das notwendige Betreten des Dammes und der Dammböschung hindern würden, kann man sie mit 2 oder 3 Hammer-schlägen beseitigen.

Ich möchte darauf hinweisen und die Großh. Oberdirektion bitten, daß sie die nötige Anweisung dorthin gibt, daß man nicht in rigoroser Weise gegen die Leute vorgeht, die mit ganz gewaltigem Kapital ihre Häuser dort gebaut haben und hohe Steuern und Umlagen zahlen. Es ist das einer der schönsten Stadtteile in Mannheim. Das geht schon daraus hervor, daß der Mietzins entsprechend hoch ist. Für eine Vierzimmerwohnung kommt die Miete im Jahre auf 1400 und 1500 M. zu stehen. Das wird Ihnen schon zeigen, daß es im ganzen sehr wertvolle Objekte sind, und warum diese Hausbesitzer bestrebt sind, das Gelände, das noch im Ueberflutungsgebiet liegt, auch schön und der ganzen Anlage entsprechend gut herzustellen, und daß sie andererseits auch nicht mehr als unbedingt nötig, also als die Sicherheit des Dammes gegen Hochwasserfahrgefahr verlangt, beengt werden sollten. Ich will dabei keinesfalls gegen notwendige Bestimmungen Opposition machen. Ich sehe auch ein, und ich habe das schon vorherhin bemerkt, daß gerade jene Stelle eine etwas schwierig zu behandelnde ist, daß auf sie vielleicht von Seiten der Inspektion besonders Rücksicht genommen werden muß. Aber es wirkt ja geradezu lächerlich, wenn man schließlich soweit geht, daß man nicht einmal mehr ein Rosenstöcklein oder einige Geeypflanzen auf der Dammkrone zuläßt. Wenn die Großh. Oberdirektion Anweisung geben wollte, daß man die einschlägigen Paragraphen auch sinngemäß auslegen sollte, und nicht zu buchstäblich, und wenn sie insbesondere dahin wirken wollte, daß vor Erlassung von Auflagen jeweils der Hauseigentümer zugezogen wird, damit man durch persönliche Unterredung die Sache klar stellen könnte, dann würde sich die Großh. Oberdirektion den Dank dieser ziemlich großen Zahl von Hausbesitzern verdienen (Beifall).

Abg. Gierich (kons.): In dem von dem Herrn Berichterstatter erstatteten Bericht interessiert mich besonders das, was über die Rheinregulierung zwischen Sonderheim und Straßburg gesagt worden ist. An der Regulierung des Rheines auf dieser Strecke hat ja natürlich die gesamte Geschäftswelt in Mittelbaden und Oberbaden das größte Interesse. Nachdem nun einmal der Hafen in Karlsruhe und auch der Hafen in Kehl mit großen Kosten erstellt worden sind, möchte man doch auch die Vorteile, die damit geboten werden, möglichst nutzbar machen. Das ist leider seither nicht immer der Fall gewesen, denn die Schifffahrt auf dem Rheine von Mannheim aufwärts lag seither und liegt jetzt noch sehr im Argen. Im letzten Jahre, in dem die Wasserverhältnisse des Rheines abnorm waren, konnte die Schifffahrt zwischen Mannheim und Karlsruhe und dementsprechend auch nach Straßburg während 135 Tagen nicht ausgeübt werden. Nun wäre das nicht einmal so schlimm, wenn die 135 Tage zusammenhängen würden. Die Schifffahrt war vom 1. bis 4. Januar geschlossen, wie man mir von zuständiger Seite mitgeteilt hat, dann vom 9. Januar bis 21. Februar, vom 20. September bis 29. September, vom 1. Oktober bis 12. Dezember und vom 27. Dezember bis 31. Dezember. Durch diese unzusammenhängenden Unterbrechungen sind natürlich alle Berechnungen in Frage gestellt, und man kann deshalb, falls man sich auf ein geschäftliches Unternehmen einlassen will, bei der Berechnung die Vorteile der Wasserfracht in dem Maße, wie man vermuten sollte, nicht ausnutzen.

Die Ursachen dieses Mißstandes sind ja bekannt. Sie liegen daran, daß der Rhein viel Geschiebe mit sich führt, das bald da bald dort abgelagert wird. Mit der Beseitigung dieser Hindernisse ist nun in systematischer Weise begonnen worden. Die Strombauverwaltungen sind daran, auf dem unteren (badischen) Bauabschnitt bei Leopoldshafen Buhnen einzubauen, Grundschwelle einzulegen, und auf dem oberen elsässischen Bauabschnitt die Stromwindung zwischen Greffern und Söllingen auszubauen. Der Bericht sagt auch, daß man damit gute Erfahrungen gemacht habe. Die ausgebaute Strecke bei Leopoldshafen ist denn auch, wie mir von Schiffsinteressenten bestätigt wird, tatsächlich bei niedrigerem Wasser jetzt leichter zu befahren, als das früher der Fall war. Es hat mithin die Verengung des Talweges zur Erleichterung der Schifffahrt beigetragen, und es wäre der Wunsch sämtlicher Interessenten, daß auf der ganzen Strecke zwischen Mannheim und Karlsruhe der Rheinbau so gefördert werden könnte, daß bald eine regelmäßige Schifffahrt ermöglicht wäre.

Der Verkehr im Karlsruher Hafen hat sich in den letzten Jahren ganz gut entwickelt. Er leidet freilich unter dem Mißstande, daß die Schifffahrt nicht regelmäßig offen ist. Aber die Zahlen, die ich Ihnen geben kann, geben doch ein Bild dafür, in welcher Weise der Hafen noch mehr ausgenützt werden könnte. Es sind im Jahre 1907 in Karlsruhe 39 255 Tonnen Getreide, 276 706 Tonnen Kohle, 12 134 Tonnen Holz eingelassen. Diese Menge entspricht 32 809 Eisenbahnwaggons mit je 200 Zentner oder über 100 Waggons täglich, das Jahr zu 300 Tagen gerechnet.

Besonders bemerkenswert ist die Verschiebung von Holz rheinabwärts. Es hat sich für Holz der Karlsruher Hafen zum Sammelpunkt für ganz Oberbaden, auch für Württemberg und teilweise Bayern entwickelt. Der Versand von Holz rheinabwärts hat 74 286 Tonnen betragen. Auch diese Zahlen könnten noch viel mehr gesteigert werden, wenn die Interessenten, hauptsächlich die Versender, jeweils mit Zuverlässigkeit darauf rechnen könnten, daß auch beim Eintreffen des Holzes ein Schiff daliegt, was gleich beladen und zur Abfahrt bereitgestellt werden kann. Das ist aber, wie man mir sagt, nicht immer der Fall, und deshalb wird vieles Holz direkt nach Mannheim statt nach Karlsruhe geschickt.

Eine Erschwerung im Hafenverkehr macht sich auch noch darin geltend, daß der Hafen in Karlsruhe verschiedene Vorteile, die andere Häfen genießen, nicht besitzt. Z. B. kommen einige Eisenbahnausnahmetarife für Karlsruhe nicht in Betracht, anders wie für Mannheim und, wie ich glaube, für Rehl. So ist auch die Zollabfertigung etwas teurer als in anderen Häfen. Das ist ja aber Nebensache und kommt hier nicht in Betracht. Es ist Sache der Hafenverwaltung bzw. der Eigentümerin des Hafens, der Stadt Karlsruhe, hier für Abhilfe Sorge zu tragen.

Die Hauptsache wäre — und das würde von der Geschäftswelt freudig begrüßt werden —, wenn recht bald eine regelmäßige Schifffahrt von den Seehäfen bis nach Karlsruhe eingerichtet werden könnte, und das kann nur der Fall sein, wenn die Stromrinne des Rheines ausgebaut ist. Bis jetzt kann sich die Schifffahrt nicht voll entfalten, weil viele Schiffe in Mannheim umgeladen werden müssen. Wenn also der Rheinbau so gefördert werden könnte, daß die Schiffe von den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen ohne Umladung nach Karlsruhe kommen könnten, so wäre das für den Handel, für die Industrie, überhaupt für alle oberbadischen Interessenten von sehr großem Wert.

Selbstverständlich ist die Fahrerinne bis nach Straßburg für die dort und im Oberland wohnenden Geschäftsleute gerade so wichtig als für die in Mittelbaden wohnenden der Karlsruher Häfen. Ich verstehe es deshalb auch, daß die dortigen Geschäftsleute so sehr auf den Ausbau der Wasserstraße drängen.

Ob es sich so leicht machen läßt, wie hier in der Kammer von einigen Herren gehofft wird, daß der Rhein auch in seinem oberen Laufe bis nach Basel und von Basel nach Konstanz zur Schifffahrt ausgebaut werde, erscheint mir doch fraglich. Der Herr Kollege Benedey hat vorhin als Kosten der Schiffbarmachung des Rheines von Basel nach Konstanz den Betrag von 35 Millionen genannt. Es will mir scheinen, daß diese Zahl doch etwas sehr nieder gegriffen ist und daß sich der Verwirklichung dieses Gedankens doch wohl Schwierigkeiten in den Weg stellen dürften, denen bei dieser Berechnung nicht Rechnung getragen ist. Immerhin kann man, wenn die Kosten nicht größer sind als 35 Millionen, schließlich sagen, das ist ja gar kein Geld; 35 Millionen Mark geben wir, wenn auch nicht leichten Herzens, so doch ohne große Bedenken für Bahnhöfe aus. Zu bedenken bleibt aber immerhin, daß die Schiffbarmachung des Rheines bis Basel oder gar bis Konstanz eben unserer Staatsbahn eine große Einnahmequelle entziehen wird, und ebenso würde auch unsere Handelsmetropole Mannheim wesentlich darunter leiden.

Aber das sind Sachen, von denen ich glaube, daß sie noch in weit größerer Ferne liegen, als wir dieser Tage hier gehört haben. Ich glaube, es ist wichtiger, vorläufig sich mit dem Gedanken zu befassen, wie man die zur Zeit noch brach liegenden Kräfte des Rheinstromes in einer Weise, die ja hier im hohen Maße auch schon besprochen worden ist, durch Erzeugung von Elektrizität zur Kraftgewinnung für die Industrie des Landes ausnützen könne, und wenn außerdem auch noch der Rhein in weiterem Maße als bisher der Schifffahrt nutzbar gemacht werden kann, dann soll es auch mir recht sein.

Abg. **Rechtold** (Soz.): Mit Befriedigung stelle ich fest, daß man, wie ich aus dem Berichte des Herrn Abg. Hergt ersehen habe, bei dem Straßenausbau endlich von dem alten Fildsystem Abstand genommen und sich entschlossen hat, zum Decksystem überzugehen; ich will nicht veräumen, der Groß. Regierung meine Anerkennung zu diesem Schritt auszusprechen. Ich glaube sagen zu können, daß, wenn das Decksystem auf unseren Landstraßen allgemein und konsequent durchgeführt wird, es dann mit den Straßen in Baden endlich besser werden wird.

Ich möchte aber doch nicht veräumen, hier einige Mißstände zur Sprache zu bringen. Im gedruckten Berichte ist zu lesen, daß man auf der Landstraßenstrecke zwischen Karlsruhe und Durlach den Versuch gemacht hat, die Straße zu teeren. Das Teersystem bringt ja Mehrkosten; wenn aber alle näheren Umstände in Betracht gezogen werden, wie sie in der im Bericht mitgeteilten Berechnung wiedergegeben sind, dann stellen sich die Kosten für einen Quadratmeter geteerter Fläche nur auf 11,6 bis höchstens 15 Pfennige. Nun habe ich bei meiner Anregung hauptsächlich die Hauptstraßen derjenigen Ortschaften im Auge, welche ganz gewaltig unter dem Autoverkehr zu leiden haben, wie z. B. die Orte zwischen Mannheim und Heidelberg. Der Zustand dort ist unerträglich. Bei Regenwetter liegt der Schmutz mitunter einen halben Schuh hoch, und wenn dann die Autos durchfahren, bekommen die Leute einen recht unliebsamen Spritzwurf mit Straßentot

bis in die zweite Stockhöhe der Häuser hinauf. Ebenso unheimlich ist es in den trockenen Tagen; die Felder leiden ohnedies sehr unter dem Straßenstaub, und wenn die Autos durchfahren, wirbeln Wolken von Staub auf, von denen nur diejenigen Leute sich einen Begriff machen können, welche dort leben; im Handumdrehen sind die Felder mit Staub überzogen. Selbstverständlich erregt das bei den Einwohnern böses Blut, hauptsächlich bei den Leuten, die an der Hauptstraße wohnen; sie haben tatsächlich auch erhebliche Arbeit dadurch und außerdem unnötige Unkosten. Ich erinnere nur an die Landwirte. Bei der Besprechung des landwirtschaftlichen Budgets wurden nach jeder Richtung hin die Vorteile reichlicher Futterbestände betont. Den Futterbeständen wird aber durch die Staubentwicklung derart zugeseht, daß sie verderben und für die Fütterung nicht mehr den vollen Wert haben. Ebenso verhält es sich mit der Ernte; wenn die Autos in die Felder der Anstößer solch enorme Staubmengen hereingeworfen haben, dann ist es beim Dreschen gar nicht möglich, daß die Leute es vor Staub aushalten können.

Es ist nun hier im Berichte festgestellt, daß die geteerten Straßen weniger Staub und Schmutz entwickeln. Wenn vielleicht das T e e r j y t e m in bestimmten Gegenden wie z. B. in der Gegend, die ich hier genannt habe, zur Anwendung kommen könnte, dann könnte einigermaßen Abhilfe geschaffen werden. Vielleicht könnten auch einzelne gutsituierte, reiche Orte zur Pflasterung übergehen und könnte vielleicht die Grobsh. Regierung helfend eingreifen. Ich möchte diese Worte nur gesagt haben, um die Grobsh. Regierung aufmerksam zu machen, damit sie denjenigen Gegenden und Orten ihre Aufmerksamkeit schenkt, wo die Mißstände derartig sind, wie ich sie hier in kurzen Zügen geschildert habe.

Im Weiteren möchte ich hier eine Spezialfrage aus meinem Wahlkreis wieder ansprechen. Vor zwei Jahren schon habe ich darauf hingewiesen, daß es ein Mißstand ist, wenn zwischen Heidelberg und Mannheim, also in einem Zwischenraum von 16 bis 18 Kilometer, keine feststehende Brücke über den Neckar geht. Es ist mir damals von der Regierung eine Erwiderung zuteil geworden, über die ich mich nicht besonders gefreut habe; sie ging dahin, daß gerade an dem Punkt, den ich besonders bezeichnet habe, bei Seckenheim, erstens technische Hindernisse vorliegen, und daß zweitens für die Grobsh. Regierung kein so großes Interesse bestehe, wie ich es geschildert hätte, insofern dort eine Landstraße nicht in Betracht käme; man hat auch gesagt, Orte, wo es so nötig sei, wie es hier vorgeführt worden sei, sollten selbst dazu übergehen, eine Brücke zu erstellen. Nun meine ich denn doch, daß der Neckar oder das Wasser überhaupt ebenso gut eine Straße, eine „Landstraße“ ist, wie sonst eine Landstraße; besonders mag man hier an die Eisenbahn denken; man baut ja auch Eisenbahnen, man baut Ueberführungen, Unterführungen aus Staatsmitteln, es wäre also an der Zeit, daß in Gegenden, wo so viel Verkehr ist, wo die Leute bei Hochwasser oder bei hohem Eisgang Umwege von vier bis fünf Stunden machen müssen, wo mit diesen Umwegen Nachteile, Verluste an Zeit und Geld verbunden sind, doch einmal helfend eingegriffen würde. Ich denke hier an die Amtsbezirke Weinheim, Mannheim und Schwetzingen.

Im besonderen möchte ich aufmerksam machen auf Seckenheim-Ilvesheim. Es werden dort tagtäglich etwa 1000 Personen übergesetzt. Bei Hochwasser ist die Ueberfahrt aber geradezu gefährlich. Ich habe im Februar dieses Jahres Gelegenheit genommen, einmal hinüberzufahren. Ich bin nicht wasserstreu und bin auch kein Feigling, aber als ich den Kahn so an dem Drahtseil hängen sah, bin ich doch mit einem gewissen Vorbehalt

eingestiegen. Es wird die Ueberfahrt insbesondere von den Arbeitern benutzt, die in den Fabriken in Rheinau und Friedrichsfeld beschäftigt sind. Wenn nun die Leute abends bei der Dunkelheit einsteigen, kommt es leicht vor, daß die zulässige Frequenziffer überschritten und die Fähre überladen wird, denn es ist begreiflich, daß die Leute hineindrängen, weil sie schnell zur Arbeit oder nach Hause wollen. Es geht der Krug solange zum Brunnen, bis er bricht. Es kann leicht der Fall eintreten, daß hier das Drahtseil bricht. Auf der Seckenheimer Seite steigen aber die Gartenmauern wie Festungsmauern ein paar Meter hoch an, und es ist nicht möglich, sich dort zu retten, man muß schon auf die andere Seite schwimmen. Wenn dort einmal ein Unglück passiert, so sind nach meiner Ansicht alle Personen unrettbar dem Tode verfallen. Aus dem Grunde sollte man der Frage endlich einmal näher treten. Ich bitte also die Grobsh. Regierung, dieser Frage mehr Wohlwollen entgegenzubringen und der Sache ihr Augenmerk mehr zuzuwenden als bisher.

Abg. Schmund (Zentr.): Als Sohn einer der Gemeinde Seckenheim benachbarten Gemeinde möchte ich das J o e b e n von dem Herrn Abg. Bechtold angeregte Projekt einer Neckarbrücke unterstützen. Ich weiß aus eigener Erfahrung, daß bei Hochwasser und auch bei Eisgang große Schwierigkeiten hinsichtlich der Personenbeförderung entstehen, die um so größer werden, wenn es sich um die Beförderung von Fuhrwerken handelt. Die Fuhrwerke müssen bei Hochwasser entweder über Heidelberg oder über Mannheimer Brücken fahren; es bedeutet das einen Umweg, wie der Herr Kollege Bechtold ausgeführt hat, von 4—6 Stunden. Die Grobsh. Regierung sollte deshalb diesem Projekt einmal näher treten.

Sodann möchte ich meine Befriedigung über die verhältnismäßig gute Regelung der Bezüge der Landstraßenwärter, wie sie im verfloffenen Budgetjahre erfolgt ist, aussprechen. Die Grobsh. Regierung hat nach dem Bericht des Herrn Abg. Hergt im letzten Budgetjahre für die 768 Landstraßenwärter einen Mehrbetrag von rund 73 000 M. verwendet. Das ist für jeden Landstraßenwärter eine Steigerung des Lohnes von jährlich ungefähr 100 M. In der laufenden Budgetperiode sollen außerdem noch 15 000 M. zur Besserung dieser Bezüge benutzt werden. Am meisten aber hat mich gefreut, daß die Vergütung für die Bewachung der Telegraphenanlagen, die in früheren Jahren noch in das Einkommen nicht mehr aufgenommen werden soll, wie ja auch die Kosten für die Dienstkleidung nicht mehr unter das Dienstseinkommen fallen.

Allerdings sind in den einzelnen Bezirken — das ist mir ebenso wie dem Herrn Kollegen Benedey aufgefallen — die Dienstbezüge der Straßenwärter noch sehr gering, nicht nur im Bezirk Ueberlingen und Konstanz sondern vor allen Dingen in den Bezirken Mosbach und Wertheim. Wir sehen aus Anlage 2 des Berichts, daß das Gesamteinkommen (Barlohn und Nebenbezüge) im Bezirk Wertheim noch außerordentlich gering ist, und daß nicht ein einziger Landstraßenwärter in diesem Bezirk vorhanden ist, der einen Betrag von mehr als 630 M. erhält. 17 beziehen nur 540—570 M., 36 erhalten 571—600 M. und ein einziger bekommt 601—630 M. Ich glaube kaum, daß die ortsüblichen Arbeitslöhne gerade in den Bezirken Mosbach und Wertheim oder Ueberlingen und Konstanz so außerordentlich gering sind. Es müssen deshalb andere Ursachen vorliegen. Im Namen meiner Freunde Neuhaus und Büchner möchte ich die

Großh. Regierung bitten, dieser Frage wohlwollende Aufmerksamkeit zu schenken und, wenn irgend tunlich, die Vergütung für die Landstraßenwärter in den von mir erwähnten Bezirken zu erhöhen.

Der Herr Abg. Dieterle hat in der gestrigen Sitzung angeregt, es möchte bei den Kreisstraßen das Decksystem häufiger Anwendung finden. Ich kann ihm in dieser Hinsicht beipflichten und möchte einen mir bezüglich der Straße Bühl-Bühlertal-Sand vortragenen Wunsch der Gr. Regierung zur Berücksichtigung empfehlen. Es handelt sich um eine Kreisstraße, die die einzige Zufahrtstraße von Bühlertal her nach den Kurorten Blättig, Sand, Hundsee usw. ist, und die einzige Straße, die im Winter für den Verkehr offen gehalten werden muß. Während des Winters und speziell im Frühjahr, wenn der Schnee schmilzt, ist die Straße in einem sehr schlechten Zustand. Es bilden sich stellenweise tiefe Gleise, ja förmliche Räder, und für den Personenwagenverkehr ist die Straße oft geradezu lebensgefährlich. Man sollte auf dieser Straße mit dem Decksystem auch einmal einen Versuch machen. Allein wie mir mitgeteilt worden ist, hat die Wasser- und Straßenbauinspektion in Achern sich hier gegenüber diesem System ablehnend verhalten, weil die Straße zu steil sei. Ich habe aber andererseits erfahren, daß im Elsaß und in Württemberg Straßen gewalzt worden sind, die eine nicht geringere Neigung haben als die nach dem Sand führende Straße, und es ist mir weiter mitgeteilt worden, daß auch in unserem Lande Baden, in der Gegend um Pforzheim herum, Kreisstraßen mit sehr großem Gefälle gewalzt worden sind und daß sich das Decksystem da gut bewährt habe. Ich möchte deshalb die Regierung bitten, durch die Wasser- und Straßenbaubehörde darauf hinzuwirken, daß wenigstens ein Versuch vielleicht an dem schlimmsten Teile der Straße gemacht wird, das ist die Strecke vom Schindelpeter bis zu dem Kurorte Wiedenfelden. Wenn irgend möglich, sollte dieser Teil der Straße gewalzt werden. Ich hoffe auch, daß die Großh. Regierung unter Umständen bereit sein wird, einen Zuschuß für die Instandsetzung der Straße zu geben.

Auf die Klage, die der Herr Kollege Görlacher bei der Beratung des Gemeinbudgets vortragen hat, daß kleine Handwerker zu wenig bei der Vergütung von staatlichen Arbeiten berücksichtigt werden, hat der Herr Ministerialrat Dr. Schneider erklärt, das Submissionsverfahren sei durch die staatliche Submissionsordnung vom 3. Januar 1907 geregelt, und es sei in § 2 dieser Submissionsordnung ausdrücklich vorgeschrieben, daß die Ausschreibungen in der Regel den verschiedenen Gewerbs- und Handelszweigen entsprechend getrennt erfolgen sollen, und daß in geeigneten Fällen die Verbindung von Leistungen und die zugehörigen Lieferungen zu trennen seien. Man hat mir nun mitgeteilt, daß nach dieser Verordnung nicht allgemein verfahren werde, und es ist mir eine Annonce zugegangen, die von einer oberbadischen Kulturinspektion ausgegangen ist und die Herstellung einer Wasserleitung der Gemeinde Hinterzarten betrifft. Die betreffende Kulturbehörde hat folgende Arbeit ausgeschrieben: „Die Gemeinde Hinterzarten vergibt unter Hinweis auf die Verordnung des Großh. Finanzministeriums vom 3. Januar 1907 im öffentlichen Angebotsverfahren die Herstellung von etwa 3000 m Rohrgraben, das Liefern und Verlegen von etwa 3000 gußeisernen Muffenröhren verschiedener Lichtweite, einschließlich der erforderlichen Zubehörden, sowie das Herstellen von drei Quellschächten und eines Hochbehälters von 90 cbm Nutzraum aus Stampfbeton.“ Es sind hier wohl die Leistungen und die Lieferungen getrennt

gehalten, aber die Ausschreibung ist nicht getrennt erfolgt.

Die nichtgetrennte Ausschreibung der Lieferungen und Arbeiten führt, wie man mir mitgeteilt hat, zu dem Mißstand, daß in der Hauptsache nur größere Firmen berücksichtigt würden. Es sind mir zwei Firmen genannt worden, eine Firma aus Pforzheim und eine aus Vahr. Diese Firmen sollen für die Erdarbeiten ein hohes Angebot einreichen, für die Materialarbeiten aber ein niederes; sie sollen aber ausdrücklich zur Bedingung machen, daß sie das Material nur dann liefern, wenn sie auch die Erdarbeit bekommen. Die Folge davon sei, daß tatsächlich diese beiden Firmen meist bei der Vergütung der Arbeiten Berücksichtigung finden, und daß dabei die großen Bauunternehmer meines Wahlbezirks, des Bühlertals, Bauunternehmer, die dem ganzen Lande als tüchtig bekannt sind, leer ausgehen und der solide, fleißige Stamm der Bühlertaler Arbeiter nicht berücksichtigt wird, weil die genannten großen Firmen in der Hauptsache italienische Arbeiter beschäftigen.

Bei der Beratung des Staatszuschusses für die Nebenbahn Raftatt-Schwarzach habe ich vor 2 Jahren die Frage der Erbauung eines kleinen Hafens beim Orte Greffern angeregt. Ich habe damals darauf hingewiesen, daß eine natürliche Hafenanlagestelle in der Nähe des Ortes bereits vorhanden ist, daß ein größerer Umschlag von Gütern während des Sommers dort stattfindet, und daß voraussichtlich, wenn die Rheinregulierung einmal beendet ist, große Massen von Gütern von der Staatsbahn abgelenkt und auf den Rheinstrom verwiesen werden. Der Herr Ministerialpräsident von Marschall hat mir damals erwidert, er halte es nicht für zweifelhaft, daß dort eine Hafenanlage errichtet werden könne. Ich möchte nun an den Herrn Minister des Innern die Anfrage richten, ob er der gleichen Ansicht ist wie sein Kollege vom Ministerium des Großh. Hauses, und ob bzw. welche Schritte in der Frage etwa schon unternommen worden sind.

Ich komme nun auf einen Gegenstand zu sprechen, der für die Rheingemeinden, soweit sie im Rheinregulierungsgebiet liegen, von großer Bedeutung ist, das ist die Frage der Lieferung von Faschinen. Nach § 94 des Forstgesetzes sind die Gemeinden verpflichtet, alles Gehölz und Gestrauch, welches am Hochgestade eines im allgemeinen Flußverband befindlichen Flusses liegt, zur Verwendung für Flußbauten herzugeben. In der Begründung des Forstgesetzes, das aus dem Jahre 1833 stammt, hat die Regierung ausgeführt, daß die Waldungen in der Nähe dieser Flüsse schon von Natur aus dazu bestimmt seien, das Holz zu liefern, das für die Flußbauten notwendig ist. Die Regierung hat gleichzeitig darauf hingewiesen, daß auch in anderen Staaten eine derartige Vorschrift bestehe. Der Berichterstatter für dieses Forstgesetz, der Abg. Beck, hat bei Beratung des Gesetzentwurfes u. a. bemerkt: „Die Flußbaubehörde möchte oft zum großen Nachteil des Landes außer Stand sein, dem Zubrang des Wassers so schnell, als es nötig ist, entgegen zu wirken, wenn sie sich vorerst auf Kaufsunterhandlungen hinsichtlich des dazu erforderlichen Faschinenholzes einzulassen hätte, manchmal möchte auch die große Not benützt werden, um auf Kosten des weiten Staatsbeutels übermäßig hohe Preise zu erhalten.“ Der Zweck der Bestimmung war also der, der Regierung ohne weiteres die Möglichkeit zu geben, zur Verhütung von Hochwassergefahr derartige Faschinen zu schlagen. Hinsichtlich der Vergütung an die Gemeinde bzw. die Privaten, die das Holz für den Flußbau liefern müssen, ist im § 98 des Forstgesetzes die Bestimmung getroffen, daß von 5 zu 5 Jahren der Preis für das Holz neu

festzusetzen sei. Gegenwärtig beträgt der Preis der Faschinen zweiter Güte im Bezirk des Forstamts Rheinfischbachheim 17 M. für 100 Stück. Dieser Preis wurde festgelegt für die Zeit vom 1. September 1904 bis 1. September 1909. Bei Schaffung des Gesetzes hat man nach obigen nur im Auge gehabt, das Holz für den Flußbau zu benutzen, soweit es notwendig ist, um die Gefahr des Hochwassers abzuwenden. Neuerdings hat die Großh. Regierung auch ohne Hochwassergefahr Faschinen in recht ausgiebigem Maße schlagen lassen. Es wurde mir mitgeteilt, daß allein in der kleinen Gemeinde Greffern 32 000 Stück geschlagen worden seien, und die Folge davon sei, daß die Bürger im nächsten Jahr kein Bürgerholz bekämen. Die Regierung hat die Faschinen zum Zwecke der Rheinregulierung schlagen lassen, also eines Unternehmens, von dem nicht nur die Rheingemeinden, sondern die Bewohner des ganzen Landes Vorteil haben. Die Gemeinden haben sich gegen das Faschinenschlagen nicht gewehrt; wogegen sie sich in meinem Bezirk und auch im Bezirk des Herrn Kollegen Säger gewendet haben, war der Umstand, daß bei uns für 100 Stück nur 17 M., im Elsaß dagegen 22—23 M. bezahlt wurden. Da einzelne Gemeinden auch Bestellungen auf dem linken Rheinufer haben, so sehen wir die merkwürdige Tatsache, daß die Gemeinden für das Holz, das auf der rechten Seite geschlagen wird, nur 17 M. erhalten, während sie für das auf der andern Seite geschlagene Faschinenholz 22 bis 23 M. bekommen. Das macht bei 32 000 Stück einen Schaden von 1600—1800 M. Einige Gemeinden haben sich auch ursprünglich geweigert, die Faschinen zum Preise von 17 M. abzutreten, allein nach langem Verhandeln haben sie nachgegeben. Man hat ihnen auseinandergesetzt, daß ihre Weigerung zwecklos sei, da auf Grund des Artikels 7 der zwischen Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen abgeschlossenen Übereinkunft vom 28. November 1901 der § 94 bezw. 98 des Forstgesetzes auch auf die Faschinen, die für die Rheinregulierung geschlagen werden müssen, Anwendung finde. Ich habe mir darauf den Artikel 7 angesehen, kann aber nur finden, daß das Forstgesetz wohl auf das Schlagen der für die Rheinregulierungsarbeiten erforderlichen Faschinen nicht aber auf den Preis, der dafür bezahlt wird, in Anwendung kommen soll. Es steht in dem Artikel 7 wörtlich folgendes: „Die drei beteiligten Regierungen werden dafür Sorge tragen, daß die Landesbehörden den mit der Ausführung des Regulierungswerkes betrauten Organen im gegebenen Falle tunlichst entgegenkommen. Insbesondere sollen b) Erleichterungen, welche durch Gesetz, Verordnung oder Uebung hinsichtlich des Bezuges von Faschinenholz für die Zwecke des Rheinbaues eingeführt sind, in gleicher Weise dem Faschinenbezug für das Rheinregulierungswerk gewährt werden.“ Ausdrücklich ist hier gesprochen von den Erleichterungen hinsichtlich des Bezugs von Faschinenholz, nicht auch hinsichtlich des Preises. Unter Erleichterung in bezug von Faschinenholz verstehe ich die Tatsache, daß die Regierung ohne weiteres das Recht hat, die notwendigen Faschinenhölzer zu schneiden, dagegen ist die Frage des Preises ausgeschieden.

Die Folge dieser ungleichmäßigen Bewertung der Hölzer — in meinem Wahlbezirk kommt meines Wissens nur Greffern in Betracht, von wo man mich gebeten hat, diese Angelegenheit hier vorzutragen, die die Gemeinden nicht verstehen können, und die ich auch nicht verstehe — ist die, daß die niedrigeren Preise für die Faschinen hauptsächlich zum Vorteil von Elsaß-Lothringen gereichen, weil dieses den Löwenanteil an der Regulierung bezahlen muß. Bekanntlich verhält Baden nur 40 Proz. und bekommt außerdem 1 Million zurück, Bayern zahlt eine feste Summe von 800 000 M., und den Rest der Summe zahlt Elsaß-Lothringen. Das ist eine schwere Schädigung

der badischen Gemeinden. Diese Schädigung kann die Regierung beim Abschlusse des Staatsvertrages mit Elsaß-Lothringen und Bayern offenbar nicht beabsichtigt haben, und ich möchte deshalb den Herrn Minister bitten, die Frage nochmals einer wohlwollenden Prüfung zu unterziehen und den betreffenden Gemeinden, wenn irgend möglich, den in Betracht kommenden Unterschied nachzuzahlen.

Abg. **Neuwirth** (natl.): Von allen Seiten des Hauses wird zugegeben, daß der Zustand unserer Landstraßen in den letzten Jahren ein bedeutend besserer geworden ist. Ich will mich auf das Deck- und das Mischsystem, von dem schon so viel gesprochen worden ist, heute nicht einlassen. Die Verbesserung unserer Straßen ist wohl hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß man ein besseres Material verwendet. Es ist der Porphyrt, der Granit ein geeigneterer Stein als der Kalkstein, und zwar namentlich für solche Straßen, die in Industriegegenden liegen und mit schwerem Fuhrwerk befahren werden. Diese Steinarten sind hart und haltbar und leisten auch dem Winter bei ungünstiger Witterung Widerstand. Es ist zwar selbstverständlich gegenüber der Verwendung des Kalksteins eine Steigerung in den Ausgaben eingetreten. Ich gebe ja zu, daß die Regierung mit der Verwendung dieses Materials auf dem rechten Wege ist, aber immerhin möchte ich doch bitten, in Erwägung zu ziehen, ob nicht für abgelegene Straßen, die weniger benützt werden, vor allem im Kalksteingebiet, wo das Material auf eine sehr billige Art und Weise beschafft werden kann, das Kalksteinmaterial zugunsten der Bevölkerung noch weiter verwendet werden kann. Es ist die Lieferung der Kalksteinteile in abgelegenen Gegenden, wo über Winter für die Landwirtschaft treibende Bevölkerung wenig Verdienst ist, ein gewisser Nährzweig geworden, und wenn nun die Kalksteine verdrängt werden, so wird dadurch diese Bevölkerung schwer geschädigt. Ich gebe ja zu, daß der Kalkstein nicht widerstandsfähig ist, daß er ausfriert und dadurch namentlich im Frühjahr eine große Menge Straßenkot absetzt, aber immerhin handelt es sich hier um Straßen, die weniger befahren werden, was berücksichtigt werden sollte.

Zu der Frage der Obstbäume an den Land- und an den Kreisstraßen will ich noch einige Worte sprechen. Mein Freund Burkhardt hat schon vor zwei Jahren anlässlich der Landwirtschaftsdebatte darauf hingewiesen, daß man namentlich in Bezug auf die älteren Obstbäume seitens der Behörden allzustreng vorgeht. Auf der einen Seite steht die Straßenbauverwaltung und fordert, daß der Obstbaum die Straße in Höhe von 5 Meter von der Straßenkante ab mit seinen Ästen freilassen muß, und auf der anderen Seite zieht die Telegraphenverwaltung ihre Drähte über den Baum hinweg, und zwar nicht in hinreichender Höhe, sie entfernt die Äste von oben herunter und die Straßenbauverwaltung von unten, so daß manchmal kaum noch etwas von dem Baume zu finden ist. Ein solcher Mißstand sollte dadurch beseitigt werden, daß man namentlich bei älteren Bäumen mehr Rücksicht nimmt. Jeder Obstzüchter weiß, daß ältere Bäume, wenn stärkere Äste entfernt werden müssen, leicht zugrunde gehen.

Weiter möchte ich noch einen Mißstand bei der Anpflanzung von Obstbäumen zur Sprache bringen. Die Straßenbauverwaltung geht hier manchmal in einer Weise vor, die ich absolut nicht billigen kann. Wenn die Straßenbauverwaltung an der Straße einen Geländestreifen besitzt, vielleicht in Form einer Böschung, so kommt es häufig vor, daß, trotzdem der Anstößer dort schon einen Obstbaum angepflanzt hat, die Straßenbauverwaltung auch noch einen Baum hinsetzt,

und die Folge dieses Vorgehens ist, daß man ganze Anlagen an einer Straße als verpflanzt bezeichnen kann, denn die Bäume können nebeneinander nicht aufkommen. Hier sollte man doch etwas rücksichtsvoller gegenüber der Bevölkerung vorgehen, und, wo bereits ein Obstbaum angepflanzt ist, da sollte der Staat mit seinen Anpflanzungen wegbleiben. Bezüglich der Telegraphenleitungen möchte ich die Großh. Regierung auch dringend bitten, daß sie sich um derartige Mißstände annimmt, daß die Drähte in einer Höhe gezogen werden, in der sie den Obstbaum nicht mehr in der Weise schädigen, wie das bisher der Fall war.

Der Herr Abg. Dieterle hat in seinen Ausführungen darauf hingewiesen, daß es mit dem Straßenbau nicht recht vorwärts gehen will, daß der Staat da nicht die genügenden Mittel zur Verfügung stellt, namentlich wenn es sich um Kreis- oder Gemeindewege handelt. Ich habe schon anlässlich der Generaldebatte über das Budget des Ministeriums des Innern erwähnt, daß es mit dem Straßenbau nicht vorwärts geht, daß der Staat vielfach mit seinen Unterstützungen fast ganz zurückgeblieben ist, und die Gemeinden auf sich selbst angewiesen sind. Ich kann deshalb die Anregung des Abg. Dieterle nur voll und ganz unterstützen und möchte wünschen, daß darin Wandel geschaffen wird, und daß den Gemeinden reichlichere Mittel als Unterstützungen zur Verfügung gestellt werden. Namentlich wenn Gemeinden eine Brücke erstellen müssen, entsteht dadurch eine Notlage, ergeben sich da für die Gemeinde Aufgaben, denen sie nicht gewachsen ist. Ich habe z. B. in meinem Wahlbezirk auch eine solche Gemeinde, nämlich Soffenheim (ihr Straßen- und Brückenprojekt wird jetzt schon der Oberdirektion vorliegen), die sich in der gleichen Lage befindet; sie hat einen Aufwand von etwa 30 000 M. für eine Brücke zu übernehmen, sie hat außerdem noch Lasten im Betrage von 120 000 M. zu tragen durch einen Schulhausbau und Errichtung einer Wasserleitung. Die Gemeinde ist in ihrer Leistungsfähigkeit sehr zurückgefallen. Ich möchte deshalb die Wünsche der Gemeinde um eine namhafte Unterstützung zu diesen Unternehmungen der Regierung dringend ans Herz legen.

Vor zwei Jahren habe ich eine Bitte an die Großh. Oberdirektion gerichtet, die darin bestanden hat, daß man bei Feldbereinigungen in den Gemarkungen, die an der Grenze liegen, Grenzverlegungen vornehmen und einen Geländeaustausch herbeiführen sollte. Die Großh. Regierung ist meiner Bitte in dankenswerter Weise entgegengekommen. In meiner Gemeinde ist eine Feldbereinigung herbeigeführt worden, die heffische Enklave Helmhof ist im letzten Jahr auch bereinigt worden und die Zickzackgrenze, die wir mit Heffen gehabt haben und die oft widersinniger und unpraktischer Art war, ist durch Austausch von Gelände beseitigt worden. Wir haben die Grenzwege eingezogen, so daß die ganze Anlage eine Musteranlage geworden ist. Ich möchte deshalb die Großh. Regierung ersuchen, wenn Feldbereinigungsanlagen an der Landesgrenze unternommen werden, durch gegenseitigen Geländeaustausch die Grenzlinien möglichst den Terrainverhältnissen anzupassen.

Sinsichtlich der Wünsche der jungen Ingenieure, die in der Kommission ja eingehend erörtert worden sind, kann ich für meine Person und auch namens meiner Fraktion die Erklärung abgeben, daß wir uns den Ausführungen, wie sie im Berichte enthalten sind, durchaus anschließen. Auch wir möchten an die Großh. Regierung die dringende Bitte richten, diesen berechtigten Wünschen entgegenzukommen.

Bezüglich der Straßenwarte ist von verschiedenen Seiten des Hauses schon darauf hingewiesen worden, daß ihre Bezahlung in unserem Lande eine ungleiche und auch eine verhältnismäßig sehr geringe ist. Auch hier möchte ich dieselbe Erklärung abgeben, die dahin geht, daß auch diesen Wünschen der Straßenwarte durch Aufbesserung ihrer Bezüge Rechnung getragen werden möchte.

Abg. Duffner (Zentr.): Der Herr Abg. Neuwirth hat über die Güte unserer Landstraßen gesprochen, und ich stimme ihm darin bei. Ich möchte bei der Gelegenheit der Befriedigung Ausdruck geben, welche die Einführung des Decksystems auf dem Schwarzwald, speziell auf der Landstraße zwischen Triberg und Waldkirch, gefunden hat.

Dann hat der Herr Abg. Neuwirth auch von der Bepflanzung der Straßenränder mit Obstbäumen gesprochen. Nun haben Sie meinen Bemühungen um die Einführung der ehbaren Eberesche als Straßenbaum bis jetzt ein freundliches Interesse entgegengebracht, es interessiert Sie vielleicht deshalb auch, heute kurz zu hören, wie die Angelegenheit steht. Ich will Ihnen darüber aber einen langen Vortrag nicht halten, sondern nur mitteilen, daß ich im letzten Herbst angefragt worden bin, ob ich in Verbindung mit den Interessenten, die diesen Baum seither angepflanzt haben, in der Lage wäre, die Frucht der ehbaren Eberesche waggontweise zu liefern. Ich bin leider dazu nicht in der Lage gewesen, da die Anpflanzungen noch nicht so weit vorgeschritten sind, und weil ich auch den Protest meiner Kinder gefürchtet hätte, die diese Frucht außerordentlich gern essen. Sie sehen aber daraus, daß meine Bemühungen um Einführung dieses Baumes, die von Manchen eben nicht mit dem nötigen Verständnis verfolgt worden sind, nicht ein gewöhnlicher Sport sind. Es könnte sonst nicht die Industrie sich in dem Maße der Sache zugewendet haben, wie es tatsächlich geschehen ist. Ich möchte die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, ohne namentlich der Großh. Regierung den wärmsten Dank dafür abzustatten, daß sie meiner Anregung, die ich vor 4 Jahren hier gegeben habe, gefolgt ist und daß sie diesen Baum als Straßenbaum in größerem Maße auch da und dort anpflanzt. Ich bin keinen Augenblick darüber im Zweifel, daß das Kapital, das für diesen Zweck angelegt wird, sich sehr gut rentieren wird.

Ich vermittele im Etat eine Anforderung zur Beseitigung des sogenannten Schloßertisches bei Furtwangen. Ich kann nicht recht verstehen, wie man diesen Posten im Etat fehlen lassen kann, nachdem das Gelände bereits angekauft ist, die sämtlichen Vorarbeiten zur Verlegung dieses Straßenteils bereits erledigt sind, und alles fertig ist bis auf die Bewilligung der an und für sich doch kleinen Summe von 12 000 M. Staatsanteil durch den Landtag. Das ist nun allerdings die Hauptsache. Ich zweifle aber auch nicht daran, daß dieser Betrag bewilligt worden wäre, wenn die Forderung im Etat erschienen wäre. Man bemüht sich nun seit Jahren, diesen unmittelbar vor der Stadt gelegenen Stich wegzubringen. Die Oberdirektion hat in Verbindung mit der Inspektion die sämtlichen Vorarbeiten in der loyalsten Weise geregelt, es ist das Gelände durchschnittlich zu sehr günstigen Preisen angekauft worden, und nun soll das Projekt, das seinerzeit von dem früheren Chef der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, dem jetzigen Finanzminister Honsell selbst, gutgeheißen worden ist, unmittelbar an seinem Ziele schließlich noch zu Wasser werden! Ich kann nicht glauben, daß die Großh. Regierung, wie das in den beteiligten Kreisen nun einmal aufgefaßt wird, so mit den Interessenten spielt. Dann möchte ich darauf

hinweisen (ich will dabei vorausschicken, daß ich nicht etwa von den beteiligten Beamten gebeten worden bin, in der Richtung vorstellig zu werden, es drängt sich einem die Frage von selbst auf), daß dadurch namentlich auch das Ansehen der Beamten der öffentlichen Kritik in einer Weise ausgesetzt ist, wie das nicht gewünscht werden kann. Wenn ein Beamter alle Aufgaben sorgfältig gelöst hat, wenn es ihm unter ziemlich Schwierigkeiten gelungen ist, das Gelände zu kaufen, wenn er alles hat fertig machen können, mit welchem Mißtrauen begegnet ihm dann für die Zukunft die Bevölkerung, wenn er wieder an ähnliche Arbeiten herangeht, und welches Mißtrauen erfüllt berechtigter Weise auch die Beteiligten selbst, wenn die Käufe abgeschlossen sind, aber hinterher im Etat die entsprechende Anforderung nicht erscheint, wenn alles wieder auf die lange Bank geschoben werden soll! Ich will das gar nicht weiter ausmalen. Man wird nun sagen, die Käufe seien nur vorbehaltlich der Bewilligung durch den Landtag abgeschlossen worden. Das ist ja wohl richtig; aber ich wende mich dagegen, daß eine derartige Forderung im Budget garnicht erscheint, und das Fehlen dieser Forderung hat gerade in den beteiligten Kreisen außerordentlich böses Blut gemacht, zumal auch bekannt geworden ist, daß eine andere Position in den Etat eingestellt worden ist für eine andere Gemeinde, bei welcher, soviel mir bekannt geworden ist, (ich unterstelle, daß die Mitteilungen richtig sind) ein besonderes Entzücken durch die Einstellung dieser Position wegen ihrer Wirkung auf das Gemeindebudget gar nicht hervorgerufen worden ist. Es ist mir auch gesagt worden, daß damals der notwendige Bürgerausschußbeschuß nicht vorhanden gewesen sei. Ob er nun heute vorhanden ist, weiß ich allerdings nicht. Damit komme ich auf die Frage des Schloßerthales zurück und möchte doch dringend bitten, daß die Gr. Regierung in einem Nachtrag die Forderung zur Beseitigung dieses Stiches bringen, und wenigstens die Mittel zum Ankauf des Geländes anfordern möge, damit die Verkäufe jetzt abgeschlossen und die Verlegungsarbeiten auch fertiggestellt werden können. Um zu beweisen, daß die Stadt Furtwangen ein sehr großes Interesse an der Beseitigung dieses unmittelbar am Eingang der Stadt gelegenen Stiches hat, werde ich mir gestatten, dem Hohen Hause eine Petition der Stadt Furtwangen zu überreichen, und ich möchte jetzt schon die Petitionskommission und die Gr. Regierung um eine wohlwollende Berücksichtigung derselben bitten.

Ueber die Offenhaltung der Winterbahnen möchte ich mir auch gestatten, einige Bemerkungen zu machen. Die Verordnung vom 17. Januar 1885 über die Offenhaltung der öffentlichen Wege bei Schneeanhäufungen entspricht der modernen Lebensauffassung nicht mehr, und ich möchte eine Aenderung dieser Bestimmungen der Groß. Regierung doch zur Erwägung anheim geben. Die in diesen Bestimmungen vorgesehene Frohn ist nach meinem Dafürhalten ein alter Pops, der sobald als möglich abgechnitten gehört. Er paßt ja in die heutige Lebensauffassung hinein, wie die Faust aufs Auge! Es steht diese Bestimmung aber auch garnicht mehr im Einklang mit der modernen sozialen Auffassung; denn die Last der Frohn trifft in ihrer eigentlichen Schwere viel weniger die besser situierten Kreise, sondern vorzüglich die minderbemittelten Schichten, die speziell die Frohn zu leisten haben, zumal auch im allgemeinen sehr niedrige Lohnsätze für diese Frohnen angesetzt sind. Man wende nicht ein: Wenn wir die Frohn nicht haben, so bekommen wir die nötigen Arbeiter nicht. Man wird die nötigen Arbeiter sehr wohl bekommen, wenn man sie nur auskömmlich bezahlt. Ein Beweis dafür ist ja der Umstand, daß einzelne Gemeinden in der Richtung bereits vorgegangen sind und an Stelle der

sonst vorgesehenen Lohnsätze die ortsüblichen höheren und auch entsprechenderen Sätze vergütet haben. Nun sollen die Inspektionen darauf hinwirken, daß die Lohnsätze für Arbeiten auf den Staatsstraßen und auf den Gemeindegewegen möglichst gleich sein sollen. Das klingt ganz natürlich und ist auch durchaus verständlich. Es kann aber doch zu recht unangenehmen Verwicklungen führen, wenn eine Gemeinde einen höheren Lohnsatz festsetzt und dann die Inspektion ihren Vorschriften gemäß handelt. Es sollte deshalb von Seiten der Behörden, namentlich auch der untergeordneten Organe, und von den Gemeinden alles vermieden werden, was irgendwie Schwierigkeiten herbeiführen könnte, was dem einen oder anderen die Lösung seiner an und für sich nicht angenehmen und schwierigen Aufgabe gerade in der vorwärtigen Frage erschwert.

Es ist auch nach meinem Dafürhalten nicht notwendig, daß das Bezirksamt schleunigst bei der Hand ist und dem Bürgermeister eine Rüge erteilt wegen ungebührlichen Verhaltens gegenüber der Behörde, weil der Bürgermeister sich berechtigter Weise einmal ein bißchen auf die Hinterfüße gestellt hat. Das war z. B. der Fall, als ein Bürgermeister seiner Meinung darüber Ausdruck gab, daß es mindestens deplaziert erscheint, wenn in dem gleichen Augenblicke, in dem die Groß. Regierung den Landständen einen Entwurf zur Erhöhung der Beamtengehälter vorlegt, sich die betreffende Behörde um eine Herabsetzung der von den Gemeinden gewährten Tarife bemüht. Ich will näher auf die Angelegenheit nicht eingehen. In einer derartig peinlichen Frage, wie Tariffragen sie nun einmal sind, führt doch ein Handinhandgehen der beteiligten Faktoren am allerersten zum Ziele, und da bin ich nun der Anschauung, daß eine Abschaffung des Frohnwesens, wie wir es heute noch haben, am besten zum Ziele führen würde, namentlich wenn zugleich gemeinschaftlich die Tarife von Staat und Gemeinde aufgestellt würden. Allerdings müßten dann diese Tarife auch angemessene Lohnsätze enthalten, angemessen der schweren und oft gesundheitsgefährlichen Arbeit, wie sie die Arbeiter in der Winterkälte und in den Schneestürmen des Schwarzwaldes nun einmal auszuführen haben.

Ich bin dann gebeten worden, noch folgenden Mißstand zur Sprache zu bringen. Nach § 115a der Gewerbeordnung ist die Lohnzahlung in Gast- und Schankwirtschaften unterlagt. Nun werden aber dort und dort die Anweisungen doch so ausgeschrieben, daß die Lohnzahlungen tatsächlich in Gast- und Schankwirtschaften erfolgen. Da ist mir nun geklagt worden, daß dadurch natürlich ein guter Teil dieser Löhne in den Wirtschaften liegen bleibt, und daß die Leute von dem an und für sich kleinen Lohne nur noch einen Teil mit nach Hause bringen. Ich möchte deshalb der Groß. Regierung anheimgeben, hierüber eine Prüfung anzustellen, und wenn sich diese Mißstände herausstellen, für ihre Beseitigung besorgt zu sein.

Dann noch etwas: Die Bewohner des badischen Unterlandes genießen gegenüber den Bewohnern des Schwarzwaldes in bezug auf Verkehrseinrichtungen, Bequemlichkeit usw. einen außerordentlich großen Vorzug. Vorzüge, zu deren Schaffung und Unterhaltung die Schwarzwaldsteuerzahler in sehr erheblichem Maße beitragen. Zu einer Zeit, in der im Unterlande überall schon der Frühling ins Land rückt, haben wir auf dem Schwarzwalde noch ungeheure Schneemassen liegen. Gerade in der gegenwärtigen Zeit werden außerordentlich hohe Anforderungen an die Gemeindebudgets gestellt. Die Offenhaltung der Winterbahnen, das Aufbrechen der Eisfläche auf den Straßen, das Wegschaffen des Schnees absorbierten erhebliche Mittel unserer kleinen Gemeinden. Ich mache

mir darauf aufmerksam, daß z. B. Schönwald, das etwa 1700 Einwohner zählt, in schneereichen Wintern oft Auslagen bis zu 4000 M. hat, es sind schon 100, 140 und noch mehr Schneeschaufler an der Arbeit gewesen. Der Bahnschlitten mit 8 Pferden mußte so und so oft herausgeschauflert werden. So kostet die einzelne Fahrt, wenn ich mich so ausdrücken darf, 40 bis 50 M. Ganz ähnlich, wie es hier ist, ist es auch in Furtwangen. Auch Furtwangen muß jährlich Tausende für die Offenhaltung der Winterbahn aufwenden. Angesichts dieser Tatsachen scheint mir nun, daß es durchaus nicht unbillig ist, wenn ich die Bitte an die Groh. Regierung richte, daß sie für die Zukunft in den Staatsvoranschlag auch Mittel einstellen möge, zur Gewährung von Zuschüssen zur Offenhaltung der Winterbahn an minderbemittelte Gemeinden in den Hochlagen unseres Landes. Ich glaube, die Frage nicht näher begründen zu müssen, dagegen möchte ich die Groh. Regierung einladen, jetzt einmal mit hinauf auf den Schwarzwald zu kommen und zu sehen, wie es jetzt dort aussieht; sie könnte dann von selbst einen Vergleich anstellen mit den günstiger gelegenen Landesteilen. Es würde das jedes weitere Wort überflüssig machen. Ich hoffe, daß ich meine Bitte nicht umsonst gestellt habe.

Der Herr Kollege Benehey hat von den schlecht bezahlten Ueberlinger Straßenwärtern gesprochen. Im Zusammenhang mit dem, was ich vorhin ausgeführt habe, kann ich sagen, daß das auf dem Schwarzwald um kein Zota besser ist, auch hier sind die Vergütungen an die Straßenwärter nicht ausreichend. Ich möchte bitten, daß bei Aufstellung des neuen Gehaltstarifes hierauf gebührende Rücksicht genommen werden möge. Dabei könnte auch folgendes berücksichtigt werden: Es ist zusammengeestellt worden, daß im Winter 1906/07 z. B. auf den Strecken Eschek-Neueck-Friedrichshöhe die Straßenwarte an vier oder fünf Sonntagen gearbeitet haben, ohne daß ihnen dafür eine Entschädigung zugegangen ist. Das trifft in schneereichen Wintern fast immer zu. Es kann mit Rücksicht auf die Witterungsverhältnisse und auf die schwierigen Wegeverhältnisse auch gesagt werden, daß die Dienstzeit für unsere Landstraßenwarte da oben im allgemeinen, wenn man alles zusammenrechnet, eine viel längere ist als in günstiger gelegenen Teilen des Landes. Sie müssen lange auf der Strecke sein, weit von Haus weg, sie können zu Haus nicht essen, sie sind den Witterungs-umbilden vielmehr ausgesetzt, beziehen aber trotzdem die ganz gleiche Bezahlung wie die Landstraßenwärter in günstiger gelegenen Lagen. Das scheint mir doch nicht angemessen zu sein, und ich darf wohl die Groh. Regierung bitten, auch hier in eine Prüfung der Angelegenheit einzutreten und sie möglichst durch die Gewährung entsprechender und höherer Gehältnisse bei der Feststellung des zu erwartenden Gehaltstarifes zu berücksichtigen. (Beifall beim Zentrum.)

Ministerialrat Frhr. v. Red: Sie gestatten mir, daß ich mit einigen kurzen Worten auf die Bemerkungen, die der Herr Abg. Rebmann und teilweise auch gestern schon der Herr Abg. Pfefferle zur geologischen Landesanstalt gemacht haben, erwidere.

Es gereicht mir da insbesondere zur Freude, daß ich von dieser Stelle aus dem Danke und der Anerkennung mich anschließen kann, denen der Herr Abg. Rebmann in so beredten Worten Ausdruck gegeben hat, für die höchst verdienstvolle Wirksamkeit des bisherigen Leiters der geologischen Landesanstalt, des Herrn Geh. Mats Professor Rosenbusch in Heidelberg. Ich kann mich diesen Worten vollaus anschließen. Die Groh. Regierung ist diesem hochverdienten Gelehrten außerordentlich dankbar dafür, daß er seine reiche Erfahrung und seine Tatkraft in den

Dienst der geologischen Landesaufnahme gestellt hat. Er hat diese wissenschaftliche Unternehmung bei uns in musterhafter Weise organisiert und in einer Weise auch durchgeführt, daß man wohl sagen kann, die badische geologische Aufnahme steht in Deutschland in der Reihe derartiger Untersuchungen mit an erster Stelle.

Mit dem Rücktritt des Herrn Prof. Rosenbusch von diesem Amte trat — wie ja auch in den Mitteilungen, die dem Hohen Hause in dem Kommissionsberichte vorliegen, näher ausgeführt ist, und auf die ich mich wohl im allgemeinen beziehen darf — die Frage an die Regierung heran, wo die Landesanstalt ferner verbleiben soll. Die Gründe, warum die weitere Verlegung in Heidelberg sich nicht ermöglichen ließ, sind in jenen Darlegungen angeführt. Auch sind die Gründe dort näher ausgeführt, warum die Lösung, wie sie jetzt gefunden wurde, die Verlegung der Landesanstalt nach Karlsruhe, gewählt wurde. Wenn der Herr Abg. Rebmann den Wunsch betont hat, es möchte damit die Frage noch nicht endgültig entschieden sein, sondern aufs neue geprüft werden, ob es sich nicht empfehlen würde, die Landesanstalt durch Verlegung nach Freiburg in engere Verbindung mit einer Universität zu bringen, so kann ich dazu nur sagen: Die geologische Landesanstalt ist hier in provisorischen Räumen untergebracht, in denen sie auf die Dauer nicht belassen werden kann. Die Räume sind so gut und so schlecht, wie sie sich eben gerade in dem Augenblick, wo die Verlegung notwendig war, haben beschaffen lassen, und sie sind als Diensträume ja auch durchaus brauchbar. Aber ich bin der Meinung, es wäre den an der Anstalt tätigen Beamten sehr zu wünschen, daß sie ihrer Arbeit, soweit sie sich im Hause vollzieht, recht bald in besseren Räumen obliegen können. Die gegenwärtige Unterbringung leidet in den beschränkten Räumen vor allen Dingen an einem großen Mangel, der nicht allein der Tätigkeit der Anstalt sondern noch viel mehr auch dem allgemeinen Bekanntwerden ihrer Tätigkeit und der Ausnützung des reichen Materials abträglich ist, das die Beamten der Anstalt im Laufe der geologischen Aufnahme aus dem ganzen Lande gesammelt haben: Dieses reiche Sammlungsmaterial sollte (das ist gewiß ein berechtigter Wunsch der Anstaltsleitung) in benützbarer Weise aufgestellt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. In dieser Hinsicht lag bei der Verlegung hierher der Gedanke sehr nahe, diese Sammlung mit den geologisch-mineralogischen Sammlungen im Groh. Sammlungsgebäude zu vereinigen. Nach einer Erklärung, die vor einiger Zeit seitens des Herrn Referenten des Groh. Unterrichtsministeriums hier im Hohen Hause abgegeben wurde, stehen ja im Sammlungsgebäude Veränderungen bevor; diese Änderungen werden Anlaß geben, aufs neue die Frage zu prüfen, wie die geologische Landesanstalt in Zukunft für die Dauer unterzubringen sei, und es ist selbstverständlich, daß, bevor hier die Entscheidung zugunsten eines bestimmten Planes getroffen wird, eine erneute Prüfung der Frage erfolgt, ob nicht vielleicht die dauernde Unterbringung an einem anderen Orte möglich oder wünschenswert wäre.

Wenn der Herr Abg. Rebmann betont hat, daß es gerade bei dieser Frage darauf ankomme, was man als die Hauptaufgabe der geologischen Landesanstalt betrachte — ob man ihre Hauptaufgabe in der wissenschaftlichen Arbeit oder mehr in der praktischen Tätigkeit, in der Abgabe von Gutachten zu wirtschaftlichen Zwecken erblicke —, so entspricht es durchaus der Auffassung des jetzigen wie des früheren Leiters der geologischen Landesanstalt wie auch des Ministeriums, daß die wissenschaftliche Arbeit durchaus im Vordergrund stehen müsse. Nur wenn die Arbeit der Anstalt in streng wissenschaftlicher Weise fortgeführt wird und in diesem Sinne die

Aufgabe, die ihr gestellt ist, das heißt die systematische Erforschung unseres heimatischen Bodens, gelöst wird, kann die Anstalt auch den praktischen Aufgaben, die an sie herantreten, am besten genügen. Es ist selbstverständlich, daß dieser Gesichtspunkt auch bei der Frage, wo die Anstalt endgültig ihr Heim finden soll, nicht außer acht gelassen werden wird.

Seitens des Herrn Abg. Nebmann ist auch darauf hingewiesen worden, wie wünschenswert es wäre, wenn weitere Kreise, vornehmlich die Studierenden, dann aber auch landwirtschaftliche Kreise, sich noch mehr mit der Tätigkeit und mit den Arbeitsergebnissen der geologischen Landesanstalt vertraut machen würden. Dazu wird ja vor allen Dingen die bessere Unterbringung der Sammlungen beitragen, wodurch auch weiteren Kreisen die Möglichkeit gegeben sein wird, die Fundstücke zu studieren und so im Wege praktischer Anschauung sich auf den geologischen Karten, die ja nicht jeder Laie so leicht lesen kann, besser zurechtzufinden.

Sowohl von dem Herrn Abg. Nebmann als seitens des Herrn Abg. Pfefferle ist beklagt worden, daß die geologische Landesaufnahme so langsam fortschreite. Es ist ja richtig, daß schon eine lange Reihe von Jahren seit der Gründung der Anstalt verfloßen ist, und der Zeitpunkt, in dem die ganze Landesaufnahme abgeschlossen sein wird, ist noch nicht so nahe gerückt; man hat da jedenfalls noch mit einigen Jahrzehnten zu rechnen. Aber man wird wohl sagen dürfen, daß der wissenschaftliche Wert der Arbeiten unter einem etwas langsamen Fortschreiten durchaus nicht leidet. Es ist gewiß wünschenswert, daß sich an der Landesaufnahme möglichst auch freiwillige Kräfte beteiligen, und das ist denn auch schon bisher immer in erfreulicher Weise aus den Kreisen der Dozenten, der Professoren unserer Hochschulen heraus geschehen. Andererseits ist aber doch zu bedenken, daß gerade die einheitliche wissenschaftliche Leitung, das systematische Fortschreiten von Blatt zu Blatt für das ganze Ergebnis der Arbeit von außerordentlicher Bedeutung ist. Sehr erfreulich ist, daß gerade jetzt ein Gebiet in Angriff genommen werden kann, das in geologischer Beziehung hervorragendes Interesse bietet: das Kaiserstuhlgebirge. Das ist möglich durch die dankenswerte Mitwirkung des Herrn Privatdozenten Dr. Söllner in Freiburg, der in diesem Jahre zunächst mit der Bearbeitung von zwei Blättern des Kaiserstuhlgebietes beginnen wird. Es wird das Bestreben der Großh. Regierung sein, den Fortgang der geologischen Landesaufnahme, soweit das mit den gegebenen Mitteln und bei den gegebenen Kräften möglich ist, tunlichst zu beschleunigen.

Im Zusammenhang mit den Aufgaben der geologischen Landesanstalt wurde auch der Frage der Gewinnung von Kalisalzgedacht. Diese Frage ist durch die Kalisalzfund im Oberrhein plötzlich in den Vordergrund des Interesses gerückt worden. Die Gewinnung von Salzen, einschließlich der sogenannten Abraumsalze, zu denen auch die jetzt wirtschaftlich so wertvoll gewordenen Kalisalze gehören, ist nach unserer Berggesetzgebung dem Staate vorbehalten; die Salzgewinnung untersteht dem Ressort des Großh. Finanzministeriums, speziell der Großh. Forst- und Domänenverwaltung. Es ist aber dem Ministerium des Innern bekannt, daß die zuständigen Behörden im Benehmen mit der geologischen Landesanstalt der erwähnten Frage ihre volle Aufmerksamkeit widmen. Wenn man bisher noch nicht dazu übergegangen ist, Tiefbohrungen vorzunehmen, so hängt das einmal damit zusammen, daß die Erfahrungen im Elsaß doch noch nicht so bekannt geworden sind und auch noch nicht so klar liegen, daß es sich schon jetzt empfohlen hätte, mit so außerordentlich kostspieligen Arbeiten bei uns vorzugehen, und zum

ändern ist es auch wünschenswert, zunächst die geologische Aufnahme in den betreffenden Gegenden noch um einiges weiter zu fördern; ich darf daran erinnern, daß gerade in dieser Beziehung das Blatt Randern von Bedeutung ist, das im Laufe dieses Sommers fertiggestellt werden soll. Dasselbe ist in dankenswerter Weise durch Herrn Professor Böhm-Freiburg vorbereitet worden.

Wenn seitens des Herrn Abg. Nebmann am Schlusse seiner Ausführungen dem Wunsche Ausdruck verliehen worden ist, es möchten die Ergebnisse der geologischen Forschung, insbesondere der Erforschung unseres Heimatlandes, in weiten Kreisen immer mehr Teilnahme erwecken, so kann die Regierung sich diesem Wunsche nur auf das Lebhafteste anschließen. Die geologische Landesanstalt hat ja nicht nur das Kartenwerk in Arbeit, sondern sie veröffentlicht in ihren „Mitteilungen“ auch wissenschaftliche Arbeiten. Gerade diese sind in hervorragendem Maße geeignet, das Interesse weiterer Kreise anzuregen. Ich darf beispielsweise an die auch in der Budgetvorlage erwähnte Arbeit über die Flora des Carbon und Rotliegenden im Großherzogtum Baden erinnern, die einen in Sachsen wohnhaften Gelehrten zum Verfasser hat und kürzlich veröffentlicht worden ist. Derartige wertvolle und auch schön ausgestattete wissenschaftliche Veröffentlichungen werden gewiß dazu beitragen, den Sinn für diesen Zweig der Heimatkunde, wenn ich so sagen darf, zu wecken.

Abg. Reck (natl.): Die Schaffung und die Förderung guter Verkehrswege ist sowohl für Handel und Industrie als auch für die Landwirtschaft eine Lebensfrage. Bei gut gepflegten Landstraßen ist es möglich, weit höhere Lasten befördern zu können als bei schlecht unterhaltenen Straßen. Aber nicht nur dieser Vorteil kommt dem einzelnen zugute; auch das rollende Material wird bei guten Straßen außerordentlich geschont, und besonders findet auch eine wesentliche Erleichterung für die Zugtiere statt. Unter den Zugtieren nimmt das Pferdgespann den Löwenanteil ein, die Preise für die Pferde sind in den letzten Jahren so in die Höhe gegangen, daß die Fuhrwerksbesitzer allen Grund haben, möglichst darauf hinzuwirken, daß wir wirklich gute Fahrstraßen haben. Zur Erreichung dieses Zieles ist die Förderung des Decksystems wohl am besten geeignet, es wird uns auch am raschesten zum Ziele bringen. Nun ist in dem Bericht und auch von Seiten der Großh. Regierung darauf hingewiesen worden, daß bei Anwendung des Decksystems der Aufwand höher ist als bei dem sog. Flicksystem. Ich darf aber wohl der Hoffnung Ausdruck verleihen, daß der Mehraufwand nicht etwa dazu führt, daß man von dem Decksystem zurückgeht, sondern ich hoffe, daß man im Interesse der Fuhrwerksbesitzer und im Interesse der industrietreibenden Bevölkerung dafür sorgt, daß wir wirklich gute Verkehrswege erhalten, die wie gesagt nur dadurch zu erreichen sind, daß das Decksystem noch kräftiger als bisher gefördert wird.

Auf dem letzten Landtag sind — es hat mich gefreut, daß dies bis jetzt noch nicht der Fall gewesen ist — verschiedene Klagen über das Einwalzen der Straßenstrecken vorgebracht worden. Es wurde dazumal besonders geklagt über die lange Dauer solcher Einwalzungen und vielfach über die Tätigkeit des sog. Walzpersonals. Diesen Anregungen hat die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues in dankenswerter Weise dadurch Rechnung getragen, daß sie auf den allermeisten Strecken, wo die Einwalzungen vor sich gehen, gleichzeitig mit zwei Maschinen arbeitet. Diese Maßregel ist vom Publikum draußen mit großer Genugtuung empfunden worden, und ich hoffe und wünsche, daß die Großh. Regierung auch in Zukunft in dem Sinne weiterarbeitet,

Ich möchte bei dieser Gelegenheit noch einer Anregung Ausdruck geben, die dahin geht, daß es sich empfehlen dürfte, die Bekanntmachungen, die regelmäßig erfolgen, bevor die Einwalzungen stattfinden, nicht etwa erst zwei oder drei Tage vorher im Amtsverkündigungsblatt erscheinen zu lassen, sondern daß man schon 14 Tage oder drei Wochen vorher in einer Bekanntmachung darauf hinweist, daß voraussichtlich in der und der Zeit die und die Strecke zum Einwalzen kommt. Jetzt ist die Handhabung ja so, daß zwei oder drei Tage, ehe mit dem Einwalzen begonnen wird, in dem Amtsverkündigungsblatt die Sperrung der Strecke angezeigt wird. Wenn man aber dazu überginge, diese Bekanntmachung schon zwei oder drei Wochen vorher zu erlassen, so hätte das den Vorteil, daß die Fuhrwerksbesitzer, die besonders Massengüter befördern, in der Lage wären, durch vermehrtes Fahren vor der Einwalzung Vorräte zu beschaffen und ihre ganze Arbeit einzuteilen. Ein solches Vorgehen ist ja für die Großh. Regierung von so minimaler Bedeutung, daß man wohl erwarten darf, daß sie in Zukunft dieser Anregung Rechnung tragen wird.

In dem Berichte finden sich auch anerkennende Worte über das Leeren der Landstraßen. Der Herr Kollege Bechtold hat schon hierüber gesprochen, und ich bin im großen und ganzen mit den Ausführungen, die er gebracht hat, einverstanden. Das Leeren soll ja lediglich den Zweck haben, die Staubeentwicklung zu verhindern. Gefreut hat es mich auch, daß in der Kommission festgelegt worden ist, daß man bestrebt sei, in Zukunft das Leeren in stärkerem Maße zu betreiben, als es bis jetzt der Fall war, nachdem die ersten Erfahrungen mit dem Leeren gute gewesen sind, und da möchte ich nur bitten und wünschen, daß man doch wenigstens die Straßentrecken, die in nächster Zeit wieder neu einzelegt, also neu eingewalzt werden, soweit sie durch Ortschaften hindurch führen, teert. Es ist im Berichte schon darauf hingewiesen worden und die Erfahrung lehrt es, daß die Automobile mit Vorliebe die Straßenzüge benützen, wo das Decksystem eingeführt ist, und wenn wir dann sehen, daß in den Sommermonaten die Straße oft fingerdicke mit Staub belegt ist und 20—30 Automobile täglich durchfahren, so wird es uns klar, daß es für die Hausfrauen, die an der Straße wohnen, keine Kleinigkeit ist, täglich zwei oder drei Mal alle ihre Möbel wieder gründlich von dem Schmutz zu reinigen, der durch diese Staubeentwicklung hervorgerufen ist. Ich möchte auch noch auf etwas hinweisen: In allen Tuberkuloseauschüffen, in all den Verhandlungen, die die Medizinalreferenten führen, wird regelmäßig vorgetragen, man solle keine Gelegenheit vorübergehen lassen, ohne immer und immer wieder darauf hinzuweisen, daß gerade diese Staubeentwicklung zur Verbreitung der Tuberkulose am allergeeignetesten ist. Also auch vom hygienischen Standpunkt aus dürfte es sich sehr empfehlen, daß man wenigstens die Strecken, die neu zur Einwalzung kommen, durch die Ortschaften hindurch mit einem Leerüberzug versehen.

Bezüglich unserer Straßenwärter wird das Hauptgewicht auf ihre Besserstellung zu legen sein, wenn die neue Beamtenvorlage hier beraten wird. Ich möchte nur jetzt darauf hinweisen, daß man heute an die Leute ganz andere Anforderungen stellt, als man in den Vorjahren an sie gestellt hat. Sie sind verpflichtet, ihre Dienststunden einzuhalten, und auch sonst ist der Dienst ein bedeutend umfangreicherer, als wie das früher der Fall gewesen ist. Ich darf dem Wünsche Ausdruck verleihen, daß auch die Oberdirektion anlässlich der Neuregelung des Gehaltstarifs ihr Möglichstes dazu beiträgt, um den endlosen Klagen hier endlich einmal Abhilfe zu verschaffen.

Ich hätte noch einige Spezialfälle vorzutragen, die ich aber wohl besser unter der Hand regeln will.

Gefreut hat mich besonders, daß die Großh. Regierung der Anregung, die von verschiedenen Seiten im letzten Landtag gegeben worden ist, daß der Grasnutzen versteigert werden sollte, nicht stattgegeben, sondern nach wie vor diesen Grasnutzen mittels Abschätzung den Straßenwarten zuteil werden läßt. Hier hat auch schon die Budgetkommission darauf hingewiesen (und ich schließe mich dem an), daß diese Abschätzung dem stärkeren Fuhrwerksverkehr und besonders dem Automobilverkehr in genügendem Maße Rechnung tragen möge.

Nun noch einige Worte über die Rheinregulierung. Auch unsere Gemeinden am Rhein sind verpflichtet, Falschinen abzugeben. Ueber den Preis, der für die Falschinen bezahlt wird, sind noch keine Klagen laut geworden. Wir sind der Meinung gewesen, daß diese Preise auf einer Vereinbarung beruhen, so daß allen Gemeinden längs des Rheins der gleiche Preis zuteil wird. Ich war daher wirklich erstaunt, als Herr Kollege Schmund ausführte, daß in seinem Bezirk 17 M. bezahlt werden, und daß man in Elsaß-Lothringen dazu übergegangen ist, 22—23 M. für 100 Stück zu bezahlen. In unserem Bezirk werden die Falschinen klassenweise abgenommen, wir bekommen Preise von 10—16 M.; für die beste Sorte bekommen wir 16 M. Wenn das richtig ist, daß für dieselben Falschinen in Elsaß-Lothringen 22—23 M. bezahlt werden, daß diese Falschinen auch nicht größer und stärker sind als die Falschinen, die bei uns angefertigt werden, dann dürfte ich doch bitten, daß die Großh. Regierung das Interesse unserer badischen Landesfinder wenigstens gerade so gut wahr, wie die elsass-lothringische Regierung das ihren Landesfindern gegenüber tut.

In unserem Budget sind auch anlässlich der Rheinregulierung verschiedene Nebengehalte für verschiedene Beamte vorgesehen. Ich freue mich darüber und gönne es ihnen in Anbetracht der aufopferungsvollen Tätigkeit, die sie da zu leisten haben. Aber befremdend ist es mir gewesen, daß man bei den untersten Beamten, den Dammemistern Halt gemacht hat, und diese hier vollständig leer ausgehen. Mit den Nebengehalten wird, wenn der neue Gehaltstarif in Kraft tritt, in der Hauptsache wenigstens aufgeräumt werden, und ich möchte nur der Hoffnung Ausdruck verleihen, daß man dann die bei der Rheinregulierung beschäftigten Dammmeister, die einen verantwortungsvollen Dienst zu leisten haben, wenigstens auch so einreicht, daß sie ihren Leistungen entsprechend bezahlt werden.

Gleichzeitig möchte ich auch noch ein Wort einlegen für die Arbeiter, die bei der Rheinregulierung beschäftigt werden. Wir haben erlebt, daß sie vor 1½ Jahren gezwungen waren, mittels Arbeitsniederlegung sich höhere Löhne zu erringen. Ich denke, man sollte so viel Verständnis haben, daß die gefährvolle Arbeit, die die Leute auf dem Wasser zu leisten haben, wobei Leben und Gesundheit auf dem Spiele stehen, wenigstens so bezahlt wird, daß Zufriedenheit unter den Arbeitern herrscht (Beifall bei den Nationalliberalen).

Während dieser Rede hat der Zweite Vizepräsident Dr. Seimburger das Präsidium übernommen.

Abg. Dr. Schofer (Zentr.): Was bisher über den Zustand unserer Landstraßen gesagt worden ist, ist nur allgemeines Lob. Ich kann dem zustimmen, muß aber eine Einschränkung machen hinsichtlich der Zustände der Landstraßen im Frankenlande. Einzelne dieser Straßen verdienen ja auch das Lob, andere Ber-

hältnisse aber stehen dem diametral gegenüber, was wir loben können. Aus diesen Verhältnissen heraus erklärt es sich, daß sehr viele Wünsche auf Neuanlagen von Straßen im genannten Landesteil bestehen, und erklärt es sich weiter, daß der sehr rührige Amtsvorstand in Tauberbischofsheim scharf hinter den betreffenden Projekten her ist, um sie bald zur Ausführung zu bringen. Es besteht das Projekt, von Grohrinderfeld eine Verbindung nach Grünsfeld zu bekommen, und ebenso für die Gemeinde Paimar eine ähnliche Verbindung zu erhalten. Die Verbindung Grohrinderfeld-Tauberbischofsheim ist bereits durch eine gute Straße hergestellt. Der Wunsch, von Grünsfeld nach Brehmen eine Straße zu bekommen, ist eine Zukunftswunsch, der noch ziemlich lange in seiner Erledigung auf sich warten lassen wird. Ich möchte alle diese Straßenwünsche dem Wohlwollen der Großh. Regierung empfehlen, nicht bloß in ideeller sondern auch in materieller Hinsicht.

Ein zweiter Wunsch geht dahin, daß auch das badische Frankenland einmal eine W a l z e auf einer Straße zu sehen bekommt. Ich habe diesen Wunsch auch im letzten Landtag vorgetragen, habe aber einen negativen Bescheid von der Regierungsbank bekommen. Wir haben nun vorhin vom Herrn Kollegen Reck gehört, er müßte davor warnen, daß die Regierung vom Decksystem zum Riefensystem zurückkehrt. Mein Wunsch, es möge die Großh. Regierung im Frankenland einmal vom Riefensystem zum Decksystem übergehen, ist noch ein weites Stadium hinter dem Wunsche des Herrn Reck zurück. Ich glaube, daß das badische Frankenland auch ein Anrecht darauf hat, gleich behandelt zu werden wie die übrigen Landesgegenden.

Demjenigen, was der Herr Kollege Duffner in so warmer Weise wegen der Besserstellung der S t r a ß e n w ä r t e r vorgetragen hat, möchte ich mich anschließen und der Hoffnung Ausdruck geben, daß die Kommission für den Gehaltstarif diesem Stand eine Freude bereiten möge.

Mit einem Wort muß ich noch zu sprechen kommen auf die Landesherrliche Verordnung vom 26. Juni 1906, die Vorbereitung zum höheren öffentlichen Dienst im Ingenieurbaufach betreffend. Hier hat die Großh. Regierung angeordnet, daß unter den Kandidaten, die die Diplomprüfung bestanden haben, eine Auswahl getroffen werde und nur diese Glücklichen zum Vorbereitungsdienst für die Staatsprüfung und dann zur Staatsprüfung selbst zugelassen werden, alle andern aber nicht. Die Budgetkommission hat sich erfreulicherweise auf einen andern Standpunkt gestellt und den Beschluß gefaßt, die Großh. Regierung möchte ersucht werden, daß alle diejenigen, die die Diplomprüfung bestanden haben, zur praktischen Ausbildung im Eisenbahndienst und dann ebenso zur Staatsprüfung zugelassen werden. Ich möchte alle Herren Kollegen des Hohen Hauses bitten, daß sie diesem einmütigen Beschlusse der Budgetkommission ebenso einmütig beitreten, wie die Budgetkommission ihn gefaßt hat. Ich möchte auch die Gelegenheit benützen, demjenigen Herrn, der diese Wünsche so kräftig vertreten und uns zu diesem einheitlichen Ziele geführt hat, ein Wort des Dankes und der Anerkennung auszusprechen. Es ist mein Parteifreund Herzg.

Ich möchte die Gründe, die uns bestimmt haben, noch einmal kurz skizzieren, umso mehr, als auch ein Teil der Gründe meinen Wahlkreis und seine Interessen betreffen. Es ist Tatsache, daß wir Mangel an technisch gebildetem Personal haben. Als die Bahn Waldbühl-Tauberbischofsheim Gegenstand der Beratung im Hohen Hause war, da wurde gesagt, es könne deswegen nicht so rasch vorwärts gehen, weil es an technischem Personal fehle. Ei, wenn es an technischem Personal fehlt und es wird

einem angeboten, so nehme man es doch an! Wenn man befürchtet, es möchte einmal einen Ueberfluß an technischem Personal geben, nun, wir haben dieselben Verhältnisse im juristischen Beruf, und dort sind Mittel und Wege gefunden worden, dort hat man den numerus clausus eingeführt, aber erst nach der zweiten Prüfung, nicht nach der ersten. Es will mir scheinen, daß die Auswahl für die Großh. Regierung auch eine viel glücklichere wäre, wenn sie erst nach der zweiten Prüfung erfolgen würde und nicht nach der ersten. Erfolgt sie nach der ersten Prüfung, so ist lediglich die theoretische Ausbildung maßgebend, und ich meine, im praktischen Staatsdienst ist nicht nur die theoretische sondern vielmehr die praktische Ausbildung von eminenter Wichtigkeit. Dazu kennt man nach der theoretischen Prüfung die jungen Herren nur aus ihren Examen und aus den Akten, man kennt sie aber nicht persönlich, und es will mir scheinen, daß die persönliche Bekanntschaft mit den jungen Herren, wenn es sich um die staatliche Anstellung handelt, eine wesentlich größere Rolle spielen darf. Endlich muß in dem Ausschluß einer Anzahl von Kandidaten, die geprüft sind, eine Ungerechtigkeit empfunden werden gegenüber denjenigen, die zugelassen werden, denn sie sind nicht in der Lage, eine Staatsprüfung zu machen und ihren Qualifikationsnachweis zu erbringen, und sie sind damit im praktischen Leben immer geschädigt, umso mehr, als der größte deutsche Bundesstaat, als Preußen sie zur zweiten Staatsprüfung zuläßt, sie ausbildet und ihnen entsprechende Titel verleiht. Ich möchte auf die Titelfrage ein besonderes Gewicht nicht legen, aber das möchte ich sagen, „staatlich geprüfter Baumeister“ ist kein Titel, und ich sehe nicht ein, wenn man in Preußen den Titel „Regierungsbaumeister“ einführen konnte, warum das bei uns nicht möglich ist. Ich möchte nun der Hoffnung Ausdruck geben, daß, wie das ganze Hohe Haus in der dargelegten Materie offenbar diesen Standpunkt einnimmt, auch die Großh. Regierung auf diesen Standpunkt sich stellen möge.

Abg. V a n s c h b a c h (konf.): Zu dem Budget des Verwaltungszweiges der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues gestatten Sie auch mir ein kurzes Wort. Es ist schon viel von Straßenwalzen gesprochen worden; so hat der Herr Abg. Dr. Schofer vorhin darauf hingewiesen, daß gerade im Hinterland bei uns noch gar keine Dampfstraßenwalzen gesehen worden seien. Ich bin auch der Ansicht, daß gerade unser Hinterland, der Kreis Mosbad, darin etwas stiefmütterlich behandelt wird (Abg. Dr. S c h o f e r: Sehr richtig!), und ich möchte wünschen und hoffen, daß man dazu kommt, auch im Mosbacher Kreis Straßenwalzen anzuwenden. Gestern ist schon von verschiedenen Seiten erwähnt worden, daß gerade die Kuhgepanne auf den nicht gewalzten Straßen so außerordentlich zu leiden haben, und damit auch der kleine Bauer. Wenn die Kühe auf den frisch eingeworfenen Steinen laufen müssen, so kommt es oft vor, daß sie die Stellen, die nicht beschottert sind, aufsuchen, so daß man immer seine Rot hat, die Tiere im Geleise zu halten. Ich möchte also die Großh. Regierung bitten, in dieser Richtung auch an das Hinterland zu denken.

Bezüglich der Straßenwärter ist sich ja wohl das ganze Hohe Haus darin einig, daß sie am schlechtesten gestellt sind. Ich will auf diesen Punkt nicht weiter eingehen, weil ja eine Petition hierzu vorliegt.

Auch die Brückenwärter sind schlecht gestellt. Da aber meines Wissens auch von ihnen eine Petition an das Hohe Haus gelangt ist, werde ich mir erlauben, später auf diese Verhältnisse zurückzukommen.

Dem Hohen Hause liegt auch eine Petition vor wegen Erbauung einer R e d a r b r i c k e bei S a h m e r s h e i m.

Ich möchte auch hier die Großh. Regierung bitten, sich dieser Angelegenheit wohlwollend anzunehmen. Außerdem sind ja noch Stimmen laut geworden, wonach eine feste Neckarbrücke gebaut werden soll zwischen Dienesheim und Dbrigheim. Ich bin nicht so unbescheiden, daß ich für zwei Neckarbrücken auf einmal eintrete, es würde ja genügen, wenn eine davon erbaut würde. An welchem Punkt diese Neckarbrücke gebaut werden soll, das möchte ich der Großh. Regierung überlassen. Es ist leider Tatsache, daß wir eine sehr lange Strecke am Neckar keine feste Brücke haben, und zwar von Eberbach bis Seilbronn, und es wäre deshalb jedenfalls sehr wünschenswert, wenn auf dieser Strecke wenigstens eine Brücke gebaut würde. Vielleicht wäre es auch in strategischer Beziehung von Vorteil, wenn man daran denken würde, dort wenigstens eine Brücke zu erstellen.

Ich komme nun noch auf die Neckarschiffahrt zu sprechen. Diese hat eine sehr schwere Konkurrenz zu bestehen. Einerseits macht ihr die Eisenbahn große Konkurrenz, andererseits ist sie oftmals monatelang lahmgelegt durch anhaltenden kleinen Wasserstand. Wenn nicht von seiten der Großh. Regierung in dieser Richtung etwas geschieht, so wird man es bald erleben können, daß der ehrbare Stand der Neckarschiffer zugrunde geht. Welche Maßregeln da zu ergreifen sind, das möchte ich allerdings der Großh. Regierung überlassen. Die Neckarschiffer haben mir schon seinerzeit wiederholt gesagt, es wäre gut, wenn der Neckar kanalisiert würde. Ob das nun gerade von Vorteil sein würde für die Kleinschifferei auf dem Neckar, das möchte ich dahingestellt sein lassen, vielleicht würde dann auch wieder bloß das Großkapital die durch die Korrektur des Neckars geschaffenen Werte ausnützen. Aber ich möchte doch bitten, diese Punkte im Auge zu behalten, und wenn möglich etwas für die Kleinschiffahrt auf dem Neckar zu tun.

Hg. Geppert (Zentr.): Ich glaube, ich würde mich mit einer Pflichtverletzung belasten, wenn ich anlässlich der Beratung des Titels des Verwaltungszweiges der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues nicht auch die Neckarkorrektur mit einigen Worten ansprechen würde. Seit dem letzten Landtag ist in bezug auf die Weiterführung der Neckarkorrektur eine unheimliche Stille eingetreten, von Verhandlungen zwischen der Großh. Regierung und den beteiligten Gemeinden hat man nichts mehr gehört. Ich glaube, diese Verhandlungen sind vollständig zur Ruhe gekommen, und das bedauere ich unendlich, denn der jetzige Zustand, wenn ja auch keine Hochwassergefahr seit dem letzten Landtag vorgekommen ist, kann doch unmöglich bestehen bleiben. Die Korrektur der Rench ist nur gediehen bis zu dem Ort Erlach, bis zum Ende dieses Ortes, und von dort aus geht die Rench in einem noch sehr langen Flußgebiete dahin, und namentlich die Erlacher Felder müssen fast jedesmal bei Hochwassergefahr das Ueberflutungsgebiet für die Rench abgeben zum großen Schaden der Bevölkerung von Erlach. Und wenn ernstlicher Hochwasserstand eintritt, dann sind nicht minder auch die Stadtgemeinde Renchen und ebenso Wagschurst stark bedroht. Erst im Jahre 1906 ist es noch vorgekommen, daß die Heuernte der Gemeinde Erlach durch Hochwasser ungemein geschädigt worden ist, und es ist doch eine große Härte gegenüber einer Gemeinde, daß sie infolge des Stillstands der Korrektur fast immer das Damoklesschwert über sich schweben sieht, nämlich eine Verwüstung eines Teils ihrer Gemarkung hinnehmen zu müssen. Ich weiß ja sehr wohl, daß ein großer Interessenunterschied besteht zwischen den oberen Gemeinden, die zunächst bedroht sind, und zwischen denen, die am unteren Lauf der Rench liegen.

Ich glaube, es müßte aber mit der Zeit doch gelingen, einen Ausgleich dieser Interessen herbeizuführen und diese Ortschaften mit ihren Feldern vor Hochwasser zu schützen. Wenn die Großh. Regierung allerdings das weit gehende Projekt einer Verbindung der Neckarkorrektur mit einer Melioration des Mainwaldes ins Auge faßt, dann glaube ich wohl, daß vielleicht noch viele Jahre darüber hingehen werden, bis man zu einem betriebigenden Zustand in bezug auf die Neckarkorrektur gelangen wird. Bei einem so wilden Gebirgswasser, wie es die Rench ist, kann Hochwasser nach einer kurzen Regenperiode eintreten, und ich muß deshalb dringend darum bitten, daß die Frage der Neckarkorrektur von der Großh. Regierung nicht aus dem Auge gelassen wird, und daß sie nicht etwa erst wieder lebhafter ventiliert wird, wenn die Schäden eines Hochwassers eingetreten sein werden. Hier heißt es auch: Im Frieden rüsten, damit man im Kriege vorbereitet ist!

Von weiteren Wünschen meines Bezirkes möchte ich sodann das Augenmerk der Großh. Regierung namentlich auf die hintere Renchstraße lenken. Diese Straße ist mitunter schon in einzelnen ihrer Teile in recht mangelhaftem Zustand gewesen. Ich muß anerkennen, daß verschiedene Strecken bereits gewalzt sind; aber ich möchte der Großh. Regierung zur Berücksichtigung anheingeben, daß diese Straße den ganzen Verkehr des hinteren Tales aufnehmen muß und daß in bezug auf ihre Konkurrenzfähigkeit namentlich die Sägmühlen im hinteren Tal wegen des Mangels einer Bahnverbindung schon auf harte Proben gestellt worden sind, und daß die einzige Verkehrs erleichterung, die man dem hinteren Tal, bis daß endlich einmal die Bahn die gewünschte Entlastung für die Straße bringt, zuteil werden lassen kann, doch die gute Instandhaltung dieser hinteren Talstraße ist.

Ich möchte auch darum bitten, daß, wenn weitere Versuche mit dem Teeren gemacht werden, man auch solche Staatsstraßen, wo ein durchgehender, lebhafter Automobilverkehr, stattfindet, wählt, um die schreckliche Staubbefästigung von der Bevölkerung und von dem Tale abzuwenden.

Hinsichtlich des Standes unserer Straßenobstbäume muß ich bedauern, daß wir hier nicht durchweg auf der Höhe eines vorbildlichen Obstbaues stehen und daß wir auch im Ertrag dieser Bäume gegenüber anderen Ländern noch weit zurückstehen. Man kann ja Obstträge nicht erzwingen, aber ich glaube, daß in bezug auf Bodenpflege, Düngung, Sortenvereinfachung, die hier besonders notwendig ist, hier einmal eine gründliche, durchgreifende Besserung einsetzen müßte. Bei Straßenobstplantagen kann es sich ja nur um Wirtschaftsobstsorten handeln, da kommen nicht viele Sorten in Betracht, nur einzelne wenige. Soviel ich aber schon beobachtet habe (und ich habe auch in neuerer Zeit wieder Gelegenheit dazu gehabt), ergeht man sich bei der Anlage von Obstplantagen an den Straßen in viel zu vielen Sorten, statt daß man ganze Straßenzüge mit einer richtigen Wirtschaftsobstsorte bepflanzen würde. Man hätte auch einen sehr guten Absatz für das Wirtschaftsobst, namentlich für Äpfel, in unseren Keltereien. Ich glaube, die Straßenverwaltung würde nie in Verlegenheit kommen, dieses Obst recht gut unterzubringen. Fernhalten muß man sich selbstverständlich davon, etwa Tafelobst oder Herbstobst, namentlich Herbstäpfelorten, an den Straßen anzupflanzen.

Was den Ertrag der Straßenobstplantagen anbelangt, so dürfte Sachsen in dieser Hinsicht vorbildlich sein. Ich habe früher schon auf dieses Land hingewiesen, und die jetzigen Zahlen, die mir über die

dortigen Einnahmen zu Gebote stehen, bewegen sich seit dem Jahre 1900 bis zum Jahre 1906 in Summen von 167 307 M. bis 244 702 M. Ich glaube, darin bleiben wir diesem Land gegenüber weit zurück.

Was mir bei der Pflege unserer Straßenobstbäume hauptsächlich auch als ein Mangel erscheint, ist der Umstand, daß unsere Straßenwärter viel zu wenig Kurse für ihre Ausbildung im Obstbau mitmachen müssen. Es fehlt namentlich an Wiederholungskursen. Diese Wiederholungskurse sollten in den einzelnen Bezirken selbst stattfinden und zwar an der Hand des Materials, das an den Straßenböschungen steht. Damit könnte gezeigt werden, woran es fehlt und worin wir namentlich auch noch Fortschritte machen sollen. Auch möchte ich anregen, daß jeder Straßenwart, der eine Anzahl Bäume zu pflegen hat (und es sind oft nicht wenige, die in einzelne Wartdistrikte gehören), auch eine regelmäßige Entlohnung dafür bezieht. Ich weiß sehr wohl, daß ein gewisser Betrag dafür vorgesehen ist. Im letzten Budget waren es, glaube ich, 2800 M. Aber dieser Betrag verteilt sich doch auf ziemlich viele Wärter, und ich glaube, es wäre ein sehr willkommener Anreiz für die Straßenwärter, wenn sie sagen könnten, es kommt uns auch eine richtige Entlohnung für die Pflege der Bäume zu.

Ich muß anerkennen, daß unsere Straßenbauverwaltung namentlich in den letzten Jahren sich mit mehr Eifer der Bepflanzung der Landstraßen hingibt. Vielleicht ist ab und zu etwas zu viel Eifer zu bemerken. Der Herr Kollege Neuwirth hat bereits auch in diesem Sinn einige Worte gesagt, und mir sind namentlich Klagen aus dem Wieslocher Bezirk vorgetragen worden, daß es dort zwischen der Straßenverwaltung und den Eigentümern der anstößenden Grundstücke Anstände gegeben habe, und namentlich deshalb: Wenn der Abstand bis zur Nachbargrenze ein so knapper ist, daß er gerade noch durch die gesetzliche Zulässigkeit von 1,8 m gedeckt wird, dann verlangt die Bevölkerung aus Billigkeitsgründen, daß vor der Bepflanzung wenigstens ein vorläufiges Benehmen mit den Grundstücksbesitzern herbeigeführt werden sollte, und daß man den Grundstücksbesitzern den Vortritt lassen sollte, wenn sie etwa auf ihrem Grundstück einen Baum pflanzen wollen. Es ist ja ausgeschlossen, daß, wenn die Straßenbauverwaltung bei so knappen Raumverhältnissen pflanzt, dann der Grundstücksbesitzer bei einem Abstand von 1,8 m auch einen Baum pflanzen kann. Er muß mindestens auf 3,6 m in seinem Grundstück zurückgehen, und dadurch wird er doch ziemlich erheblich geschädigt.

Ich möchte also der Großh. Regierung empfehlen, daß sie in diesen gerügten Punkten womöglich eine Abhilfe eintreten lassen möge.

Hinsichtlich der Besoldung der Landstraßenwärter und namentlich auch hinsichtlich der Wünsche, welche für den inneren Dienst dieser Wärter auf dem letzten Landtag vorgetragen worden sind, ist ja in begrüßenswerter Weise bereits Abhilfe geschaffen worden. Was die Mindestentlohnung zum 300fachen Betrag des ortsüblichen Tagelohnes anbelangt, möchte ich noch ein Wort dahingehend sagen, daß es mitunter vorkommt, daß eine ziemlich große Ungleichheit in der Festsetzung des ortsüblichen Tagelohnes seitens der Bezirksräte zu verzeichnen ist, sodaß z. B. Wärterbezirke nebeneinander liegen, wo die Entlohnung auf der Grundlage eben dieses ortsüblichen Tagelohnes eine große Verschiedenheit aufweist. In zwei mir bekannten Bezirken beträgt z. B. der ortsübliche Tagelohn in dem einen Bezirk 2,40 M., in dem anderen Bezirk nur 2 M. Das bedingt in der Entlohnung des Wärters eine Differenz von allein 120 M.

Das erachten diese Wärter als eine Ungleichheit, von der ich auch bitten möchte, daß die Großh. Regierung die Hand zu ihrer Ausgleichung reichen möge.

Abg. Morgenthaler (Zentr.): Bezüglich unserer Landstraßen möchte ich auch einige Wünsche vortragen, die mir im Laufe der Zeit von den beteiligten Kreisen oder, sagen wir kurzweg, von Fuhrleuten mitgeteilt worden sind.

Es wird ja das Decksystem, das Einwalzen unserer Straßen, sehr begrüßt. Dieses System hat für jedes Fuhrwerk, sei es nun mit Rindvieh oder mit Pferden bespannt, Vorzüge. Ich unterstütze daher gern diese Wünsche, die hier im Hause ausgesprochen worden sind, daß man überall im Lande, auch im Hinterlande und im Franckenlande, das Decksystem einführen solle.

Jedoch auch das Decksystem hat noch einige Mängel, denen wohl abgeholfen werden könnte. Bei den schweren Fuhrwerken, die man heutzutage auf den Landstraßen rollen läßt, und weil das Schottermaterial nach dem Decksystem ohne Verbesserungen für einige Jahre ausreichen soll, kommt es vielfach vor, daß Lücken, Vertiefungen, Mulden oder Löcher in der Straße entstehen, sodaß man von Glück reden kann, wenn man mit einem Fuhrwerke durchkommt, ohne mitunter recht unansehnlich nach rechts und links geschoben zu werden. Hier dürfte es vielleicht doch der Straßenverwaltungsbehörde empfohlen werden, von Zeit zu Zeit Verbesserungen mit feingeflageltem Schotter an der Straße vorzunehmen. Es ist von anderer Seite gesagt worden, bei uns in Baden würde die Decke nicht hoch genug aufgetragen, die Gäßchenstraßen seien viel besser und könnten länger aushalten. Aber ich möchte es dahingestellt sein lassen, ob das richtig ist, ich kann es nicht untersuchen. Darin muß die Regierung oder die Straßenverwaltung sachverständiger sein.

Nun bestünden noch verschiedene Wünsche bei den Fuhrleuten bezüglich unserer Straßen, insbesondere weil an manchen Stellen so große Erhebungen, gleichsam Berge, sind, die nach Ansicht der Fuhrleute leicht abgetragen werden könnten. Es wird ja freilich, wenn das im ganzen Lande geschehen soll, viel erforderlich sein. Aber es gibt tatsächlich solche Stellen, wo auf ganz kurze Strecken eine Anzahl Erhöhungen sind, die leicht abgetragen werden können, z. B. zwischen Gengenbach und Ohlsbach und Densbach und Reichen sind solche Stellen. Solche Erhöhungen auf dem Wege sind dem Verkehr außerordentlich hinderlich, und es wäre in Jedermanns Interesse gelegen, wenn solche Stellen möglichst abgetragen werden könnten.

Bezüglich der Straßenwärter ist ja das Hohe Haus ganz einig. Die Verbesserung ihrer Lage ist ja allseits anerkannt worden. Nun ist mir aber noch mitgeteilt worden, daß es von Straßenwägern sehr mißlich empfunden wird, daß das Hilfspersonal besser bezahlt wird als die Straßenwärter selbst. In meinem Bezirk ist mir beispielsweise ein Fall bekannt geworden, wo das Hilfspersonal täglich 3 M. erhielt, während dem Straßenwart täglich nur 2 M. und etliche 40 Pf. zustanden. Ich bitte, diese Frage einer Prüfung unterziehen zu wollen.

Ich unterstütze gern den Antrag des Herrn Kollegen Geppert bezüglich der Reinkorrektion. Ich kann da aus Erfahrung reden, denn ich war während des letzten Landtages, wo die Hochflut dort ein großes Gebiet überschwemmte und die Wiesen versandete, auch dort, und habe die Verheerungen gesehen. Es ist außerordentlich bedauerlich für die Landwirte, wenn sie vor der Ernte oder vor dem Heuen stehen, und

alle ihre Erträge werden plötzlich so verwüftet; denn wenn sie auch versuchen, abzuernten, so gibt es doch kein Futter mehr sondern höchstens noch Spreu. Die Nendtorrektio ist ja schon über 20 Jahre und noch länger ein Schmerzenskind; sie ist wirklich ein Bedürfnis für jene Gegend.

Bezüglich der Obstbäume an den Landstraßen möchte ich auch noch eine unangenehme Erfahrung mitteilen, die ich in unserer Nähe gemacht habe. Es sind z. B. von Fautenbad nach Densbach Obstbäume auf beiden Seiten der Straße gepflanzt worden und bilden nun, nachdem die Bäume herangewachsen sind, ein Verkehrshindernis. Man ist nicht im Stande, auf dem Wege mit zwei Heuwagen nebeneinander vorbeizufahren, es würde vollständig genügt haben, wenn nur auf der einen Seite Bäume angepflanzt worden wären. Ich glaube, der Nutzen wäre derselbe oder vielleicht noch größer. Es sind ohnehin auf den Feldern unmittelbar neben der Straße auch noch Bäume angepflanzt. Ich möchte also der Behörde anheimstellen, ob es nicht besser wäre, die eine Reihe Bäume wieder zu entfernen. Wie gesagt, für den Verkehr ist die Doppelreihe sehr hemmend, und von den Erträgen verspreche ich mir auch nicht viel.

Abg. Schmidt-Bretten (Vd. d. L.): Wenn ich auch in das Lob, das dem Zustand unserer Straßen heute gezollt worden ist, im allgemeinen einstimmen kann, so muß ich doch auf den Zustand zweier Straßen in der unmittelbaren Nähe von Bretten hinweisen. Es sind das die Landstraßen von Bretten nach Pforzheim und von Bretten nach Knittlingen. Diese beiden Straßen befinden sich in einem derart mangelhaften Zustand, daß das Befahren derselben nur zum größten Schaden der Zugtiere und der Wagen möglich ist. Der Grund zu diesem Zustande ist dadurch gegeben worden, daß die Steine, die in diese Straße eingewalzt worden sind, viel zu groß waren. Es scheint auch, daß man zu wenig Verbindung zwischen den einzelnen Steinen geschaffen hat. Die Spitzen der Steine stehen aus dem Boden heraus, so daß insbesondere das Fahren mit Kuhfuhrwerk fast zur Unmöglichkeit wird. Es ist mir allerdings gesagt worden, daß man seitens der Behörde das eingesehen habe und Vorkehrungen treffen wolle, um dem abzuhelfen. Ich möchte bitten, daß das möglichst bald geschieht.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit überhaupt auf die Schattenseiten hinweisen, die die Einwalzung von Porphyr hat. Der hauptsächlichste Vorzug des Einwalzens von Porphyr ist zweifellos der, daß die Straßen, bei denen Porphyr eingewalzt worden ist, haltbarer sind als solche, in die z. B. Kalksteine eingewalzt oder eingelegt wurden. Die Schattenseite aber, die ich im Auge habe, und die merkwürdigerweise in dieser Debatte noch nicht und auch im letzten Landtage nicht berührt worden ist, besteht darin, daß diese Steine für Kuhfuhrwerk überhaupt zu hart sind. Es ist mir das nicht nur von einer Seite mitgeteilt worden, sondern diese Klage ist mir wiederholt zu Ohren gekommen, und die Kuhbauern fahren deswegen allgemein sehr ungern auf den Straßen, auf denen Porphyr eingewalzt worden ist. Ich bin nun nicht der Ansicht, daß man das Einwalzen von Porphyr vollständig aufgeben soll. Aber ich meine, man sollte es auf die größeren Landstraßen beschränken. Auf den Landstraßen und auf den Chaussees, die weniger befahren sind, sollten womöglich nach wie vor Kalksteine eingewalzt werden.

Hierbei möchte ich auch noch einen anderen Wunsch, der heute auch schon berührt worden ist, unterstützen, nämlich den, daß auch die Eigentümer der Kalkstein-

brüche künftighin etwas mehr berücksichtigt werden. Es scheint überhaupt, daß hinsichtlich des Abbrechens der Beziehungen zu den Eigentümern der Kalksteinbrüche wenig rücksichtsvoll vorgegangen worden ist. Es ist mir da ein Fall mitgeteilt worden, in welchem, obwohl der Vertrag über die Lieferung von Kalksteinen vollständig ausgefertigt u. auf beiden Seiten unterschrieben war, dem Eigentümer des Kalksteinbruches nachher einfach mitgeteilt wurde, daß die Staatsbehörde auf die Lieferung der Kalksteine verzichte. Wenn das, was mir mitgeteilt wurde, richtig ist, dann hätte der Eigentümer des Kalksteinbruches einen Rechtsanspruch auf Abnahme der Kalksteine gehabt. Es betrifft das, was ich gesagt habe, einen Fall in Wöffingen. Ich möchte also, wie gesagt, bitten, daß die Interessen dieser Eigentümer von Kalksteinbrüchen auch künftighin berücksichtigt werden. Zweifellos würde bei manchen Straßen sich die Verwendung von Kalksteinen auch billiger stellen, weil diese Brüche sich in unmittelbarer Nähe der Straße befinden, die mit Steinen eingewalzt werden sollen.

Dann möchte ich noch einen Fall zur Sprache bringen, der mir sehr ungerecht behandelt zu sein scheint. Es handelt sich dabei um die Neuerstellung der Pfingstbrücke bei Singen. Diese Pfingstbrücke wurde mit einem Gesamtaufwand von etwa 25 000 Mark neu erstellt. In dem Schreiben, das von seiten des Bezirksamts Bretten der Gemeinde Stein mitgeteilt wurde, heißt es, daß der Grund zu dieser Neuerstellung der Brücke dadurch gegeben sei, daß die Brücke baufällig war. Ich kann natürlich nicht beurteilen, ob das richtig ist. Von seiten der Gemeindeglieder und in der Gegend dort wird behauptet, daß der Grund zur Neuerstellung aber dadurch gegeben gewesen sei, daß die Brücke für das Befahren mit Automobilen zu gefährlich gewesen sei, weil sie in einem spitzen Winkel zur Straße stand. Nun, dem mag sein wie ihm wolle, jedenfalls aber ist die Art und Weise, wie man die umwohnenden Gemeinden aus den Bezirken Durlach und Bretten, und zwar sechs an der Zahl, herangezogen hat, nicht als eine billige anzusehen. Von dem Gesamtaufwand von 25 000 Mark wurden diesen Gemeinden ein Viertel und darunter der Gemeinde Stein im Amtsbezirk Bretten 621 Mark auferlegt. Die Bestimmung, auf die sich diese Beziehung der Gemeinden stützt, ist der § 17 des Straßengesetzes, der lautet: „Zu dem Aufwande für den Neubau oder die Hauptverbesserung von Landstraßen haben die Gemeinden, deren Verkehrsinteresse an der Bauherstellung beteiligt ist, einen nach dem Verhältnis des Nutzens und der finanziellen Leistungsfähigkeit zu bemessenden Beitrag zu entrichten.“ Ich weiß nun nicht, wie man dazu gekommen ist, den einzelnen Gemeinden Beiträge in der geschätzten Höhe aufzuerlegen; aber ich glaube, daß man bei dieser Verteilung nicht ganz gerecht verfahren ist. Die Gemeinde Stein liegt etwa sieben bis acht Kilometer von der in Frage stehenden Brücke entfernt; es sind eine ganze Reihe von Gemeinden da, die sich näher an dieser Brücke befinden; und was den Fuhrwerksverkehr über diese Brücke anbelangt, so ist derjenige aus anderen Orten, besonders aus den beiden Städten Karlsruhe und Pforzheim, ein viel stärkerer als der aus der Gemeinde Stein. Es muß doch in Betracht gezogen werden, daß gerade auch die Fuhrwerke, die aus den Städten Pforzheim und Karlsruhe her diese Brücke befahren, ganz anderer Art sind als die der Gemeinde Stein: sie nutzen die Straße viel mehr ab. Während die Fuhrwerke aus der Gemeinde Stein im groben und ganzen nur mit Stroh und Heu beladen sind, sind diejenigen, die von Pforzheim und aus den Orten in der Nähe von Pforzheim herkommen, mit Steinen und Holz und häufig auch mit Bier beladen, und das letztere trifft hauptsächlich auch

auf den Wagenverkehr zu, der von Karlsruhe aus geht. Von diesen Orten aus wird also zweifellos die Brücke viel mehr benötigt als etwa von Fuhrwerken aus Stein.

Da es ganz offenkundig ist, daß die Verteilung der Brückenbaulasten eine ungerechte gewesen ist, möchte ich das Großh. Ministerium bitten, doch noch einmal die Frage nachzuprüfen, ob man nicht zu einer anderen Verteilung kommen kann.

Auch die finanzielle Leistungsfähigkeit, von der in § 17 die Rede ist, erscheint mir in diesem Falle nicht so zuzutreffen, wie sie nach jener Gesetzbestimmung Voraussetzung für die Verteilung der Baulasten sein sollte. Die Gemeinde Stein hat eine sehr hohe Umlage; außerdem hat sie jetzt noch eine Straßenbaulast von 16 050 Mark zu bezahlen und wird überdies demnächst eine Wasserleitung errichten, so daß ihr noch beträchtliche Lasten in Aussicht stehen. Ich glaube, es wäre nicht ungerechtfertigt, wenn man von der Last, die nach jener Verteilung auf die Gemeinde Stein entfallen soll, also von den 621 Mark, der Gemeinde einen bedeutenden Teil nachließe.

Was über die Straßenwärter gesagt worden ist, das kann ich im wesentlichen bestätigen. Auch ich bin der Ansicht, daß die Bezahlung dieser Leute nicht mit dem Schritt gehalten hat, was von ihnen gefordert wird. Auch ich habe die Beobachtung gemacht, daß die Zeiten vorbei sind, in denen die Landstraßenwärter noch nebenbei ihre Privatgeschäfte, vor allen Dingen ihren Feldbau mitbesorgen konnten; auch ich habe gefunden, daß sie während ihrer ganzen oder fast während ihrer ganzen Arbeitszeit wesentlich draußen auf der Straße zu tun haben. Ich kann sie deshalb dem Wohlwollen der Großh. Regierung nur empfehlen.

Abg. Keiff (konf.): Ueber das Decksystem möchte ich mich heute nicht aussprechen; ich habe darüber schon vor zwei Jahren meine Meinung gesagt. Klagen über die zeitweise Störung des Betriebs durch das Einwalzen sind mir in der letzten Zeit nicht mehr zugegangen.

Sodann möchte auch ich meine Freude darüber aussprechen, daß in unserem schönen Pfingstale nun wieder der Friede unter den Fuhrleuten eingeleitet ist, und daß die Klagen, die damals ganz berechtigt waren und die ich hier vorgetragen habe, jetzt verstummt sind. Es hat sich auch, wie man mit Befriedigung wahrnehmen konnte, im letzten Jahre kein berittener Gendarm mehr gezeigt. Es ist mir ja damals erwidert worden, der Gendarm sei zum Schutze der Bauern gekommen, allein ich habe das damals so wenig geglaubt als alle anderen. Ich kann also zu meiner Befriedigung sagen, daß es auch ohne Schutzleute und ohne Härte und Strenge geht, und ich möchte hoffen und wünschen, daß Klagen dieser Art in Zukunft verstummt bleiben möchten.

Zum Worte gemeldet habe ich mich wegen einer Sache, die ich auch schon vor zwei Jahren hier vorgetragen habe; es handelt sich um die kurze aber sehr starke Steigung, welche die Landstraße von Karlsruhe nach Pforzheim zwischen Söllingen und Kleinsteinbach aufweist. Ich habe damals schon auf diesen Mißstand hingewiesen und betont, daß es an der Zeit wäre, diesem Uebelstand abzuwehren, da es wahrscheinlich in kurzem nicht mehr möglich sein würde, weil der Hügel jetzt schon teilweise angebaut werde. Denn wenn dieser Hügel einmal vollends bebaut ist, wenn Häuser darauf stehen, dann ist eine Beseitigung des Zustandes unmöglich, dann muß diese Steigung für immer bleiben. Die Großh. Wasser- und Straßenbauinspektion hat auch im vorigen Jahre, wie

schon einmal vor zwanzig Jahren, Messungen vorgenommen, Pläne ausgearbeitet und Kostenvoranschläge aufgestellt über eine Verlegung bzw. Umgehung dieses Buckels. Aber eine Entschliebung ist bis jetzt nicht erfolgt. Ich fürchte nun, es könnte wieder gehen wie damals, es könnte die ganze Verbesserung des Uebelstandes an den hohen Kosten scheitern. Bei einer Umgehung würden die Kosten heute schon beträchtlich sein, weil das Gelände jetzt schon zum Teil als Baugelände bezahlt werden muß. Ich bin aber, wie auch Alle, mit denen ich schon geredet habe und die die Sache kennen, der Meinung, daß eine Umlegung oder Umgehung der Anhöhe durchaus nicht notwendig wäre, sondern daß vielmehr eine Abtragung des höchsten Gipfels, d. h. des Einschnitts, um etwa drei Meter genüge, wenn man gleichzeitig rechts und links etwas ausfüllen würde. So könnte dem Mißstande ohne große Kosten für alle Zeiten abgeholfen werden. Die Sachverständigen wollen allerdings von einem Einschnitt auf der Landstraße durchaus nichts wissen. Sie befürchten, daß durch Schneewehen im Winter der Verkehr gehemmt werden könnte, und daß auch die Straße nicht mehr leicht trocken wird. Allein, ich glaube im Pfingstale, namentlich an jener Stelle, sind Schneewehen fast gar nicht zu befürchten. Bei uns kommt ja sehr selten ein ordentlicher Schneefall vor. Es ist auch kein Wald in der Nähe, und die Strecke ist nur ganz kurz. Ich glaube daher, daß die Straße sehr leicht trocken zu halten wäre.

Es wäre nun aber nicht nur im Interesse der Bauern oder der Fuhrleute gelegen, daß hier Abhilfe geschaffen wird, sondern noch weit mehr auch im Interesse der armen Tiere. Da die Strecke nur eine ganz kurze ist, glauben die meisten Viehbesitzer, Vorspann gar nicht notwendig zu haben; aber sehr oft kommt es vor, daß die Tiere eben doch nicht imstande sind, die Last zu ziehen, und dann oft von unvernünftigen Viehbesitzern oder den Knechten schwer mißhandelt werden. Es hat vor drei Jahren ein Herr eine Villa gerade an dieser Stelle erbaut, und dieser Herr, und noch mehr seine Frau, sind schon sehr oft mit den Bauern wegen dieser Mißhandlung der Tiere schwer in Streit geraten. Der Herr hat sich auch schon wiederholt ans Bürgermeisteramt, auch ans Bezirksamt gewendet und, wie er mir neulich wieder sagte, auch schon ans Großh. Ministerium, allerdings bis jetzt ohne jeden Erfolg. Ich glaube allerdings auch, daß polizeiliche Strafen da nichts helfen können.

Ich möchte nochmals auch heute wieder, wie schon vor zwei Jahren, die Regierung eindringlich darauf aufmerksam machen, daß es jetzt die höchste Zeit wäre, hier endlich einmal Wandel zu schaffen. Ich glaube ganz bestimmt, daß eine Umlegung bzw. Verlegung durchaus nicht notwendig ist, sondern daß es sogar noch weit besser wäre, einen Einschnitt zu machen, und ich möchte doch bitten, die Großh. Wasser- und Straßenbauinspektion Bretten zu veranlassen, einen Plan oder die Aufstellung einer Berechnung in dieser Richtung zu machen, und wenn möglich die Sache recht bald in Angriff zu nehmen.

Die Ausführungen des Herrn Abg. Schmidt bezüglich des Umbaus oder Neubaus einer Pfingstbrücke bei Singen möchte ich auf das kräftigste unterstützen. Die Gemeinden aus meinem Bezirk, die hier namentlich und am allererschwersten zu den Kosten beigezogen sind, sind durchweg nicht zu den wohlhabenden zu zählen; sie haben in der Mehrzahl einen großen Umlagefuß. Sie sind auch der Meinung, daß durch ihren Gebrauch die Brücke noch nicht so geschädigt worden wäre, so daß ihretwegen noch lange kein Neubau notwendig geworden wäre. Sie sind davon überzeugt, daß nur der Fern-

verkehr, der heutzutage so groß geworden ist, den Umbau notwendig gemacht hat, daß die Notwendigkeit auch namentlich durch die Automobilfuhrwerke und durch die Holzfuhrer und Steinfuhrer, die teilweise von Württemberg nach Karlsruhe und Bruchsal herkommen, bedingt worden ist. Auch ich bin der Meinung, daß solche Kostenaufwendungen, die ja doch nur der Allgemeinheit zugute kommen, auch durch die Allgemeinheit, d. h. durch den Staat, in der Hauptsache wenigstens, gedeckt werden sollten.

Abg. Säger (natl.): Seit etwa Jahresfrist findet man in einigen Orten meines Wahlbezirks, dort wo die Gemarkungsgrenze und die Rheinvorlandgrenze sich berühren, an hohen Stangen Tafeln angebracht, auf denen folgendes geschrieben steht: „Warnung. Das Vergehen der Rheinbauten und Vorländer ist verboten. Gr. Rheinbauinspektion.“ Bei uns ist es üblich, daß die Leute, Erwachsene und Kinder, im Frühjahr, wenn die Bäume ausschlagen, wenn die Käzchen an den Weiden erscheinen, in großen Scharen an den Rhein pilgern, man macht dorthin am Ostermontag, am Charfreitag und an anderen schönen Frühlingstagen Spaziergänge. Im Sommer kommen die Leute auch oft aus den Nachbarorten in die Rheinorte, sehen sich zunächst den schönen Rhein an und essen dann in unseren Dorfwirtschaften gute gebadene Fische. Die Aufstellung solcher Verbotstafeln wäre meines Erachtens unnötig gewesen. Ich habe zwar zu meiner großen Freude noch nie gehört, daß tatsächlich jemand bestraft worden ist, und ich nehme gerne an, daß diese Tafeln vielleicht nur den „bösen“ Buben gelten sollen, die sich vielleicht da und dort verleiten lassen, aus dem grünen Holz ihre Pfeifen zu schneiden. Aber ich meine, wenn man nur diese treffen will, so können ja die Waldbüter schon dafür sorgen, daß Derartiges unterbleibt. Ich möchte daher bitten, daß diese Tafeln in tunlichster Eile wieder entfernt werden.

Aus meinem Wahlbezirk sind vier Gemeinden bis jetzt als Lieferanten von Fashinen zur Rheinregulierung in Betracht gekommen. Dieselben haben um höhere Preise für ihre Fashinen petitioniert. Die vier Bürgermeister dieser Gemeinden sind sogar hier bei den betr. Behörden vorstellig geworden, allerdings leider bis jetzt ohne Erfolg. Eine Gemeinde meines Wahlbezirks, Scherzheim, ist nun so glücklich, linksrheinisch noch größere Gemarkungsteile zu besitzen, und erhält nun auf ihren linksrheinischen Gemarkungen 23 M. für 100 Stück Fashinen in ihre Gemeindefasse, während der badische Staat den Hanauer Gemeinden wie auch den übrigen nur 17 M. zahlt. Ich meine, es müßte da auf irgend eine Weise doch Abhilfe geschaffen werden können. Es kommen ja allerdings in den meisten dieser Gemeinden nicht so sehr die finanziellen Verluste, die die Gemeindefassen erleiden, in Betracht, als vielmehr der Schaden, der die Bürger in den Gemeinden dadurch trifft, daß manche Gemeinden eben dann — ich nenne da z. B. die Gemeinde Helmlingen in meinem Wahlbezirk — gar kein Holz mehr zum Verkaufen innerhalb ihrer Gemarkung haben, und dann auch die ärmsten Bürger genötigt sind, um teureres Geld Fuhrleute ins Gebirge, ins Rendtal oder Nachertal fahren zu lassen, um sich dort ihr unbedingt notwendiges Brennholz zu holen.

Dann noch einen Wunsch: Die elsass-lothringischen Abgeordneten, die Mitglieder der Handelskammer, der Presse usw. haben, wie ich Zeitungsnachrichten entnehme, schon zum zweiten Male eine Besichtigung der Arbeiten der Rheinregulierung vorgenommen. Seit Jahren wird hier im hohen badischen Landtage über die Rheinregulierung gesprochen, die Gelder sind bewilligt worden, und

ich glaube, es wäre, wenn auch erst ein kleiner Teil dieses großen Wertes fertiggestellt ist, gar nicht unangebracht, wenn die Abgeordneten zusammen mit der Großh. Regierung sich eines schönen Tages aufmachen würden, um sich dieses im Gang befindliche festliche Schauspiel moderner Technik und Unternehmertum anzusehen (Beifall).

Abg. Belzer (Zentr.): Was die Landstraßenwärter betrifft, so ist ja bereits von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen worden, daß bezüglich der Löhne noch ein großer Unterschied bestehe. Es hat der Herr Abg. Schmund hervorgehoben, daß bei manchen Inspektionen der Unterschied gegenüber dem ortsüblichen Tageslohn 40 Pfg. ausmache. Ich möchte mich den Wünschen, die seitens meiner Freunde hier vorgetragen worden sind, in dieser Beziehung anschließen und nur noch folgendes hervorheben: Mit der Art und Weise, wie die Veranschlagung der Nebenleistungen, insbesondere der Grasnutzungen, vor sich geht, sind die Straßenwärter nicht zufrieden. Sie beklagen sich darüber, daß die Grasnutzungen veranschlagt werden wie die mit Futtergewächsen bebauten Flächen bzw. wie die Wiesen, die nicht in der Nähe von Straßen sind. Es ist doch selbstverständlich, daß das Futter, das neben der Landstraße wächst, das jahraus jahrein verstaubt, nicht den Wert hat wie das Futter auf den Wiesen oder auf den Ackernt. Aber es wird sogar auch nach dem Ar gleich berechnet, wie mir gesagt worden ist. Es wird ausgemessen, wie viel Ar der Straßenwart an Blantetts auf seiner Strecke hat, und dann wird der Preis genommen, wie er bei den Wiesen, die in der Nähe sind, pro Ar in Betracht kommt. Nach diesen Preisen wird der Anschlag festgestellt und dem Straßenwart dann auf seinen Gehalt angerechnet. Es werden auch teilweise die Baumplatten und die Kottischen da miteingerechnet, auf denen doch sicher kein Gras wächst. Da sollte doch unbedingt eine Minderung eintreten.

Nun habe ich noch einen Punkt zu erwähnen. Es ist mir gesagt worden, daß die Straßenwärter Anweisung bekommen haben, an bestimmten Tagen im Jahre die Zahl der Automobile, die ihre Strecke passieren, aufzuschreiben. Ich nehme an, daß die Regierung dabei Material sammeln will, damit sie später einmal sagen kann, der Verkehr auf den Straßen sei so und so stark. Nun hat es aber den Anschein, daß die Automobilbesitzer genaue Kenntnis von den Tagen haben, an denen die Straßenwärter die Automobile zählen sollen. Denn wie die Straßenwärter mir sagen, ist es tatsächlich so, daß an den vorgesehenen Tagen fast kein Automobil erscheint, während sie oft vor und nachher haufenweise fahren. Dem könnte man abhelfen, wenn man für die Statistik keine im voraus feststehenden Tage nimmt, sondern die Tage, an denen gezählt werden soll, jeweils kurz vorher erst, z. B. telefonisch, den Wärdern mitteilt. Auf diese Art bekäme man ein besseres Bild und die Automobilbesitzer könnten dieser Kontrolle nicht ausweichen. Dann hätte die Statistik auch einen Wert.

Abg. Hilbert (natl.): Es ist in dieser Debatte verschiedentlich davon gesprochen worden, mit welchen Bäumen die Straßen bepflanzt werden sollen; der eine ist der Ansicht, das sollte mit Ebereschen geschehen, der andere mit Pappeln, der andere mit Ahorn, Linden usw. Ich möchte doch dem Obstbaum den Vorzug geben und hier anregen, ob die Straßenwarte draußen auf dem Lande oder vielleicht ein Teil derselben nicht Obstbäume mitmachen sollten.

Mit der Bezahlung der Landstraßenwärter bin ich zufrieden. In meinem Bezirk ist z. B. nur einer,

der ein Einkommen bezieht, das nicht das 300fache des ortsüblichen Tagelohns erreicht; im Bezirk Konstanz liegen die Verhältnisse leider noch ungünstig, ich möchte bitten, daß auch diese bald geregelt werden. Auch für die Kreisstraßenwärter möchte ich ein Wort einlegen. Diese sind zum Teil noch recht niedrig bezahlt. Es wäre an der Zeit, daß man auch sie besser stellt.

Ich habe noch einen Wunsch, der sich auf das Öffnen der Schneebahn auf dem Schwarzwald bezieht. Wie ja bekannt ist, gibt es bei uns auf dem Schwarzwald jedes Jahr sehr viel Schnee, und es werden einzelne Gemeinden durch das Offenhalten der Bahn hart getroffen. Ich weiß Ortschaften, wo der letzte Mann aufgeboden werden muß. Die Leute erhalten bei dieser Arbeit eine geringe Bezahlung. Ein Lohn von 1.70 M., den sie beziehen, ist zu wenig, man sollte ihn auf 2 M. erhöhen.

Hierauf wird abgebrochen.

Das Haus ist damit einverstanden, daß für den Abg. Rösch (Soz.) der Abg. Kräuter (Soz.) in die Petitionskommission eintritt.

Dem Abg. Franz wird zur Wiederherstellung seiner Gesundheit bis zu den Osterferien Urlaub erteilt.

Nach einer Mitteilung des Präsidenten über die von dem Seniorenkonvent vorgeschlagene Festsetzung der Tagesordnungen für die Plenarsitzungen bis zu den Osterferien wird die Sitzung kurz vor $\frac{1}{4}$ 2 Uhr geschlossen.

Verichtigung.

In dem Berichte über die Verhandlungen der Zweiten Kammer in der 55. Sitzung ist auf Seite 1191 Spalte 1 in den Zeilen 17 und 18 zu lesen: „auferlegte Beschränkung der Diskontfestsetzung“, und haben in Spalte 2 die Zeilen 16 bis 20 zu lauten: „Sind aber die Preise für die Submissionsarbeiten von den Bauämtern einmal ausgeschrieben, so sind unsere Handwerker eben einfach genötigt, zu ihrem Nachteil von diesen Preisen herunterzubieten, um die Arbeit zu erlangen.“

* Karlsruhe, 31. März. 58. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Donnerstags den 2. April 1908, vormittags halb 10 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung über die geschäftliche Behandlung

a. des Gesetzentwurfs, die Abänderung des Enteignungsgesetzes betreffend (der Ersten Kammer vorgelegt).

b. des Gesetzentwurfs, die Vervollständigung des Staatsbahnnetzes betreffend — Drucksache Nr. 5a —,

c. der Vorlage (Denkschrift) der Großh. Regierung, die Ergebnisse der für mehrere Bahnlagen angestellten Untersuchungen betreffend — Drucksache Nr. 5b —.

2. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Budget des Großh. Ministeriums des Innern für die Jahre 1908 und 1909, Ausgabe Titel XVII, XVIII, XIX und Einnahme Titel VIII, IX (Wasser- und Straßenbau, Bergwesen; Geologische Landesaufnahme) samt einschlägigen Petitionen — Drucksache Nr. 12d —, Berichterstatter: Abg. Hergt (Fortsetzung).

3. Beratung der Berichte der Petitionskommission über

a. Bitte des früheren Landstrassenwärters Karl Philipp Lininger in Strümpfelbrunn um Zuwendung einer erhöhten Unterstützung aus Staatsmitteln — Berichterstatter: Abg. Brodmann —,

b. Bitte des ehemaligen Straßenmeisters Karl Angstmann in Mannheim um Gewährung einer Pension — Berichterstatter: Abg. Müller —,

c. Bitte des zurubegesetzten Hauptzollamtsdieners Karl Fleiner in Bruchsal um Unterstützung — Berichterstatter: Abg. Kramer —,

d. Bitte des Untererhebers Wilhelm Hed von Durmersheim um etatmäßige Anstellung — Berichterstatter: Abg. Müller —,

e. Bitte des Invaliden Johann Georg Staiger in Brigach um Aenderung seiner Pensionsverhältnisse — Berichterstatter: Abg. Dieterle —,

f. Bitte des Untererhebers Hermann Kloppe in Ziegelhausen um Verbesserung seiner Einkommensverhältnisse — Berichterstatter: Abg. Rohlfurt —.

* Karlsruhe, 31. März. 11. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. Tagesordnung auf Freitag den 3. April 1908, vormittags $\frac{1}{2}$ 10 Uhr:

1. Bekanntgabe neuer Einläufe.

2. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Budget Großh. Ministeriums des Innern, Ausgabe Titel XI und XII und Einnahme Titel III (Milch Fonds, sowie Heil- und Pflegeanstalten.) B.-Nr. 233. Berichterstatter Prinz Alfred zu Löwenstein.

3. Beratung der mündlichen Berichte der Petitionskommission

a. über die Bitte des Zentralverbands christlicher Bauhandwerker u. Bauhilfsarbeiter Deutschlands, Bezirk Baden, um Besserung der Lage der Karlsruher Maurer und Bauhilfsarbeiter durch Schutz gegen die Konkurrenz ausländischer Arbeiter; Berichterstatter: Freiherr von Ia Roche;

b. über die Bitte des Bureaubieners a. D. Sautner von Langenbrüden um gnadensweise Erhöhung seiner Unterstützungszentrale; Berichterstatter: Freiherr von Ia Roche;

c. über die Bitte des Gastwirteverbandes „Die Zusammenlegung der Kirchweihen betr.“; Berichterstatter: Prälat D. Oehler.