

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1908

109 (4.4.1908) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 58. öffentliche
Sitzung

Beilage zur Karlsruher Zeitung № 109.

Samstag, 4. April 1908.

Badischer Landtag.

==== Zweite Kammer. ====

58. öffentliche Sitzung
am Donnerstag den 2. April 1908.

Tagesordnung:

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 — Druckfache Nr. 5a —,
 - c. der Vorlage (Denkschrift) der Großh. Regierung, die Ergebnisse der für mehrere Bahnlagen angefertigten Untersuchungen betreffend — Druckfache 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 — Druckfache Nr. 12d —, Berichterstatter: Abg. **Hergt** (Fortsetzung).
3. Beratung der Berichte der Petitionskommission über
 - a. Bitte des früheren Landstraßenwärters Karl Philipp Vininger in Strümpfelbrunn um Zuwendung einer erhöhten Unterstützung aus Staatsmitteln — Berichterstatter: Abg. **Prodmann** —,
 - b. Bitte des ehemaligen Straßenmeisters Karl Angitmann in Mannheim um Gewährung einer Pension — Berichterstatter: Abg. **Müller** —,
 - c. Bitte des zuruhegesetzten Hauptzollamtsdieners Karl Kleiner in Bruchsal um Unterstützung — Berichterstatter: Abg. **Kramer** —,
 - d. Bitte des Untererhebers Wilhelm Hof 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 Klappe in Ziegelhausen um Verbesserung seiner Einkommensverhältnisse — Berichterstatter: Abg. **Kohrhurst** —.

(Ziffer 3 gelangte nicht zur Verhandlung.)

Am Regierungstisch: Präsident des Ministeriums der Finanzen Wirkl. Geh. Rat Dr. **Gonsell**, Präsident des Ministeriums des Innern Wirkl. Geh. Rat Freiherr von und zu **Sodman**, Oberbaudirektor Geh. Oberregierungsrat Dr. **Krems**, Geh. Oberregierungsrat **Föhrenbach**, Geh. Oberbaurat **Drach**.

Erster Vizepräsident Dr. **Wilkens** eröffnet kurz vor 3/4 10 Uhr die Sitzung.

Es werden folgende Einläufe angezeigt:

I. Petitionen:

1. des Gemeinderats Au um Abänderung einiger Bestimmungen des Elementarunterrichtsgesetzes;
2. der Gemeinderäte Fischbach, Schwärzenbach und Bachheim sowie des Gewerbevereins Neustadt i. Schw. um Aufhebung des Ausnahmetarifs für die Fahrradstrecke auf der Hölentalbahn;
3. der Stadt Tauberbischofsheim um Berücksichtigung bei Errichtung eines weiteren Lehrerseminars;
4. der Gemeinden Mingolsheim und Kronau, die Einmündung der in Aussicht genommenen Destringer Nebenbahn betr.;
5. des Grund- und Hausbesitzervereins Karlsruhe, die Einführung der Wertzuwachssteuer betr.

Es werden überwiesen Ziffer 1 der Petitionskommission, Ziffer 2 und 3 der Budgetkommission, Ziffer 4 der Kommission für Straßen und Eisenbahnen, Ziffer 5 der zu bildenden Kommission für die zu erwartende Gesetzesvorlage über die Wertzuwachssteuer.

II. Schreiben des Präsidenten des Ministeriums der Finanzen, worin er sich bereit erklärt, die Interpellation der Abgg. **Banschbach** u. **Gen.**, die Erhaltung der mittleren und kleinen Mühlen betreffend, zu beantworten.

III. Schreiben des Präsidenten des Ministeriums des Innern mit 3 Exemplaren der im Auftrag des Ministeriums herausgegebenen Druckschrift des Prof. Dr. **Lauterborn** „Die Verunreinigung der Gewässer und die biologische Methode ihrer Unterjuchung“.

IV. Erlaß des gleichen Ministeriums an das Archivariat mit zwei Exemplaren der vom Kaiserl. Statistischen Amt bearbeiteten Druckschrift „Erhebung über die Wirkungen des Handwerkergesetzes“.

Ein Urlaubsgesuch des Abg. **Duffner** zwecks Teilnahme an den Verhandlungen des Reichstages wird genehmigt.

Vor Eintritt in die Tagesordnung ergreift das Wort

Präsident des Ministeriums der Finanzen Wirkl. Geh. Rat Dr. Honjeil: Im Allerhöchsten Auftrage Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs habe ich die Ehre, Ihnen den Entwurf eines Gesetzes, die Kosten der Dienstreisen und Umzüge der Beamten betreffend, vorzulegen. Der Gesetzentwurf schließt sich als vierter in der Reihe an die beamtengesetzlichen Vorlagen an, die ich am 13. Januar d. J. dem Hohen Hause übergeben habe.

Die Vergütungen der Beamten aus Anlaß von Dienstreisen und beim Wechsel des dienstlichen Wohnsitzes sind bisher durch zwei landesherrliche Verordnungen geregelt. Schon bei der Beratung des Entwurfes für das Beamtengesetz vom Jahre 1888 waren die Landstände der Ansicht, daß dieser Gegenstand zur gesetzlichen Behandlung sich eigne. Die Großh. Regierung war dem im Grunde nicht entgegen, aber der Meinung, daß eine Aenderung der bestehenden Vorschriften nicht dringlich sei, und dieser Auffassung haben sich die Landstände auch angeschlossen; sie wollten, wie der Kommissionsbericht sagte, auf eine alsbaldige gesetzliche Regelung nicht drängen, aber doch den Grundsatz wahren. So wurde dann in dem Beamtengesetz ausgesprochen, daß die Bestimmungen über die Dienstaufwandsentschädigungen „bis zur Erlassung eines dieses Gebiet regelnden Gesetzes“ durch Verordnung festgesetzt werden. Auf dem Landtag 1899/1900 hat dieses Hohe Haus auf Antrag der Herren Abgg. Dr. Heimbürger und Gen. die Großh. Regierung in einer Resolution ersucht, nunmehr dieser gesetzlichen Regelung näherzutreten, und die Hohe Erste Kammer hat mit einigen Vorbehalten dieser Resolution zugestimmt. Obgleich die Großh. Regierung auch jetzt nicht zugeben konnte, daß die Aenderung einem dringenden Bedürfnisse entspreche, hat sie sich doch mit dem Gegenstand befaßt. Es wurden Erhebungen veranstaltet, Entwürfe ausgearbeitet; man kam aber bald zu der Ueberzeugung, daß diese Neuregelung des Diäten- und Umzugskostenweizens zweckmäßig doch nur im Zusammenhang mit einer Revision des Gehaltstarifes erfolge. Und als auf dem vorigen Landtag der Gegenstand wieder zur Sprache gebracht wurde, hat die Großh. Regierung in diesem Sinne eine Gesetzesvorlage in Aussicht gestellt. Diese Vorlage wird nunmehr eingeleitet, nachdem schon im Entwurf der Beamtengejetznovelle die gesetzliche Regelung der Aufwandsentschädigungen für die Beamten vorgesehen ist.

Bei der Bearbeitung des Entwurfes ging die Absicht dahin, für alle Regelfälle tarifmäßige Bestimmungen im Anschluß an die Abteilungen des Gehaltstarifes aufzustellen, im übrigen aber nur die wichtigsten Grundlinien festzulegen, die für die Gewährung der gedachten Vergütungen maßgebend sein sollen. Es liegt im Wesen dieser Materie, daß eine gewisse Bewegungsfreiheit gegeben sein muß, daß es namentlich möglich sein muß, für Fälle, die sich nicht schlechthin nach den Regeln behandeln lassen, im Wege der Vollzugsvorschrift Bestimmungen zu treffen. Leitend war der Gedanke, daß den Beamten möglichst nur eine Entschädigung für aus Anlaß des Dienstes erwachsenen Aufwand gewährt werden soll, und daß die Entschädigungen kein Nebenkommen der Beamten bilden sollen. Es ist das ein Gebot der Gerechtigkeit; denn es besteht ein sehr großer Unterschied darin, in welchem Umfang einem Beamten Anlaß und Gelegenheit zu Dienstreisen gegeben ist.

Wie bisher die Reisekosten, so sollen künftig auch bei Umzügen die Transportkosten lediglich nach dem wirklichen Aufwand vergütet werden. Im übrigen sind aber

Kaufvergütungen nicht zu vermeiden, und als solche Vergütungen sind auch die Tagegelder anzusehen.

Die Bruchteile der Tagegelder sollen nicht mehr wie bisher nach Tagesabschnitten, sondern künftighin nach der Dauer der Dienstreise bemessen werden.

Die jetzigen Diäten, wie man seither die Tagegelder nannte, gehen vielfach über das Maß der Aufwandsentschädigung hinaus, namentlich in den Fällen, in denen der Beamte bei kurzer Dauer der dienstlichen Abwesenheit keinen oder nur geringen Aufwand für auswärtige Verpflegung zu machen hat. Andererseits haben die Diäten sich da, wo der Beamte zu übernachten genötigt war, hin und wieder als sehr knapp bemessen, manchmal auch als unzureichend erwiesen. In Rücksicht auf diese Verhältnisse sieht der Gesetzentwurf nunmehr Tagegelder und Uebernachtungsgelder vor. Durch die Einführung der letzteren wird der sogenannte Winterzuschlag entbehrlich. Auch der Auslandszuschlag im Betrage von 50 Proz. der Diäten, der seither dem Beamten auch in solchen Fällen gewährt worden ist, in denen er bei einem gewöhnlichen Dienstgeschäft über die Landesgrenze hinübergeführt wurde, soll wegfallen. Es soll jedoch der Verordnung vorbehalten bleiben, in besonderen Fällen einer dienstlichen Tätigkeit außerhalb des Landes, insbesondere in Fällen, die mit einem gewissen Repräsentationsaufwand verbunden sein können, wie die Teilnahme an Konferenzen, Kongressen und dergleichen, besondere Vergütungen zu gewähren.

Da nun aber die Vergütungen so hoch bemessen werden müssen, daß der Beamte jedenfalls nicht zu Schaden kommt, so wird es sich auch für die Folge nicht vermeiden lassen, daß aus dem Bezug dieser Tagegelder für diejenigen Beamten, die sehr häufig Dienstreisen zu machen haben, eben doch wieder ein Nebenkommen entsteht. Und aus demselben Grunde ist auch nicht zu erwarten, daß die Staatskasse durch die Neuregelung erleichtert werden wird. Eines aber darf man von der Neuregelung — von dem Gesetz und den im Anschluß daran ergehenden Vollzugsvorschriften — vielleicht erhoffen: eine Minderung der Mißbräuche oder der an Mißbrauch streifenden Gebaren, wie sie seither hin und wieder vorgekommen sind zum Schaden der Staatskasse und damit der Steuerzahler, zum Schaden auch des Ansehens der Beamten und oft zum Nachteil des Dienstes. Ich bin weit entfernt, den Beamten im allgemeinen hier einen Vorwurf machen zu wollen; das wäre durchaus unrecht. Ich bin überzeugt, daß die meisten Beamten auch auf dem Gebiet des Diätenwesens gewissenhaft verfahren und daß sie zu vornehm denken, um bei den Dienstgeschäften einen ökonomischen Gewinn zu suchen. Allein, daß Auswüchse auf dem Gebiete des Diätenwesens vorkommen, ist eben doch ziemlich landeskundig, und ich glaube, aus dem Ton, in dem die einheimische Presse vor einigen Monaten die Nachricht über die bevorstehende Neuregelung dieses Gegenstandes gebracht hat, auch aus manchen Zuschriften, die mir zugegangen sind, schließen zu dürfen, daß man von dieser Neuregelung die Beseitigung oder doch wenigstens eine Einschränkung der erwähnten mißlichen Erscheinungen erwartet. Die Beamtenschaft im allgemeinen wird dies gewiß begrüßen, und ich zweifle nicht, daß auch Sie, hochverehrte Herren, dazu gerne die Hand bieten werden.

Der Gesetzentwurf wird sofort der Kommission für die Beamtenvorlagen überwiesen.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Zu Ziffer 1 derselben werden auf Antrag des Abg. Gießler (Zentr.) überwiesen:

- a. der Gesetzentwurf, die Abänderung des Enteignungsgesetzes betreffend, der Kommission für Justiz und Verwaltung,
- b. der Gesetzentwurf, die Vervollständigung des Staatsbahnnetzes betreffend, der Budgetkommission,
- c. die Vorlage (Denkschrift) der Großh. Regierung, die Ergebnisse der für mehrere Bahnlagen angestellten Untersuchungen betreffend, der Kommission für Eisenbahnen und Straßen.

Gleichzeitig wird auf Vorschlag des Abg. Gießler (Zentr.) der der Ersten Kammer vorliegende Gesetzentwurf, die Kosten in Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit und bei der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen betr., der Kommission für Justiz und Verwaltung überwiesen.

Zu Ziffer 2 der Tagesordnung (Fortsetzung der allgemeinen Beratung zum Budget des Ministeriums des Innern für die Jahre 1908 und 1909, Wasser- und Straßenbau, Bergwesen, geologische Landesaufnahme) erhalten das Wort:

Abg. Vogel (Dem): Wenn ich heute, fast am Schlusse der Generaldebatte, noch das Wort ergreife, so bitte ich, das damit zu entschuldigen, daß ich am letzten Dienstag verhindert war, zu erscheinen, veranlaßt durch den plötzlichen schweren Verlust, den die Stadtverwaltung Mannheim durch den Tod ihres Oberbürgermeisters erlitten hat. Ich werde, um Sie vor Wiederholungen zu bewahren, mich zu einer besonderen Frage wenden, die die Stadt Mannheim in ganz hervorragender Weise berührt.

Zuvor aber möchte auch ich meine Genugtuung darüber kundgeben, daß die Straßenwärter immerhin eine ganz erhebliche Aufbesserung erfahren haben. Aber ich möchte doch bitten, die Verhältnisse der Straßenwärter auch noch weiter im Auge zu behalten; denn es reichen die Bezüge einiger Straßenwärter nach meiner Ansicht zum Lebensunterhalt einer Familie nicht aus. Wer wie ich im verflochtenen Jahre Gelegenheit hatte, die Landesversammlung der Straßenwärter, welche in Mannheim tagte, zu besuchen und da die Klagen der Leute zu hören, die sie in schlichter Weise, in Worten, wie sie die Natur ihnen eingegeben hatte, vortrugen, der bekam die Erkenntnis, daß hier noch vieles zu verbessern ist, und daß der größte Teil der Leute verdient, daß ihnen eine den Lebensverhältnissen entsprechende Zuzüge zu ihrem bisherigen Gehalt gegeben wird. Ihre Petition wegen Einreihung in den Gehaltstarif will ich nicht weiter erwähnen; damit wird ja die Kommission für die Beamten-Gesetzgebung sich befassen.

Ich möchte heute hauptsächlich über den Dammschutz der Stadt Mannheim sprechen. Ich erinnere daran, daß ich vor zwei Jahren hier schon über dieselbe Frage bei demselben Anlaß gesprochen habe; ich will aber nicht wiederholen, was ich damals gesagt habe, sondern ich will mich auf das Material beschränken, welches in der Zwischenzeit erwachsen ist.

Die Ursache des Begehrens der Stadt Mannheim, die Dämme am Rhein und am Neckar zu verstärken, war der Bericht der Großh. Rheinbauinspektion vom Jahre 1898/99, der besonders zu einer bekannten Bezirksratsverhandlung die Veranlassung gegeben hat. Die Stadt Mannheim hatte damals das Gebiet der östlichen Stadterweiterung angelegt, das die Herren Abgeordneten alle kennen, denn sie waren ja im verflochtenen

Jahre zu meiner Freude fast alle in Mannheim und haben gesehen, wie dieser Stadtteil, der hinter dem Rosengarten liegt, sich entwickelt hat. Es war hierbei die Frage aufgetreten, in welcher Höhe die Straßen aufzufüllen seien, ob in der Höhe des Bahnhofes oder in der Höhe des Hochwassers (der Personenbahnhof liegt 1 m unter dem Hochwasser). Die Stadt Mannheim glaubte nach Untersuchung der Dämme, daß nur eine Verstärkung der Dämme notwendig sei, um diesem Stadtteil den unbedingt notwendigen Schutz zu gewähren, wodurch die Auffüllung auf der Höhe des Bahnhofes genügt hätte. Es wäre damit der Stadt Mannheim eine Ausgabe von rund einer Million erspart worden. Aber besonders durch das Gutachten, welches die Rheinbauinspektion im Februar 1899 vor dem Bezirksrat über die Vorschläge des städtischen Tiefbauamtes abgab, wurde der Bezirksrat veranlaßt, den Beschluß zu fassen, die Stadt Mannheim sei verpflichtet, das neue Stadtgebiet um 1 m weiter zu erhöhen, da die Dämme nach Ansicht der technischen Staatsbehörde nicht den Schutz gewähren, den sie unter der Berücksichtigung der besonderen Stromverhältnisse bei Mannheim gewähren sollen.

Nun ist es klar, daß eine Stadtverwaltung, wenn sie durch Ausspruch der Regierungsbehörden erfährt, daß der Dammschutz für wichtige Gebiete der Stadt bei Zeiten von Hochwasser nicht genügend Schutz gewährt, ihre Pflicht verläßt, wenn sie nun nicht diese Beanstandungen der Regierungsvertreter prüfen, genaue Untersuchungen darüber anstellen würde, da eine schwere Verantwortung auf der Stadtgemeinde und ihren Beamten läge, wenn hier das Nötige veräußert würde. Nach Abschluß dieser Prüfungen hat die Stadt sich an die Regierung gewendet, um Vorschläge zu machen, wie die weiterhin im Schutze der Dämme gelegenen Gebietsteile durch eine Verstärkung der Dämme besser zu schützen seien, und in diesem Sinne habe ich denn auch vor zwei Jahren eine Bitte an die Großh. Regierung vorgetragen und habe damit geschlossen: Die Stadt Mannheim und der Vertreter der Stadt Mannheim haben ihre Schuldigkeit getan, indem sie die Regierung, welche verpflichtet ist, die Dämme zu bauen und zu unterhalten, darauf aufmerksam gemacht hat, was nach ihrer Ansicht nützlich; Sache der Regierung ist es, nun das Nötige zu tun oder nicht zu tun, jetzt fällt die Verantwortung auf die Regierung.

Die Regierung hat nun in der Zwischenzeit sich mit der Frage befaßt und ist zu der Ansicht gekommen, daß eine Verstärkung der Dämme bei Mannheim nicht unbedingt notwendig sei, daß bei normalen Hochwasserständen die vorhandenen Dämme genügen. Es wird auch jetzt von der Rheinbauinspektion behauptet, daß die Vergrößerung der Abmessungen nach Höhe und Stärke ohne Zweifel die Widerstandsfähigkeit der Dämme erhöhe, während dieselbe Behörde im Jahre 1899 vor dem Bezirksrat ausgeführt hatte, daß die Widerstandsfähigkeit eines Dammes von der Kronenbreite unabhängig sei.

Wenn die Ansichten der Regierung oder der Großh. Rheinbauinspektion, welche heute in den verschiedenen Berichten niedergelegt sind, damals vor dem Bezirksrat vertreten und zum Ausdruck gebracht worden wären, dann würde sehr wahrscheinlich der Bezirksrat eine andere Entscheidung getroffen haben, und die Stadt wäre von der großen Mehrausgabe von einer Million bewahrt geblieben.

Die Dämme hätten eine normale Stärke, erklärt die Regierung weiter, und wenn die Stadt glaubte, einen vermehrten Schutz für sich in Anspruch nehmen zu müssen, da hier erheblich höhere Werte im Verhältnis zu anderen

an dem Neckar gelegenen Gemeinden zu schützen wären, so wäre es Sache der Stadtverwaltung, die Kosten auch dafür zu tragen. — Nun bin ich der Ansicht, daß auch die Regierung ein hohes Interesse daran hat, auch hier etwas weiteres zu tun, denn durch eine Hochwasserkatastrophe, welche die großindustriellen Unternehmungen eine Zeit stilllegt, vielleicht auch teilweise zerstört, werden auch die Steuereinnahmen der Regierung für das betr. Jahr eine Einbuße erleiden; weil also die Regierung ebensogut wie die Stadtverwaltung mitinteressierte Partei ist, hat auch sie zu den Ausgaben für die Sicherung gegenüber einer Hochwasserschädigung beizutragen. Es wird Niemand glauben können, daß die Stadtgemeinde in frivoler Weise, in der Absicht, nur der Regierung Kosten zu verursachen, für einen größeren Dammschutz eintritt, denn es ist zu bedenken, daß die Stadtgemeinde nach dem Gesetz ja sich selbst unter allen Umständen mit der Hälfte der entstehenden Kosten belastet.

Die Regierung hat nun erklärt, trotzdem sie eine Verstärkung nicht für unbedingt notwendig ansehe, werde sie dem Ansinnen der Stadtgemeinde näherzutreten. Sie hat dann auch durch ihre Behörde eine Aufstellung über das machen lassen, was nach ihrer Ansicht für eine Verstärkung des Dammschutzes notwendig ist; nach dieser Aufstellung ergeben sich folgende Aufwendungen: Für eine Verstärkung des Rheindammes 70 000 M., für die Verstärkung des Neckardammes 32 000 M., für die Erhöhung eines Dämmchens an der Seidenheimer Straße zum besonderen Schutze für den Rangierbahnhof 11 000 M. Ueber die letzte Aufwendung gingen nun die Ansichten unserer städtischen Sachverständigen und diejenigen der Regierungssachverständigen auseinander. Es wurde behauptet, dieses Dämmchen hätte keinen großen Wert und es wäre viel besser, wenn die dafür aufgewendeten 11 000 M. auf eine weitere Verbesserung des Neckardammes verwendet würden. Ich will mich auf diese Auseinandersetzungen unter den Sachverständigen hier nicht einlassen. Es wurde auch weiter darauf hingewiesen (was auch ich schon vor zwei Jahren in meiner Rede erwähnt habe), daß gerade jetzt, nachdem der Staat in den Rangierbahnhof bei Seidenheim (welcher in einer Niederung gegenüber dem Neckardamm liegt) viele, viele Millionen hineingesteckt habe, für den Staat auch ein vermehrtes Interesse bestehe, für einen besseren und stärkeren Dammschutz an dieser Stelle einzutreten. Von der Großh. Regierung wurde behauptet, sie glaube, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung mit Rücksicht darauf, daß auch ihre Anlagen geschützt würden, etwas zu den Kosten beitragen würde. Sonderbarerweise erklärte diese aber, daß sie an der Verstärkung des Rheindammes gar kein Interesse habe, denn wenn auch einmal vom Rhein her eine Ueberschwemmung eintreten würde, dann könnte ja der Verkehr über Heidelberg geleitet werden, und wenn auf der andern Seite (was man nicht glaube) vom Neckardamm her ein Dammbuch eintreten würde, dann hätte das Wasser ein großes Verteilungsgebiet, die Ueberschwemmung würde verteilt und ein so großer Schaden nicht angerichtet werden. Demgegenüber glaube ich, daß, wenn auch nur für einen einzigen Tag eine vollständige Betriebsstörung einer Strecke eintreten würde, dann doch der Schaden höher würde, als der Gesamtbetrag der Kosten für die Verstärkung des Dammes ausmacht, soweit er auf die Regierung fallen würde. Im Rangierbahnhof würde allein durch die Aufwühlung des Erdbodens ein so großer Schaden angerichtet, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung an einem vermehrten Schutz wirklich ein größeres Interesse hätte, als wie sie es selbst darstellt. Sie erklärt nun, sie würde an diesen 11 000 M. für die Verstärkung des Dämmchens an der Neckarauer Straße einen „ihrem ge-

ringen Interesse entsprechenden Beitrag“ bezahlen. Dieser „ihrem geringen Interesse entsprechende Anteil“ an 11 000 M. würde vielleicht 3000 bis 4000 M. betragen, diese Summe würde also die Großh. Eisenbahnverwaltung zu dem Gesamtaufwand von 113 000 M. beitragen!

Ich möchte hierbei doch darauf hinweisen, daß in Mannheim, selbst normale Verhältnisse vorausgesetzt, schon andere Verhältnisse herrschen, als im allgemeinen bei den Gemeinden, die im Ueberschwemmungsgebiete liegen. Mannheim liegt ja am Ausfluß des Neckars in den Rhein, und es ist ferner zu berücksichtigen, daß die Inanspruchnahme des Rheinhochwasserdammes bei Mannheim eine weit größere ist als auf den weiter oberhalb gelegenen Strecken. Durch die Einwirkung des Neckars nun, dessen Hochwasser in Mannheim einige Tage vorher einzutreffen pflegt als das des Rheins, ist die Dauer des Hochwassers bei Mannheim bedeutend größer als oberhalb Speyer; dadurch findet aber auch das Wasser Gelegenheit, den Untergrund des Dammes viel mehr zu durchdringen und zu erweichen, als dies bei einer rasch wieder verlaufenden Hochflut der Fall ist. Das ist im Jahre 1882 so gewesen, und es wird wahrscheinlich, wenn wieder ein solcher Fall eintreten sollte, auch wieder so kommen. Gerade daß das Wasser des Neckars schon vorher hoch war, gab mit die Veranlassung, wenn nachher die Steigung des Rheinwassers im Rheintal dazu kam, daß der Damm auseinandergerissen worden ist.

Sie sehen also, daß in Mannheim wirklich abnorme Verhältnisse herrschen, und daß es diesen wohl entspräche, wenn hier von der Regierung mehr getan wird; selbst wenn sie annimmt, daß der Schaden, den die staatlichen Einrichtungen dort durch Hochwasser erleiden, nicht so groß wäre (eine Auffassung, die aber immerhin etwas unglücklich klingt), dürfte sie sich nach meiner Meinung über ihre Bedenken hinwegsetzen.

Ich möchte aber doch auch noch darauf hinweisen, daß gerade vor einigen Monaten auf Berichte über das Hochwasser im Jahre 1784 hingewiesen wurde. Dort war der Stand des Hochwassers ein bedeutend höherer als bei den Ueberschwemmungen im Jahre 1882 und in den 60er Jahren, und gerade dieser Umstand sollte zur Vorsicht mahnen. Denn es ist nicht gesagt, daß nicht wieder einmal bei irgend einem besonderen Anlaß eine derartige Höhe des Hochwassers, wie sie schon im Jahre 1784 beobachtet worden ist, eintreten könnte.

Die Regierung sagt kurzerhand: Wir haben jetzt die Sache so weit vorbereitet; wir sind bereit, die Kosten der Vorarbeiten zu bezahlen, wir wollen auch die Bauleitung stellen, aber die Stadtgemeinde Mannheim soll die Kosten allein tragen; „vielleicht“ ist die Regierung bereit, der Stadtgemeinde Mannheim einen kleinen Beitrag dazu zu leisten. Die Regierung werde aber weiter nichts dazu tun, wenn nicht die Stadt Mannheim die Erklärung abgäbe, daß sie diese Kosten übernehmen wolle. Demgegenüber kann man nur erklären, daß nach § 93 des Wassergesetzes vom 26. Juni 1899 an öffentlichen Gewässern (zu denen der Rhein und der Neckar gehören) die „zum Schutze gegen Ueberschwemmung erforderlichen Arbeiten . . . vom Staate“ zu besorgen sind; nach § 98 haben die Gemeinden die Hälfte des Aufwandes zu tragen. Es hat deshalb die Stadt Mannheim keinen Anlaß, die gesamten Kosten zu übernehmen. Hält die Staatsbehörde die Dämme für genügend stark, so hat sie auch die Verantwortung zu übernehmen. Die Stadtgemeinde hat ihre Pflicht den Anwohnern gegenüber getan, wenn sie ihre Bedenken geltend gemacht hat. Selbstverständlich erkennen wir ohne weiteres an, daß wir, wie es im Gesetze vorgeschrieben ist, die Hälfte

der Kosten zu übernehmen haben. Ich finde es auch etwas sonderbar, welche Haltung man auf Seiten der Regierung einnimmt: Wenn es sich darum handelt, der Stadt hohe Ausgaben aufzuladen und aufzubürden (es hat sich, wie ich schon sagte, um Millionen gehandelt), sagt man, die Dämme bieten nicht den genügenden Schutz, und auf der andern Seite, wenn die Staatsbehörde auf Grund des Gutachtens angehalten werden soll, das ihrige zu tun, was sie als ihre Pflicht zu betrachten hätte, dann erklärt sie: Es ist nicht unbedingt notwendig, daß hier etwas zu geschehen hat, es ist Sache der Stadtgemeinde, wenn sie über das notwendige Maß hinaus etwas getan haben will, dieses vorzunehmen!

Ich glaube, mit der heutigen Aussprache meine Pflicht zu tun. Ich hätte mich nach meiner Ueberzeugung einer Pflichtverschümmung schuldig gemacht, wenn ich heute nicht das Wort verlangt hätte, um noch einmal mahnend der Regierung hier in aller Öffentlichkeit die Worte eines Vertreters der Stadt Mannheim und eines Mitgliedes der Stadtverwaltung ans Herz zu legen.

Zum Schluß möchte ich nun noch — es könnte mir sonst vielleicht der Vorwurf gemacht werden, daß ich das veräumt hätte —, wenn auch nur mit ganz wenigen Worten auf die gestrige Reichstagsverhandlung über die Rhein-Schiffahrtsabgaben hinweisen. Nach den Erklärungen, welche der Staatssekretär von Bethmann-Hollweg und der Minister Breitenbach dort abgegeben haben, liegt die Sache für Baden sehr bedenklich, und die Regierung wie die Landesvertretung müssen sehr auf dem Kosten sein, um sich zu wehren, damit sie nicht zu Schaden kommen. Es ergibt sich aus den Erklärungen direkt, daß in erster Reihe Baden, weil es den oberen Teil des Rheinstromes beherrscht, auch die größten Aufwendungen zu machen haben wird, wenn dieser „wirtschaftliche Verband“, wie er genannt wird, zustande käme. Es hieß weiter, die früheren Kosten sollten aus Billigkeitsrückichten nicht in Anrechnung gebracht werden. Hierzu bin ich auch der Ansicht, daß das wieder für Baden der größte Nachteil wäre; denn im Verhältnis hat Baden in den letzten Jahren die größten Kosten für die Unterhaltung der Wasserstaße des Rheines ausgegeben. Wenn auch die Summe, welche Preußen aufgewendet hat, tatsächlich höher ist, so ist aber doch Baden im Verhältnis stärker belastet. Es ist ja nun noch die internationale Behandlung der Sache in Aussicht gestellt, wenn Deutschland in der Frage einig ist. Letzteres muß leider befürchtet werden; denn nachdem es aus den Erklärungen des Zentrums und der nationalliberalen Partei herausgeklungen hat, daß in beiden Lagern die überwiegende Mehrzahl der Fraktionsgenossen auf Seiten der Regierung steht, ist zu befürchten, daß wir wohl bald mit der Tatsache rechnen müssen, daß Deutschland in der Interpretation des Artikels 54 der Verfassung einig wird und daß dann die Sache nicht mehr aufgehalten werden kann. Die internationale Behandlung der Angelegenheit wird schließlich — man findet ja Mittel und Wege, wie das zu machen ist — nur dahin führen, daß man eben den Teil der Elbe, soweit er das österreichische Gebiet berührt, von Schiffahrtsabgaben freiläßt. Dann kann Oesterreich seine Produkte auf billigerem Wege nach Deutschland, besonders nach Sachsen, schaffen, während umgekehrt die Ausfuhr nach Oesterreich für Handel und Industrie in Deutschland durch die Schiffahrtsabgaben verteuert wird, so daß wir ganz bedeutend schlechtere Verhältnisse wie Oesterreich haben werden.

Ich möchte heute hier noch einmal bitten, daß die Regierung sich die anderen Staaten nicht zum Muster nehmen möge, die (wie Württemberg und Bayern) von ihrem prinzipiellen Standpunkt abgegangen sind, weil sie

glauben, daß ihr Land ein großes Interesse daran habe, daß die Schiffahrtsabgaben eingeführt werden. Sie haben ihren Standpunkt geändert, weil eben, wie der Herr Abg. David im Reichstage ausgeführt hat, eine Vestechungstaktik gegen sie angewendet worden ist. Damit sie anderen Sinnes wurden, hat man ihnen die Vorteile vor Augen geführt, die sie durch die Kanalisation haben würden, welche erst dann ausgeführt werde, wenn die Schiffahrtsabgaben eingeführt seien. Noch vor zwei Jahren habe ich alle die verschiedenen Reden des Prinzen Ludwig von Bayern angeführt, in welchen er sich gegen die Erhebung von Schiffahrtsabgaben ausgesprochen hat. Sie sind jetzt alle verflogen; sie gehören einer vergangenen Zeit an, weil heute derselbe Prinz sich, und zwar nur im Interesse Bayerns, für diese Schiffahrtsabgaben ausgesprochen hat. Angesichts dieser Tatsachen müssen auch wir neben dem allgemeinen Interesse in erster Linie unsere badischen Landesinteressen vertreten, und diese verlangen unbedingt, daß wir gegen die Erhebung von Schiffahrtsabgaben sind. Diesen Standpunkt muß die Regierung einnehmen, wenn sie die Interessen des Landes in richtiger und gehöriger Weise wahrnehmen will! (Beifall bei den Demokraten.)

Präsident des Ministeriums des Innern Wirkl. Geh. Rat Frhr. von und zu Bodman: Ich bedaure zunächst, daß der Herr Vorredner der preussischen Regierung gegenüber von einer Vestechungstaktik gesprochen hat (Abg. Vogel: Das hat der Reichstagsabgeordnete Dr. David gesagt, ich habe nur zitiert!). Der Herr Abgeordnete teilt mir mit, daß er das nur zitiert hat; ich habe also auch nichts zu bedauern.

Ueber die Schiffahrtsabgaben habe ich mich wiederholt, noch jüngst in der Ersten Kammer, ausgesprochen. Ich hatte dort mitzuteilen die Ehre, daß die Regierung nach wie vor auf ihrem ablehnenden Standpunkt steht. Ich kann dem heute nichts hinzufügen.

Wenn der Herr Abgeordnete gemeint hat, wir würden benachteiligt, wenn die bereits früher ausgeführten Verbesserungen an den Strömen bei der Verteilung der Erträge der Schiffahrtsabgaben (vorausgesetzt, daß solche eingeführt werden) nicht berücksichtigt werden, so glaube ich, dem nicht beitreten zu können. Was wir auf diesem Gebiete früher ausgegeben haben, abgesehen von der Rheinregulierung von Sondernheim bis Straßburg (und die dauert ja noch fort, würde also nicht unter diesen Ausschluß fallen), das betraf in der Hauptsache die Rheinkorrektion, und diese Rheinkorrektion ist in erster Linie nicht für Zwecke der Schiffahrt sondern für Zwecke der Landeskulturverbesserung vorgenommen worden. Ich glaube, wenn die Schiffahrtsabgaben kommen, so haben wir ein Interesse daran, daß in der Zukunft möglichst viel aus den Schiffahrtsabgaben auf unsere badischen Ströme, insbesondere auch auf den Rhein verwendet wird, und daß das insbesondere auch innerhalb des preussischen Staatsgebietes geschieht, daß dort die Schiffahrtsrinne von St. Goar bis Mainz und weiter bis Mannheim vertieft wird. Aber zunächst kann ich nur wiederholen, daß wir auf unserem bisherigen Standpunkt stehen bleiben.

Ich wende mich nun zu dem Berichte über das Budget unserer Wasser- und Straßenbauverwaltung, und da ist es mir eine angenehme Pflicht, der Budgetkommission und ihrem Herrn Berichterstatter zu danken für die freundliche und wohlwollende Aufnahme, die unsere Vorschläge bei ihnen gefunden haben, und für die eingehende, gründliche Darstellung, welche die Stellungnahme der Budgetkommission durch den Herrn Berichterstatter gefunden hat.

Die Debatte hat ja dann im wesentlichen auch Zustimmung und Lob für die badische Verwaltung gebracht, Lob insbesondere auf dem Gebiete der Straßenverwaltung, was mich besonders gefreut hat, nachdem in dem anderen Hohen Hause kürzlich die Aeußerung gefallen war, daß wir unseren früheren guten Ruf auf dem Gebiete des Straßenwesens gemindert hätten.

Ich danke dem Hohen Hause auch für diese Stellungnahme gegenüber den Behörden der Großh. Staatsverwaltung.

In einzelnen Punkten haben sich nun Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Hohen Hause und der Regierung ergeben; ich will auf einen Teil dieser Punkte selbst eingehen, auf andere Anregungen, die hier gegeben wurden, wird der Herr Direktor des Wasser- und Straßenbaues antworten.

Zunächst ist in dem gedruckten Bericht auf Seite 3 gesagt, die Budgetkommission beantrage, die vorgeschlagenen Nebengehalte für Beamte der Zentral- und Bezirksverwaltung zu bewilligen, sie setze aber voraus, daß diese Nebengehalte und Dienstzulagen durch die neue Gehaltsordnung und den Nachtragsetat eine Neuregelung erfahren werden. Die Frage einer Neuregelung dieser Bezüge ist auch seitens der Großh. Regierung erwogen und geprüft worden bei Aufstellung des neuen Budgets, welches diejenigen Veränderungen enthält, die durch die im Entwurf Ihnen vorliegende Beamtengesetzgebung geboten sind. Wir sind aber zu dem Ergebnis gelangt, daß diese Nebengehalte und Dienstzulagen unverändert anzufordern seien. Wir werden uns ja darüber bei dem späteren Budget auszusprechen haben.

Es hat sodann die Budgetkommission und in Uebereinstimmung mit ihr das Hohe Haus wenigstens alle Redner, die dazu das Wort ergriffen haben, haben sich in diesem Sinne geäußert — Wünsche vorgetragen, die hervorgehen aus Bedenken gegen die Landesherrliche Verordnung vom 26. Juni 1906 „Die Vorbereitung zum höheren öffentlichen Dienst im Ingenieurbaufach betr.“. Diese Verordnung bestimmt u. a., daß unter den Diplomingenieuren, also unter denjenigen, welche die Prüfung an der Technischen Hochschule für den Ingenieurdienst abgelegt haben, eine Auswahl für die Zulassung zum Staatsdienst stattfindet, und daß diese Auswahl stattfindet unter Berücksichtigung des Bedarfs der Staatsverwaltung; sie bestimmt ferner, daß diese zum Staatsdienst zugelassenen Diplomingenieure, welche dann den Titel „Ingenieurpraktikant“ bekommen, eine dreijährige Vorbereitungszeit im Staatsdienst durchzumachen haben, und daß von dieser Vorbereitungszeit bei der Wasser- und Straßenbauverwaltung ein Jahr und bei der Eisenbahnverwaltung zwei Jahre zuzubringen sind. Sie bestimmt endlich, daß nach Abschluß dieser Vorbereitungszeit eine Staatsprüfung abzulegen ist, daß diejenigen, welche die Staatsprüfung bestehen, den Titel „staatlich geprüfter Baumeister“ erhalten, daß dann unter diesen staatlich geprüften Baumeistern wieder eine Auswahl stattfindet, welche derselben man zum Staatsdienst zulassen will, und daß nur die zugelassenen und im Staatsdienst aufgenommenen befugt sind, den Titel „Regierungsbaumeister“ zu führen.

Es hat nun eine Beanstandung dieser drei Punkte seitens der Budgetkommission und aus dem Hohen Hause selbst stattgefunden, und es wird dem Hohen Hause seitens der Kommission eine Resolution vorgeschlagen, es möge die Verordnung bezüglich des ersten Punktes geändert werden daß dahin, alle sich meldenden badischen Diplomingenieure zum praktischen Vorbereitungsdienst und zur Staatsprüfung zugelassen werden. Weiter soll der Re-

gierung zur Erwägung empfohlen werden, ob nicht auch in den beiden anderen Punkten eine Aenderung eintreten könne, dahin nämlich, daß diejenigen Ingenieurpraktikanten, welche sich dem Eisenbahndienst widmen wollen, die ganze dreijährige Vorbereitungszeit bei der Eisenbahnverwaltung zubringen dürfen, wodurch die Möglichkeit eröffnet werden würde, sie in dem hinzutretenden dritten Jahre im Betriebsdienst zu beschäftigen, und ferner, daß sämtliche Ingenieurpraktikanten, welche die Staatsprüfung bestanden haben, nicht den Titel „staatlich geprüfter Baumeister“ sondern den Titel „Regierungsbaumeister“ erhalten.

Das Ministerium des Innern hat seine Stellungnahme zu diesen Wünschen bereits in einem Schreiben an die Budgetkommission dargelegt. Dieses Schreiben ist abgedruckt auf Seite 5 ff. des Berichts Ihrer Kommission, und ich kann darauf Bezug nehmen. Das Ministerium hat seine Stellungnahme nicht nur im eigenen Namen mitgeteilt, sondern auch im Namen der übrigen Ministerien, im Namen des Staatsministeriums. Denn es sind an dieser Verordnung, bzw. an den darin niedergelegten Grundsätzen, auch die übrigen Ministerien beteiligt. Einmal ist schon an der Verordnung vom Juni 1906 selber das Eisenbahnministerium beteiligt; sodann aber ist derselbe Grundsatz, daß eine Auswahl nach der ersten Prüfung stattfindet und daß dabei der Bedarf der Staatsverwaltung berücksichtigt wird, in einer Anzahl weiterer Verordnungen ebenfalls ausgesprochen, und zwar in der Verordnung über die Vorbildung der Maschineningenieure, woran also wiederum das Eisenbahnministerium beteiligt ist, ferner in der Verordnung über die Vorbereitung zum Dienst im Hochbau, wobei das Finanzministerium beteiligt ist, und endlich in der Verordnung über die Vorbereitung für den höheren Finanzdienst, wobei wiederum das Finanzministerium beteiligt ist. In dieser letzteren Verordnung ist bekanntlich bestimmt, daß, wer zum höheren Finanzdienst zugelassen sein will, zunächst das Rechtspraktikantenexamen zu machen hat, daß er sich dann für den Finanzdienst zu melden hat, und daß dann eine Auswahl der sich Meldenden unter Berücksichtigung des Bedarfs der Finanzverwaltung stattfindet; und nur diejenigen, welche bei dieser Auswahl für den Finanzdienst angenommen werden, werden in den Vorbereitungsdienst der Finanzverwaltung übernommen und nachher zu der Staatsprüfung für den Finanzdienst zugelassen.

Es hat nun, nachdem die Wünsche der Budgetkommission hier eine schriftliche Niederlegung gefunden haben, eine nochmalige Beratung über die Sache im Staatsministerium stattgefunden, und ich muß Ihnen auf Grund dieser Beratung mitteilen, daß die Regierung auf ihrem Standpunkt stehen bleibt. Die Gründe für diesen Standpunkt sind in unserem Schreiben niedergelegt. Ich darf dazu noch einige Worte bemerken. Der Gedanke all dieser Verordnungen ist doch der, daß eine Staatsprüfung eintreten wird lediglich für diejenigen, welche sich dem betreffenden Staatsdienst auch widmen wollen. Nur für diejenigen, die sich diesem Staatsdienst widmen wollen und deshalb die Staatsprüfung abzulegen haben, wird verlangt und kann verlangt werden, daß sie eine Vorbereitungszeit bei den Staatsbehörden des betr. Verwaltungszweiges durchmachen. Es ist nicht Aufgabe der Staatsverwaltung, Ingenieure usw. auszubilden für die Industrie, für den Gemeinbedienst, kurz für andere Dienste als für den Dienst der Staatsverwaltung. Der Staat genügt seiner Verpflichtung, den Anwärtern für diese Erwerbszweige die Möglichkeit einer sachgemäßen Ausbildung zu eröffnen, dadurch, daß er ihnen die Hochschule zur Verfügung stellt,

und daß er ihnen nach Abschluß einer Hochschulprüfung eine Prüfung abnimmt, die Diplom-Ingenieur-Prüfung. Die jungen Leute können ja auch noch eine weitere Prüfung dort ablegen, sie können sich den Titel eines Doktor-Ingenieurs erwerben. Es ist nach Ansicht der Großh. Regierung der Staatsverwaltung nicht zumuten, daß sie sich mit der Ausbildung von Ingenieuren belassen, die gar nicht die Absicht haben, sich dem Staatsdienst zu widmen. Es liegt dies aber auch garnicht im Interesse dieser jungen Leute selber, denn für diese ist es wohl zweckmäßiger, wenn sie sofort nach abgelegter Diplomprüfung in den Dienst der Privatunternehmungen usw. eintreten, zumal sie auch dort im Dienste bei großen Firmen, bei Gemeinden usw. Weiterbildung ebenso gut, vielleicht sogar besser finden, als im Staatsdienst. Andererseits würde die Übernahme der Verpflichtung, alle Diplom-Ingenieure in den Vorbereitungsdienst der Staatsverwaltung zu übernehmen unter Umständen, nämlich bei großem Andrang, Anforderungen an die Staatsbehörden stellen, denen sie nicht gewachsen sind, und über deren Erfüllung sie vielleicht ihre nächstliegenden Pflichten, ihre eigenen Aufgaben, vernachlässigen müßten.

Es ist gesagt worden, und es wird auch in dem Bericht ausgeführt, es liege doch auch ein gewisses Interesse der Staatsverwaltung vor, alle Diplom-Ingenieure zum Vorbereitungsdienst zuzulassen, denn erst im Vorbereitungsdienst könne die praktische Befähigung der jungen Leute erprobt werden, erst auf Grund des Vorbereitungsdienstes könne man somit beurteilen, welche jungen Leute vorzüglich für die Staatsverwaltung geeignet seien. Diese Ausführung ist gewiß beachtenswert, es ist ihr eine gewisse Berechtigung nicht abzustreiten; aber die Regierung ist der Ansicht, daß es doch Ausnahmen sind, daß Leute, die ein gutes Examen abgelegt haben, sich nachher in der Praxis schlecht bewähren, oder daß umgekehrt (und darauf kommt es bei der Auswahl hauptsächlich an) Leute, die ein schlechtes, ein minder gutes Examen gemacht haben, sich nachher in der Praxis besonders bewähren.

Es ist nun weiter gesagt, für die Aenderung der Vorschrift spreche auch die andere Praxis in Preußen. Das ist richtig; in Preußen ist zwar zunächst dieselbe Vorschrift erlassen worden, wie wir sie jetzt haben, es ist aber dann auf Andringen der Verbandes der deutschen Ingenieure die Vorschrift dahin gemildert worden, daß auch über den Bedarf der Staatsverwaltung hinaus Praktikanten, Diplom-Ingenieure soweit angenommen werden können, als es sich ohne eine Ueberlastung der Behörden und unter Gewährleistung einer sachgemäßen, einer gründlichen Ausbildung ermöglichen läßt. Diese über den Bedarf Zulassenen werden in Preußen auch alle zur zweiten Staatsprüfung zugelassen und erhalten (darin stimmt die preußische Vorschrift überein mit der unsrigen), wenn sie das Examen bestehen, den Titel staatlich geprüfter Baumeister. Das letztere soll allerdings durch eine neueste Anordnung dahin modifiziert worden sein, daß auch diese Herren sich Regierungsbaumeister nennen dürfen; ich habe indes, dafür in dem mir zur Verfügung stehenden Material eine Bestätigung nicht finden können. Es besteht also in der Tat hier eine gewisse Unstimmigkeit, eine gewisse Bevorzugung der Herren in Preußen gegenüber den Herren in Baden, allein die Regierung ist der Ansicht, daß die Gründe, welche für die badische Vorschrift und für das Festhalten an der badischen Vorschrift sprechen, doch so zwingender Natur, so triftig sind, daß man dem weiteren preußischen Vorgehen nicht folgen sollte.

Ein Bedenken, daß dadurch die Badener weniger gut gestellt würden, wäre doch auch nur dann begründet, wenn in der Tat auf Grund dieser Verordnung Badener in einem

erheblicheren Umfang zurückgewiesen würden. Bis heute hat auf Grund der neuen Verordnung — sie besteht ja allerdings erst seit kurzer Zeit — erst die Zurückweisung einiger weniger Diplom-Ingenieure stattgefunden; es sind aber diese Diplom-Ingenieure auf nachträgliche Vorstellung doch noch zugelassen worden, nachdem man sich davon überzeugt hatte, daß die Staatsverwaltung in der Tat auch diese Herren noch genügend beschäftigen könne, und daß der normale Bedarf dadurch wohl nicht überschritten werde. Es ist ja sehr schwer, den mutmaßlichen Bedarf zu bestimmen, solange man da noch keine feststehenden Erfahrungen hat, also vor allem in den ersten Jahren nach dem Inkrafttreten der Verordnung. Es sind also, wie gesagt, diese abgewiesenen Herren nachträglich zugelassen worden bis auf einen, der sich noch nicht gemeldet hat; auch dieser wird zugelassen werden, wenn er sich meldet.

Bis jetzt also ist tatsächlich eine Benachteiligung der Badener gegenüber den Angehörigen Preußens nicht eingetreten. Es dürfte sich daher vielleicht doch empfehlen, daß zunächst einmal abgewartet wird, welche Wirkungen diese Verordnungen haben werden, ob wirklich eine Handhabung derselben eintreten wird, die zu Bedenken Veranlassung gibt. Ich möchte deshalb das Hohe Haus bitten, dem Vorschlag der Budgetkommission durch Annahme dieser Resolution nicht zuzustimmen. Wenn aber das Hohe Haus ihr doch zustimmen sollte, so wird die Großh. Regierung bei der Beachtung, welche sie allen Wünschen des Hohen Hauses schenken muß, in eine nochmalige Prüfung der Frage eintreten. Die ganze Sache ist aber, wie ich bereits ausgeführt habe, so wohl erwogen, daß ich kaum annehmen kann, daß man zu einem anderen Ergebnis gelangen wird.

Was die andere Gestaltung der Vorbereitung betrifft, so sind die Gründe dafür ebenfalls in dem Schreiben des Ministeriums und in Ihrem Bericht niedergelegt. Wesentlich bestimmend war, daß die Erfahrung gezeigt hat, wie wünschenswert es ist, die Möglichkeit zu haben, Ingenieure von der Wasser- und Straßenbauverwaltung in die Eisenbahnverwaltung und umgekehrt von der Eisenbahnverwaltung in die Wasser- und Straßenbauverwaltung übernehmen zu können. Die Anforderungen der beiden Verwaltungen sind ja verschiedene, die Bedürfnisse sind wechselnde, und da ist es sehr wünschenswert, wenn ein derartiger Uebertritt stattfinden kann. Die Voraussetzung dafür ist aber, daß die Herren eben in beiden Verwaltungszweigen sich ausgebildet haben.

Was den Titel „Regierungsbaumeister“ betrifft, so scheint es der Regierung widersinnig zu sein, Jemanden Regierungsbaumeister zu nennen, der nicht für die Regierung baut, Jemandem, der vielleicht gar nicht die Absicht hat, sich dem staatlichen Dienst zu widmen, sondern der nur einen Titel erwerben will, um ihn nachher in der Industrie oder im sonstigen Bauwesen zu verwerten, einen derartigen Titel zu geben. Vollends widersinnig aber scheint es der Regierung zu sein, daß man Herren „Regierungsbaumeister a. D.“ nennt, die gar nicht im Dienst der Regierung als Baumeister gestanden haben. Sie sind ja insofern außer Dienst, als sie nicht im Dienste sind. Allein die Bezeichnung „a. D.“ hat doch sonst die Bedeutung, daß Jemand tatsächlich dem Staate in der Eigenschaft, die sein Titel andeutet, auch Dienste geleistet hat und daß er dann erst den Staatsdienst verlassen hat.

Es ist ferner in dem Bericht der Budgetkommission die Frage der Vergütung der Ingenieurpraktikanten behandelt worden. Es wurde zurückgegriffen auf die Vorgänge, die sich bereits vor dem letzten Landtage

ereignet haben, nämlich auf die Ermäßigung der Vergütungen, und es wurde das Bedauern ausgesprochen, daß eine frühere Anregung der Budgetkommission und des Hohen Hauses, die verschiedenen Anwärter im staatlichen Dienst in ihren Bezügen gleichzustellen, die Wirkung gehabt habe, daß man die Ingenieure weniger gut gestellt habe. Es sei die Absicht gewesen, die Rechtspraktikanten und die Referendare den besser bezahlten Ingenieuren gleichzustellen, nicht aber sei die Absicht gewesen, die besser bezahlten Ingenieure durch Minderung ihrer Bezüge gleichzustellen den Rechtspraktikanten und Referendaren. Diese Sache ist ja auf dem letzten Landtage eingehend erörtert worden. Der damalige Direktor des Wasser- und Straßenbaues, Herr Honsell, hat erklärt, daß nicht die Anregung der Budgetkommission und des Hohen Hauses Veranlassung zu einer anderen Bemessung der Bezüge gegeben habe, sondern daß man ohnedies sich mit der Absicht getragen habe, diese Bezüge zu mindern, da sie außer Verhältnis zu den Leistungen der betreffenden Herren gestanden hätten. Man habe diese Minderung eintreten lassen unter anderem auch aus der Erwägung, daß man, wenn junge Ingenieurpraktikanten Arbeiten für Gemeinden und Kreise ausführen und die Gemeinden und Kreise die Bezüge der Ingenieurpraktikanten an den Staat zu ersetzen haben, die Gemeinden und Kreise durch diese zu hoch bemessenen Vergütungen zu sehr belaste.

Die Sache ist ja für die Vergangenheit erledigt. Das anerkennt auch Ihre Kommission, indem sie nur eine Erwartung für die Zukunft ausspricht. Diese Erwartung geht dahin, daß bei der Neuregelung der Bezüge eine Ausgleichung eintritt zwischen Rechtspraktikanten, Regierungs- und Gerichtsassessoren, Ingenieurpraktikanten und Regierungsbaumeistern und zwar im Sinne einer angemessenen Erhöhung. Eine angemessene Erhöhung dieser sämtlichen Bezüge ist in Aussicht genommen und auch eine Gleichstellung dieser verschiedenen Kategorien der Anwärter. Ueber das Einzelne darf ich mich hier nicht aussprechen, da es ja noch nicht feststehender Beschluß der Gesamtregierung ist. Es kommt bei der Neubemessung der Vergütung auch in Betracht, daß die jetzigen Ingenieurpraktikanten etwas anderes sind als die früheren Ingenieurpraktikanten. Die jetzigen Ingenieurpraktikanten sind wie die jetzigen Rechtspraktikanten Herren, die sich in der Vorbereitungszeit für eine Staatsprüfung befinden und die deshalb auch nach der Verordnung im ersten Jahr regelmäßig ohne Vergütung zu arbeiten haben. Die früheren Ingenieurpraktikanten dagegen waren Herren, die die Staatsprüfung abgelegt hatten; sie waren das, was künftig die Regierungsbaumeister sein werden. Es wird deshalb auch künftig eine Gleichstellung der Ingenieurpraktikanten neuen Stils mit den Rechtspraktikanten, eine Gleichstellung der Ingenieurpraktikanten alten Stils, soweit sie die nötige Zeit im Staatsdienste gewesen sind, und der neuen Regierungsbaumeister mit den Assessoren stattfinden haben.

Es ist ferner in dem Bericht Seite 10 ff. zur Sprache gebracht die Frage der Vergütungen, welche die Beamten der Straßenbauverwaltung für ihre Tätigkeit im Interesse der Kreise erhalten. Es wird in dankenswerter Weise die Bewilligung der Anforderung beantragt. Es wird aber ein Vorbehalt daran geknüpft, nämlich, daß der Artikel 29 des Statutes ergänzt werde in einer Weise, durch welche die Form der Bewilligung etatrechtlich gedeckt werde. Die Regierung war bisher der Ansicht, daß die Anforderung etatrechtlich gedeckt ist durch den Artikel 21 des Statutes, wo es heißt, daß neben den in der Gehaltsordnung usw. vorgegebenen Bezügen den etatmäßigen Be-

amten andere Bezüge nur auf Grund einer Anforderung im Staatsvoranschlag zugewilligt werden dürfen. Da nun diese 25 000 M. in den Staatsvoranschlag eingestellt sind, und zwar mit dem ausdrücklichen Bemerkten, daß sie verteilt werden sollen an etatmäßige Beamte der Straßenbauverwaltung für ihre Dienste im Interesse der Kreise, und da ferner Aufschluß erteilt ist, wie die Verteilung im einzelnen erfolgt, und jederzeit erteilt werden kann und werden wird, so glaubte die Regierung bisher, daß die Anforderung etatrechtlich genügend gedeckt sei. Sie wird aber die Frage einer eventuellen Ergänzung des Art. 29 des Statutes einer nochmaligen Prüfung unterziehen.

Ueber die Fragen, die zu dem Straßenbau gestellt worden sind, und über die darauf bezüglichen Anregungen wird der Herr Direktor des Wasser- und Straßenbaues nachher sich äußern.

Ich möchte meinerseits mich zu der Frage der Regulierung äußern. Es ist im Kommissionsbericht der Aufschluß niedergelegt, den die Kommission, welche die Regulierungsstrecke bereift hat, im Oktober 1907 über ihre Wahrnehmungen gegeben hat; der Herr Berichtstatter hat gemeint, es sei eine gewisse Anerkennung, welche da ausgesprochen sei; es sei eine gewisse Skepsis zwischen den Zeilen zu lesen. Nun, ich glaube nicht, daß der Wortlaut der Erklärung zu einer derartigen Auffassung nötigt. Es war das eine Erklärung über die Wahrnehmungen einer zur Prüfung hinausgeschickten Kommission. Diese amtliche Erklärung muß kühl und geschäftsmäßig lauten, wenigstens kann sie sich nicht in begeisterten Lobeserhebungen ergehen. Sie kann nur feststellen, daß bis jetzt die Arbeit zur Zufriedenheit ausgefallen ist, daß sie allen Anforderungen entspricht, die man an sie stellen kann. Sie drückt sich aber mit der Vorsicht aus, die geboten ist gegenüber einem so wilden Strome, wie es der Rhein ist, der sich eben nicht ohne weiteres in ein künstliches Bett drängen läßt. Wir haben ein großes Hochwasser noch nicht überstanden. Wir wollen aber hoffen, daß auch ein solches großes Hochwasser gut überstanden wird, daß sich die Anlage auch dann bewährt. Ich glaube, die Kommission hat Recht gehabt, wenn sie sich mit Rücksicht auf diese Möglichkeiten vorsichtig ausgesprochen hat. Einstweilen aber dürfen wir wohl mit dem Ausfall der Korrektur durchaus zufrieden sein.

Es ist vom Abg. Sießler gefragt worden, wie denn die Interessenten, die Reeder oder sonstigen Praktiker, die auch eine Strecke der Regulierung befahren haben, zu der Sache sich geäußert hätten. Ich weiß darüber nur, was in der Presse zu finden war. Darnach haben sie sich außerordentlich anerkennend geäußert. Es war das insbesondere Herr Knecht aus Mannheim. Die Anerkennung des Herrn Knecht ist erheblich wärmer ausgefallen; ich glaube allerdings, sie ist auch inter pocula ausgesprochen worden (Seiterkeit). Nun, ich glaube, es wird am allerbesten sein — die Anregung ist ja vom Abg. Sängler gegeben worden —, wenn auch Sie sich persönlich von dem Fortgang der Arbeiten überzeugen werden. Die Groß. Regierung ist dankbar für die hier gegebene Anregung und sie wird sich erlauben, die beiden Hohen Häuser des Landtags zu einer Befragung der Stromstrecke einzuladen. (Beifall.) Ich hoffe, daß Sie dort gute Eindrücke gewinnen, und daß wir uns dort dann auch inter pocula in warmer Weise über das Gesehene aussprechen! (Seiterkeit und Beifall.)

Von verschiedenen Seiten wurde von der Fortsetzung der Stromregulierung nach Basel und nach Konstanz gesprochen. Die Äußerungen waren verschieden gefärbt. Von einer Seite wurde der Zweifel geäußert, ob selbst die Jüngsten dieses Hohen

Saufes die Vollendung dieses Werkes noch erleben würden; von einer anderen Seite wurde die Meinung ausgesprochen, daß man vielleicht schon in 10 Jahren auf dem Rhein nach Konstanz fahren werde. Die Groß-Regierung wendet diesem Gegenstande ihre vollste Aufmerksamkeit zu. Sie hält die Frage der Fortsetzung der Schifffahrt sowohl bis Basel, als auch von Basel bis Konstanz für eine hochwichtige Frage. Sie hat diese Frage auch schon wiederholt geprüft. Sie hat alles, was auf diesem Gebiete in der Presse und in Vorträgen usw. an das Tageslicht getreten ist, einer sorgfältigen Würdigung unterzogen. Sie hat sich auch selber eine Meinung zur Sache zu bilden gesucht, ist aber der Ansicht, daß mit großer Vorsicht an diese Frage herangetreten werden muß, daß sie jedenfalls einer gründlichen Erwägung und Prüfung bedürfe.

Insbesondere ein Moment — es ist ja auch schon von dem Herrn Abg. Benedey hervorgehoben worden — hat eine große Bedeutung bei dieser Frage. Es sind ja wohl zunächst technische Fragen, die da zu studieren sind, und die nach Ansicht der Regierung keineswegs so leicht liegen, wie optimistische Anschauungen annehmen. Aber wesentliche Schwierigkeiten ergeben sich auch aus der Tatsache, daß der Strom eben nicht uns allein gehört, sondern daß das Ausland, die Schweiz, sehr erheblich dabei beteiligt ist. Eine Schiffbarmachung des Rheines bis Basel würde ja langjährige Wünsche der Schweiz und der Stadt Basel erfüllen, und es erhebt sich da in der Tat die große Befürchtung, (was der Herr Abg. Benedey auch hervorgehoben hat), daß die Schweiz und die Stadt Basel sich vielleicht damit begnügen würden, daß die Regulierung bis Basel durchgeführt würde, und daß ihr Interesse an einer Weiterführung über Basel hinaus erlahmen würde. Es ist daher ganz richtig, daß, wenn es einmal zu Verhandlungen mit der Schweiz kommt, das Augenmerk der Regierung darauf gerichtet sein muß, daß auch die Interessen der oberhalb liegenden Gebiete gewahrt werden.

Ein ähnliches Bedenken erhebt sich aber auch auf dieser weiteren Strecke von Basel bis Konstanz. Es könnte sein, daß die Schweiz ihr Interesse dadurch gewahrt glaubt, wenn die Schiffbarmachung nur bis Koblenz erfolgt, um dann die Wasserstraße der Aare daran anzuschließen und so eine Wasserstraße bis in das Herz der Schweiz zu bekommen, daß die Schweiz also wenigstens an einer Weiterführung der Wasserstraße von Koblenz bis Konstanz kein Interesse mehr betätigen würde. Es würde daher auch eine Sicherung der badischen Interessen nach dieser Richtung notwendig fallen. Jedenfalls aber hat die Schweiz ein sehr großes Interesse an der Schiffbarmachung des Oberrheins sowohl bis Basel, als auch von Basel aufwärts, und es wird deshalb das Gelingen des Werkes vor allem auch von dem Maße der Beteiligung der Schweiz abhängen.

Ob unser Interesse zunächst an der Schiffbarmachung bis Basel ein so großes ist, das bedarf zunächst einer sorgfältigen Prüfung, und gerade diese Frage ist es, welche zu prüfen ich die Groß-Oberdirektion vor kurzem ersucht habe. Zweifellos ist ja wohl, daß unsere Eisenbahnen durch die Schiffbarmachung des Oberrheins einen erheblichen Ausfall erleiden werden. Dagegen steht keineswegs fest, daß wir einen deutschen Endpunkt, daß wir deutsche Häfen auf dieser Strecke bekommen werden, die einen erheblichen Verkehr aufweisen werden, daß also ein deutsches Interesse in annähernd dem gleichen Maße an der Sache beteiligt ist, wie es das Schweizer Interesse, das Interesse von Basel, ist. Aber wie gesagt, die Sache ist von großer Wichtigkeit für unser Land. Sie bedarf der eingehendsten Prüfung und diese

eingehende Prüfung wird erfolgen, sie ist bereits eingeleitet.

Zunächst ist — wie auch der Abg. Giesler schon hervorgehoben hat — die Aufmerksamkeit der Regierung auf ein wesentlich kleineres Objekt gerichtet, auf die Beseitigung einiger Schifffahrtshindernisse an den festen Brücken zwischen Kehl und Straßburg. Daß diese Hindernisse beseitigt werden, das steht ja noch nicht fest; das hängt nicht allein vom Ministerium des Innern ab. Das Ministerium hat aber alles, was in seiner Kraft stand, getan, um die Beseitigung dieser Schifffahrtshindernisse herbeizuführen.

Von dem Herrn Abg. Blümmel ist die Frage gestellt worden, ob die Rheinbrücke zwischen Waldshut und Koblenz nicht noch in dieser Budgetperiode in Angriff genommen werde, ob nicht noch im Nachtragsetat eine Forderung für diese Brücke gebracht werden könne. Ich glaube leider die Frage verneinen zu müssen. Es ist ja in dem Bericht über die Erlebnisse der Petitionen von der Regierung ausführlich dargelegt worden, wie die Sache gegangen ist. Es leidet eben auch diese Angelegenheit unter der Schwierigkeit, daß dabei zwei Staaten, Baden und Aargau, beteiligt sind. Es war zunächst vereinbart worden, daß Baden ein Projekt für eine Brücke, die mit der Eisenbahnbrücke zu verbinden wäre, und daß die Schweiz ein Projekt für eine selbständige Brücke ausarbeite; diese Projekte sind dann auch ausgearbeitet worden. Die Generaldirektion hatte ihr Projekt ziemlich frühzeitig, schon im Jahre 1906 fertiggestellt, dieses Projekt hat aber nicht die Billigung der Schweiz gefunden; das Projekt von der Schweiz haben wir sehr spät, erst im August 1907, bekommen; wir konnten uns aber mit ihm nicht befreunden. Im Spätjahr 1907 hat dann eine Konferenz stattgefunden, und dabei hat man sich dahin geeinigt, daß nun Baden, und zwar die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, ein Projekt ausarbeite. Mit diesem Projekt ist nun die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues beschäftigt. Die Ausarbeitung wird tunlichst beschleunigt; aber wenn das Projekt fertig ist, so muß es eben wiederum der Schweiz mitgeteilt werden, und es kann nur zur Ausführung gelangen, wenn es die Zustimmung der Schweiz findet.

Die Frage, die auch gestellt wurde, ob denn nicht in der Vereinbarung vorgesehen sei, daß die Schweiz das badische Projekt undebenen annehmen müsse, ist zu verneinen. Das konnte auch nicht wohl in der Vereinbarung gesagt werden; die Zustimmung der beiderseitigen Regierungen ist zu dem Projekte erforderlich.

Nach unseren bisherigen Erfahrungen können wir deshalb nicht annehmen, daß die in Rede stehende Anforderung noch vor den gegenwärtigen Landtag gebracht werden kann. Wir bedauern das; aber die Schuld liegt wirklich nicht an uns. Sie liegt eben an der Schwierigkeit der Beteiligung einer ausländischen Regierung und daran, daß die Sache nicht so schnell gegangen ist, wie es wünschenswert wäre.

Auf eine Anfrage von anderer Seite kann ich noch mitteilen, daß in dem Vertrag über den Bau der Brücke Waldshut-Koblenz ausdrücklich die Rücksichtnahme auf die künftige Schifffahrt vorgesehen ist.

Der Herr Abg. Bechtold hat den Wunsch nach Erbauung einer festen Neckarbrücke zwischen Seddenheim und Ibsenheim geäußert, und dieser Wunsch ist von dem Herrn Abg. Schmund unterstützt worden; der Herr Abg. Vansbach hat den Wunsch geäußert, es möge an dem einen oder anderen von denjenigen Plätzen, die bisher in der Diskussion stehen, auf der Strecke zwischen Eberbach und Heilbronn eine Brücke erbaut werden. Diese

Anregungen werden erwogen werden. Es kommt aber bei derartigen Brückenbauten sehr wesentlich hindernd und verzögernd in Betracht, daß sie sehr viel Geld kosten (Heiterkeit). Zunächst haben wir es ja mit der Brücke bei Ziegelhausen zu tun; der Herr Abg. Quenzer würde sehr unzufrieden mit mir sein (Heiterkeit), wenn ich etwa die Brücke bei Ziegelhausen hinter diese andern Brückenbauten zurücktreten lassen wollte. Ich kann also nur sagen, es wird erwogen werden.

Was den Hafen bei Greffern anbelangt, vor dem der Herr Abg. Schmundt gesprochen hat, so befindet sich dort ein Hafen, der bis jetzt den Bedürfnissen genügt hat; ob sich durch die Rheinregulierung eine derartige Hebung des Verkehrs an jener Stelle ergibt, daß eine Erweiterung dieses Hafens nötig ist, das steht dahin. Wenn sich später aber ein solches Bedürfnis herausstellt, so wird die Regierung in Erwägung darüber einzutreten haben, ob dort etwas geschehen solle. Bei meiner Verwaltung ist in den letzten Jahren eine Anregung in dieser Beziehung nicht zur Erörterung gekommen.

Der Herr Abg. Duffner hat sich darüber beklagt, daß nicht auch der Schlosserfisch bei Furtwangen in dem Budget der Straßenbauverwaltung erscheine, und er hat den dringenden Wunsch geäußert, daß wenigstens in einem Nachtragsetat die Mittel zum Ankauf des Geländes angefordert werden möchten. Diesem Wunsche wird entsprochen werden, und ich freue mich, daß der Herr Abg. Duffner seinerseits erklärt hat, er glaube nicht, daß, wie die Leute sagen, die Regierung mit den Beteiligten spielen wolle. Sie will in der Tat nicht mit ihnen spielen (Heiterkeit).

Ich bedaure, daß der Herr Abg. Duffner nicht anwesend ist; ich wollte ihm noch die weitere Freude bereiten und ihm sagen, daß in den Vorschriften über die Anlage und Pflege der Obstbaumpflanzungen an Landstraßen sich folgender Satz befindet: „Wald- und Zierbäume dürfen nur innerhalb oder in der Nähe von Ortschaften oder dort gepflanzt werden, wo die erforderlichen Bedingungen für Obstbäume nachweisbar nicht vorhanden sind (hohe Lage usw.)“, und nun kommt: „in hohen Lagen wird die süßfrüchtige Eberesche empfohlen“ (Heiterkeit).

Sehr gefreut habe ich mich über die Anregung des Herrn Abg. Rebmann wegen der alten Flurnamen. Herr Abg. Rebmann hat die Anregung gegeben, daß man die Blätter der topographischen Karte vor ihrer endgültigen Feststellung auch einer sachverständigen Prüfung auf die Richtigkeit der darin aufgenommenen Namen unterziehen sollte. Ich kann das nur begrüßen. Diese alten Namen enthalten in der Tat nicht nur ein hohes Sprachgut, sie enthalten auch ein großes Stück Geschichte; sie führen uns ja zurück bis in die Zeiten, wo unsere Vorfahren noch wesentlich anders, wesentlich behaglicher oder auch unbehaglicher lebten als wir („Varenhäute“ usw. [Heiterkeit]). Es ist also sehr wertvoll, daß diese Namen in ihrer wirklichen und ursprünglichen Gestalt erhalten werden.

Weiter habe ich mich sehr darüber gefreut, daß Herr Geh. Rat Rosenbusch als dem früheren Vorstand der geologischen Landesanstalt eine so warme Anerkennung ausgesprochen wurde. Ich kann mich in dieser Beziehung dem nur anschließen, was sowohl aus dem Hohen Hause als von dem Referenten, dem Herrn Ministerialrat Febr. v. Reß, gesagt worden ist.

Oberbaudirektor Geh. Oberregierungsrat Dr. K r e m s: Ich darf wohl aus dem Gange der bisherigen Verhandlungen das eine Ergebnis feststellen, daß sowohl im Hohen Hause als auch bei unserer Bevölkerung die Stimmung sich allmählich mehr und mehr dem Deck-

system zugewendet hat, daß die Wünsche nach Einführung dieses Decksystems in den verschiedenen Teilen des Landes immer mehr zunehmen, obgleich, wie ich ja zugeben muß, auch dieses System nicht vollständig dem für die Straßenunterhaltung uns vorschwebenden Ideal entspricht. Ich kann aber — und ich glaube des Einverständnisses meines hohen Herrn Chefs mich versichert halten zu dürfen — diesen Wünschen gegenüber seitens der Straßenbauverwaltung alles Entgegenkommen in Aussicht stellen, soweit der Straßenbauverwaltung die erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen und soweit überhaupt die Voraussetzungen für die Einführung des Decksystems gegeben sind. In der Tat sind ja, wie dem Hohen Hause auch bekannt ist, die Voraussetzungen für die Einführung des Decksystems eben nicht gleichmäßig in allen Landesteilen vorhanden. Es können eigentlich nur solche Straßen dafür in Aussicht genommen werden, die einen sehr starken, lebhaften und großen Verkehr, namentlich einen großen Lastenverkehr, aufweisen, weil sich nur diese Straßen so rasch abnutzen, daß in zwei, drei oder längstens vier Jahren wieder eine neue Decke aufgelegt werden kann und sich damit die Zeiten eines schlechten Zustandes der Straße möglichst kürzen lassen. Da, wo diese Voraussetzungen nicht vorliegen, wo nicht ein starker Verkehr ein rasches Abnutzen der Straße im Gefolge hat, erscheint die Einführung des Decksystems nicht als angebracht. Für diese Straßen mit geringerem Verkehr ist nach wie vor das P l i c k s t e m wohl das angemessenere. Das letztere hat ja gegenüber dem Decksystem den Vorzug, daß im allgemeinen die unter seiner Anwendung unterhaltenen Straßen dauernd in einem befriedigenden Zustande erhalten werden können, und daß, wenn es ordnungsmäßig durchgeführt wird, Zeiten eines ganz schlechten Zustandes der Straße, wie sie bei dem Decksystem eintreten, bei ihm nicht vorkommen. Der Hauptnachteil des Plicksystems besteht allerdings darin, daß es unter Umständen, wenn starke Schottereinlagen gemacht werden, für den Fuhrwerksverkehr eine große Belästigung darstellt.

Es sind nun in diesem Hohen Hause gelegentlich der Verhandlungen verschiedene Vorschläge gemacht worden, wie den Umständen, die das eine und das andere System im Gefolge hat, am besten abgeholfen werden könne, und es hat namentlich der Herr Abg. Pfefferle dem Gedanken Ausdruck gegeben, ob es sich nicht ermöglichen lasse, die Decke, wenn sie einmal schlecht zu werden beginnt, v o l l s t ä n d i g a u f z u r e i ß e n und dann durch eine neue zu ersetzen. Diese Maßregel wurde von der Oberdirektion schon wiederholt in Erwägung gezogen. Aber man mußte sich immer wieder sagen, daß sie nicht wohl durchführbar sei, und zwar aus zwei Gründen: Einmal würde es die Straßenunterhaltung außerordentlich verteuern, wenn wir schon, sobald nur ein Teil der Decke durchgebrochen ist, daran gehen würden, nun die ganze Decke aufzureißen und durch eine neue zu ersetzen. Sodann hätte aber dieses Aufreißen der Decke mittels Saden auch den Nachteil — und wir haben darin Erfahrungen gemacht —, daß unter Umständen der Straßenkörper selbst, namentlich die Unterlage, das Gerüst, sehr leicht Beschädigungen ausgesetzt wäre. Also auf diesem Wege, glaube ich, wird es nicht möglich sein, den Mängeln des Decksystems in wirksamer Weise und ohne allzu große Belastung der Staatskasse entgegenzutreten.

Der Herr Abg. Pfefferle hat dann im Anschluß an diesen Vorschlag auch den Wunsch ausgesprochen, es möchten wenigstens in den Ortschaften namentlich im Interesse des Fußgängerverkehrs die Decken breiter angelegt werden. Ich kann hier darauf hinweisen, daß schon in einer Reihe von Fällen, die dazu angetan waren, diesem Vorschlag entsprochen worden ist. Ich will aber

bemerkten, daß sich diese Verbreiterung der Decke bis an den Rinnenrand nicht immer empfiehlt, weil die Gefahr besteht, daß, wenn die Straßenwalze zu nahe an die Rinne herangeführt wird, die Rinnenpflasterung in die Höhe gedrückt wird. Wir haben übrigens, um für den Fußgängerverkehr neben der Jahrbahn einen besseren Weg zu schaffen, schon wiederholt den Streifen, der von der Walze nicht berührt wurde, mit einem feineren Gruf überdeckt, was sich im allgemeinen recht wohl bewährt hat.

Bezüglich der Verbesserung des Rillsystems wurden im Hohen Hause dann ebenfalls Vorschläge gemacht, und zwar hat der Herr Abg. Dieterle, wenn ich mich recht erinnere, vor allem geraten, man möchte, um die Zugtiere davor zu bewahren, den Schotter zusammentreten und einfahren zu müssen, dieses Einfahren durch mit Pferden bespannte Walzen vornehmen lassen. Auch diese Maßnahme wurde von der Wasser- und Straßenbauverwaltung schon wiederholt in Erwägung gezogen. Sie hat sich aber gleichfalls, wenigstens in dem großen Umfange, wie er dem Herrn Abg. Dieterle wohl vorgeschwebt hat, nicht durchführen lassen, und zwar deshalb nicht, weil wir hierzu einer zu großen Anzahl von derartigen Walzen bedürfen, was ebenfalls unverhältnismäßige Aufwendungen für die Staatskasse im Gefolge hätte; abgesehen davon, daß bei für die Schottereinlage ungünstigen Witterungsverhältnissen die Anwendung der Pferdewalze von dem gewünschten Erfolg nicht begleitet wäre.

Ich kann das Hohen Haus nur versichern, daß die Straßenbauverwaltung sich wohl bewußt ist, welche Mängel unseren beiden zurzeit noch in Uebung befindlichen Unterhaltungssystemen der Straßen anhaften, daß sie es aber auch als ihre Hauptaufgabe ansieht, sich in jeder Richtung hin einer Besserung der Mißstände, die noch da und dort zu verzeichnen sind, zu befleißigen. Namentlich hält es die Straßenbauverwaltung für ihre Aufgabe und für geboten, all den Besserungen, die andere Länder einzuführen beabsichtigen oder eingeführt haben, nachzuforschen und zu prüfen, ob sie sich auch für unsere Verhältnisse eignen. So besteht bei der Straßenbauverwaltung die Absicht, den im Laufe dieses Spätjahres in Paris stattfindenden Kongreß über Fragen der Straßenunterhaltung durch eine Anzahl ihrer Beamten zu besichtigen. Dieser Kongreß hat sich hauptsächlich zur Aufgabe gestellt, die Fragen näher zu untersuchen, die sich hinsichtlich der Unterhaltung unserer Straßen, namentlich mit Rücksicht auf unsere modernen Verkehrsmittel, hauptsächlich das Auto und die elektrische Straßenbahn, ergeben haben. Es ist mit dieser internationalen Konferenz in Paris auch gleichzeitig eine Ausstellung über das gesamte Straßenwesen verbunden, und ich bin der festen Ueberzeugung, daß unsere Techniker, die diese Ausstellung und die Konferenz in Paris besuchen werden, gewiß ein reiches Maß von neuen Erfahrungen mit nach Hause bringen werden, welche wir, wie ich hoffe, für unsere heimische Straßenbauverwaltung werden nutzbar machen können.

Es sind dann weiterhin aus dem Hohen Hause eine Reihe anderer Wünsche kleinerer Art und Einzelbeschwerden bezüglich der Straßenunterhaltung zum Ausdruck gebracht worden, auf die ich wohl in Kürze ebenfalls eingehen darf.

Es ist zunächst von verschiedenen Seiten namentlich von den Herren Abgeordneten Dieterle, Schmidt und Neuwirth der Wunsch ausgesprochen worden, daß man in der Verwendung der Kalksteine nicht allzu zurückhaltend sein und daß man im Hinblick auf unsere heimischen Kalksteinlieferanten nicht etwa zugunsten des Porphyrs die Verwendung des Kalksteinmaterials zu sehr in den Hintergrund treten lassen solle. Ich kann hier die

beruhigende Versicherung abgeben, daß es nicht beabsichtigt ist, den Kalkstein als Straßenunterhaltungsmaterial aufzugeben. Der Kalkstein kann natürlich nicht als geeignetes Material für das Rillsystem angesehen werden, weil er dafür viel zu weich ist. Kalkstein kann also im wesentlichen nur bei der Durchführung des Rillsystems in Frage kommen. Dann hat sich aber in den letzten Jahren auch gezeigt, daß die Angebote für Kalkstein da und dort im Preise höher standen als der Porphyr. Das hat auch nun dazu geführt — ich komme damit zu einer Beschwerde, die der Herr Abg. Schmidt vorgebracht hat —, daß wir in einzelnen Fällen Verträge, die über die Kalksteinlieferung vorbehaltlich der Genehmigung der Oberdirektion abgeschlossen waren, nicht genehmigt haben, weil in der Tat die angebotenen Preise jene für das bessere Material, Porphyr, überschritten haben. Es hat sich also nicht darum gehandelt, wie der Abg. Schmidt anzunehmen scheint, daß etwa rechtswirksam gewordene Verträge von der Straßenbauverwaltung nicht gehalten worden wären, sondern daß die Oberdirektion nach Prüfung der Sachlage die ihr vorbehaltene Genehmigung nicht erteilen zu können glaubte.

Ein Grund, weshalb da und dort in der Verwendung des Kalksteinschotter vielleicht ein Rückgang zu bemerken ist, liegt darin, daß in manchen Gegenden es allmählich schwer wird, die nötigen Schotterlager zu gewinnen. Im übrigen ist der Rückgang des Kalksteinschotter doch ein sehr unbedeutender; wir haben seit 7 bis 8 Jahren einen Rückgang von 20 000 Kubikmeter auf 18 000 Kubikmeter, also von insgesamt nur 2000 Kubikmeter zu verzeichnen.

Der Herr Abg. Dieterle hat dann namentlich den Wunsch ausgesprochen, daß der von der Gemeinde Mudau gewünschte Fußweg zur Herstellung in Aussicht genommen werden möge. Ich kann hier die Erklärung abgeben, daß die Wasser- und Straßenbauinspektion Mosbach bereits Auftrag zur Ausarbeitung eines Projektes erhalten hat. Wir haben daran gedacht und hätten es gerne fertig gebracht, das Projekt noch in den Nachtrag zum Budget zu bringen, allein es war nicht mehr möglich. Ich hoffe aber bestimmt, daß wir bis zum nächsten Landtag die Wünsche der Mudauer zu befriedigen in der Lage sein werden.

Es wurde dann ganz besonders vom Herrn Abg. Hennig über den Zustand der Wolfstalstraße geklagt und die Meinung ausgesprochen, daß mit der Verbesserung der Wolfstalstraße nichts zu erreichen sein werde, sondern daß nur eine Eisenbahn ein entsprechendes Verkehrsmittel für die dortige Gegend sein werde. Ich habe mich in den letzten Tagen über den Zustand der Wolfstalstraße verläßt und kann die Versicherung abgeben, daß die Straße zurzeit sich trotz des nicht günstigen Wetters in keinem schlechten Zustand befindet. Namentlich hat sich die Straße, soweit nummehr ein Gefälle eingelegt worden ist, gut erhalten, und ich glaube, wir dürfen hoffen, daß, wenn die Einlegung des Gefalles auf der ganzen Strecke durchgeführt ist, auch auf der Wolfstalstraße befriedigendere Zustände eintreten werden. Ein schlimmer Faktor für die Straßenunterhaltung liegt allerdings in der Benützung der Straßen durch die schwer geladenen Fuhrwerke der Barytwerke. Es wird daher vielleicht Sache der Erwägung sein müssen, ob die Straßenbauverwaltung nicht dazu übergehen solle, entweder die besonders stark mitgenommenen Straßenstrecken mit Kleinpflaster zu versehen oder Gleise einzulegen. Jedenfalls dürfen die Bewohner jener Gegend davon überzeugt sein, daß alles geschehen wird, um dort einen befriedigenden Zustand des Straßenwesens zu schaffen.

Auch über den Zustand der Albtalstraße wurde geklagt. Dort treffen ähnliche Verhältnisse zu. Die Albtalstraße hat einen außerordentlichen Verkehr über sich ergehen zu lassen, und auch für die Albtalstraße, insbesondere soweit sie durch Tunnel führt, ist die Einführung der Pflasterung in Aussicht genommen.

Der Herr Abg. Schmund hat dann den Wunsch ausgesprochen, es möchte auch die Kreisstraße Bühl-Bühlertal in die Straßenreden einbezogen werden, die für die Deckung in Aussicht genommen sind. Da es sich hier aber um eine Kreisstraße handelt, kann ich diesem Wunsch eine Zusage nicht erteilen, es wird Sache der Kreisverwaltung sein, ihm zu entsprechen.

Der Herr Abg. Neß hat den Wunsch ausgesprochen, es möchten künftig die Straßen, die für das Walzen vorgezogen sind, und namentlich die Zeiten der Vornahme des Walzens frühzeitig bekannt gegeben werden, damit die Bevölkerung in der Lage sei, sich rechtzeitig darnach einzurichten. Die Straßenbauverwaltung wird diese Anregung, die recht zweckmäßig erscheint, gerne in nähere Erwägung ziehen.

Der Herr Abg. Morgenthaler hat es beklagt, daß namentlich bei gewalzten Straßen häufig starke Vertiefungen sich zeigen, welche den Fuhrwerksverkehr außerordentlich belästigen. Das ist als ein Mangel des ordnungsgemäßen Vollzugs zu bedauern. Denn derartige Schlaglöcher sollten nach den bestehenden Anweisungen durch entsprechende Materialeinlage beseitigt werden. In der Anweisung fehlt es also nicht, aber es kommt eben, wie ich gerne zugebe und zugeben muß, da und dort vor, daß etwas nicht sofort gemacht wird, was vorgenommen werden sollte.

Der Herr Abg. Duffner hat die Offenhaltung der Winterbahnen zur Sprache gebracht und hat namentlich angeregt, ob nicht die zur Deckung der Winterbahnen erforderlichen Leistungen des Charakters als Frohnden entkleidet werden könnten, da Frohnden in die moderne Zeit nicht mehr passen. Ich glaube aber kaum, daß wir zu einem Verzicht in der Lage sein werden, da es sonst recht wohl vorkommen könnte, daß wir nicht in der Lage sind, uns rechtzeitig die zur Deckung der Bahn erforderlichen Arbeitskräfte zu verschaffen. Denn wenn im einzelnen Falle mit den Leuten erst darüber verhandelt werden muß, was für Lohnsätze sie beanspruchen, könnte eine unter Umständen recht bedenkliche Verzögerung eintreten. Ich glaube deshalb nicht, daß dieser Anregung eine Folge zu geben sei, wie auch in einer Reihe von anderen Fällen, wo Notstände vorliegen, im öffentlichen Interesse auf solche Leistungen nicht verzichtet werden kann. Es ist übrigens in den letzten Jahren vielfach der Tarif für die Leistungen beim Schneebahnen entsprechend erhöht worden, doch ist die Straßenbauverwaltung selbstverständlich gerne bereit, da und dort, wo in der Tat erhebliche Mißstände hinsichtlich der Entlohnung bestehen, in Erwägung zu ziehen, ob etwa eine Erhöhung der Entschädigung einzutreten hätte.

Der Herr Abg. Duffner hat weiterhin dem Wunsche Ausdruck gegeben, es möchten den Gemeinden des Schwarzwaldes, die in schneereichen Wintern außerordentlich große Ausgaben für das Schneebahnen aufzuwenden haben, Staatsbeiträge gewährt werden. Es ist richtig, daß in der Tat in schneereichen Wintern eine Anzahl Gemeinden des Schwarzwaldes außerordentlich stark in Anspruch genommen sind, und daß dadurch die Finanzgebarung und das Budget der betreffenden Gemeinden häufig in starke Unordnung gerät. Ob es aber möglich sein wird, diesen Gemeinden Staatsbeiträge zu geben, das möchte ich nicht ohne weiteres bejahen,

doch kann ich dem Hohen Hause eine nähere Prüfung dieser Anregung in Aussicht stellen.

Der Herr Abg. Schmidt hat dann über den schlechten Zustand der Straße Bretten-Förzheim geklagt. Ich kann ihn dahin beruhigen, daß, da diese Straßentrecke dieses Jahr zur Neudeckung kommt, damit der beklagte Mißstand verschwinden wird.

Ich komme nun zu einem anderen Wunsche des Herrn Abg. Schmidt, der auch von dem Herrn Abg. Reiff geteilt wurde. Er betrifft die Beitragsleistung einer Anzahl Gemeinden zum Umbau der Pfingstbrücke in Singen. Es wurde von dem Herrn Abg. Schmidt zunächst, wie mir scheint, in Zweifel gezogen, ob in der Tat die Brücke einer Neuherstellung infolge ihrer Bauartigkeit bedürftig ist, und ob nicht vielmehr hauptsächlich und lediglich mit Rücksicht auf die diese Straße benütigenden Automobile der Neubau dieser Brücke in Aussicht genommen worden ist. Ich kann hier die Versicherung abgeben, daß in der Tat nur die Bauartigkeit den Umbau dieser Brücke bedingte, und daß dabei die Rücksicht auf den Automobilverkehr in dieser Frage keinen Ausschlag gab. Was nun die Beiträge der Gemeinden anbelangt, so hat der Herr Abg. Schmidt den Wunsch ausgesprochen, es solle auf einen weiteren Kreis von Gemeinden gegriffen werden, es sollten namentlich auch Karlsruhe und Förzheim in Mitleidenschaft gezogen werden, und er glaubt, daß auf diese Art billigerweise die Gemeinden, die zunächst für die Leistung der Beiträge in Aussicht genommen waren, eine Erleichterung erfahren könnten. Ich muß nun bemerken, daß die Verhandlungen über die Beitragsleistung für diesen Fall noch nicht abgeschlossen sind, daß die Gemeinden zwar vorläufig gehört worden sind, daß sie sich aber nur zum Teil mit den ihnen angebotenen Beiträgen einverstanden erklärten und zum Teil den Bezug weiterer Gemeinden verlangten, und daß infolge dessen zurzeit Erhebungen eingeleitet sind, ob in der Tat der Bezug weiterer Gemeinden geboten erscheint. Nach meiner Ansicht kann man die Beitragspflicht nicht auf einen allzu großen Kreis von Gemeinden ausdehnen, und ich möchte auch glauben, daß eine solche Ausdehnung nicht im Sinne des Straßengesetzes liegt. Ich glaube vielmehr, daß man bei Erläuterung der hier in Betracht kommenden Bestimmungen des Straßengesetzes von dem Gedanken ausgegangen ist, daß nur die im näheren Umkreis gelegenen Gemeinden zu besonderen Beiträgen heranzuziehen seien, und daß die Benützung des betreffenden Bauobjekts durch die Bewohner weiter entfernt liegenden Gemeinden in der Gewährung des Staatsbeitrags ihr Äquivalent finde. So trägt auch im vorliegenden Fall die Staatskasse drei Viertel, während den Gemeinden nur ein Viertel der Ausgaben angenommen ist. Aber, wie gesagt, die Sache ist noch im Fluß, die Erhebungen sind noch nicht abgeschlossen, und eine endgültige Entscheidung über die Beitragsleistung liegt noch nicht vor. Im übrigen steht es den betreffenden Gemeinden frei, gegen die Entscheidung der Oberdirektion seinerzeit Rekurs einzulegen.

Der Herr Abg. Reiff hat dann auch noch den Wunsch ausgesprochen, es möchte nun endlich auch einmal die Korrektur der Straße bei Söllingen vorgenommen werden. Ich will bemerken, daß das Projekt dazu längst ausgearbeitet ist, und daß die Straßenbauverwaltung auch die Ausführung in Aussicht genommen hatte, sie aber wieder zurückstellen mußte, weil die beteiligten Gemeinden sich zum Teil gegen die ihnen angebotenen Beiträge völlig ablehnend verhielten und zum Teil nur sehr geringe Beiträge zu leisten sich bereit erklärten. Daraus mußten wir schließen, daß das Interesse der Gemeinden an der Korrektur nur ein geringes sei.

Die Art der Herstellung, wie sie der Herr Abg. Reiff im Auge hat, wird sich nach der Ansicht unjener Techniker nicht ermöglichen lassen, weil dann ein unbefriedigender Zustand der Straße zu erwarten wäre.

Ich komme zur Frage der Straßenteerung, und damit zu dem in diesem Hohen Hause zum Ausdruck gebrachten Wunsche, es möchten die Kosten des Teerens innerhalb der einzelnen Gemarkungen ganz auf die Staatskasse übernommen werden. Das Teeren hat den Zweck der möglichst Staubbefreiung der betreffenden Straßenstrecke, es ist also eine Maßnahme, die in erster Reihe im Interesse der Gesundheit der auf dieser Straße verkehrenden und an der Straße wohnenden Bevölkerungsteile getroffen wird. Für solche Maßnahmen, die der Gesundheit und der Annehmlichkeit dienen, hat nach § 25 Abs. 2 des Straßengesetzes die Gemarkungsgemeinde aufzukommen. Es scheint mir nun nicht unbillig zu sein, wenn die Staatsbehörde, die bei einer Ausgabe, die eigentlich von der Gemarkungsgemeinde zu tragen wäre, sich bereit erklärt, einen Teil der Kosten zu übernehmen, gleichzeitig erwartet, daß ein entsprechender Teil der Kosten auch von den beteiligten Gemeinden getragen wird. Aber auch abgesehen davon wäre es bei den verhältnismäßig geringen Mitteln, die wir im Budget für das Teeren eingestellt haben, nicht möglich gewesen, die Kosten des Teerens voll und ganz auf die Staatskasse zu übernehmen, weil nach meiner Ueberzeugung wohl aus fast sämtlichen Gemeinden des Landes dann Wünsche nach Teeren laut geworden wären, und es wäre uns unmöglich gewesen, diesen Wünschen auch nur einigermaßen gerecht zu werden. Aber auch noch ein anderer Grund hat uns dazu geführt, eine Beteiligung der Gemeinden an den Kosten zu verlangen: Wenn nämlich die Straßenbauverwaltung von vorherin auf einen Beizug der Gemeinden bei solchen Aufgaben verzichtet hätte, so wäre es wohl überhaupt auch in Zukunft nicht mehr möglich gewesen, die Gemeinden zu derartigen Beiträgen heranzuziehen, und es wären künftighin entweder der Staatskasse außerordentlich hohe Kosten erwachsen, oder aber es hätte das Teeren überhaupt, weil die Kosten zu groß geworden wären, wieder eingestellt werden müssen. Es ist also wohl durchaus billig, daß der Staat bei einer Maßnahme, die eigentlich Sache der Gemeinden ist, darauf besteht, daß diese auch wenigstens einen Teil der Kosten selbst übernehmen.

Ich komme nun zu den Landstraßenwärttern. Es wurde hier von verschiedenen Seiten der Wunsch ausgesprochen, daß die Landstraßenwärtter in ihren Bezügen erhöht werden sollen. Namentlich wurde von dem Herrn Abg. Venedey für die Seegegend hervorgehoben, daß die Entlohnung der Straßenwärtter in jenem Gebiet im Verhältnis zu anderen Landesteilen doch eine recht niedrige sei, und ähnliches wurde auch von dem Herrn Abg. Schmund hervorgehoben. Ich muß nun zwar zugeben, daß in der Seegegend die Löhne der Straßenwärtter in der Tat im allgemeinen niedriger stehen als in verschiedenen anderen Landesteilen. Das ist aber darauf zurückzuführen, daß eben in jenen Landesteilen (und das trifft auch für die Gegend, die der Herr Abg. Schmund gemeint hat, zu) die ortsüblichen Tagelöhne niedriger sind als in den anderen Landesgegenden.

Weiterhin wurde, namentlich von dem Herrn Abg. Geppert, es als mißlich bezeichnet, daß bei an einander angrenzenden Wärtterstrecken vielfach noch große Ungleichheiten hinsichtlich der Entlohnung der Landstraßenwärtter beständen. Das ist ebenfalls zuzugeben. Es ist zwar im Laufe des letzten Jahres auf dem Gebiet der Ausgleichung von der Straßenbauverwaltung außeror-

dentlich viel geschehen, und es sind eine Reihe von Härten mit der Zeit verschwunden und abgeschliffen worden. Aber es ist richtig, daß da und dort noch gewisse Ungleichheiten, Unbilligkeiten und Härten bestehen, die natürlich dann recht lebhaft empfunden werden, wenn die beiden Strecken der verschieden behandelten und bezahlten Wärtter benachbart sind. Es sind aber im jetzigen Budget noch weitere Mittel vorgezogen, namentlich mit der Begründung der Ausgleichung der da und dort noch bestehenden Unebenheiten, und ich glaube, daß es mit den Mitteln dann auch möglich sein wird, berechtigten Wünschen in dieser Richtung entgegenzukommen. Bei diesem Anlaß möchte ich feststellen, daß wir jetzt im ganzen Lande nirgends mehr unter dem ortsüblichen Tagelohn stehen, daß der ortsübliche Tagelohn überall die Grundlage der Bemessung des Lohnes ist, mit Ausnahme des Bezirks St. Blasien, in welchem erst in neuerer Zeit der ortsübliche Tagelohn eine Erhöhung erfahren hat. Wir hatten aber kurz vorher in St. Blasien schon eine Ausgleichung eintreten lassen und haben daher bis jetzt mit einer weiteren Erhöhung noch zugewartet.

Es wurde dann von dem Herrn Abg. Morgenthaler als eine Mißlichkeit bezeichnet, daß die Straßenwärtter vielfach geringere Bezahlung haben als das Hilfspersonal, welches ihnen von der Inspektion von Zeit zu Zeit beigegeben wird. Das mag ja sein, daß das Hilfspersonal, wenn man den Tagelohn rechnet, eine etwas bessere Bezahlung erhält als der Straßenwärtter, wenn wir seinen Gesamtjahreslohn auf die einzelnen Tage ausschlagen. Das ist aber doch wohl so ziemlich überall der Fall, daß Aushilfsarbeiter, die man in einem bestimmten Augenblick braucht, eine etwas höhere Bezahlung erhalten. Dafür hat der Straßenwärtter auch einen ganzen Jahreslohn, während diese Hilfsarbeiter vielfach im Winter ohne Beschäftigung sein werden.

Es wurde dann von dem Herrn Abg. Duffner die Anregung gegeben, ob nicht den Straßenwärttern des Schwarzwaldes, wenn sie an Sonntagen sich beim Schneebahnen beteiligen, ein besonderer Tagelohn zu bezahlen wäre. Ich bemerke hierzu, daß die Straßenbauverwaltung bisher geglaubt hat, von einer besonderen Bezahlung für die Sonntage Umgang nehmen zu können und zu sollen, und zwar hauptsächlich deshalb, weil der Straßenwärtter einen Jahreslohn empfängt, der Regel nach ja auch Beamteneigenschaft hat und der Beamte eben eigentlich für den Gehalt, den er bezieht, seine Arbeitskraft zur Verfügung zu stellen hat, auch in Zeiten, wo die Ansprüche an die körperliche oder auch an die geistige Leistung größer sind als sonst. Wir haben in der Staatsverwaltung, wenigstens in der Straßenbauverwaltung, nirgends derartige besondere Vergütungen eingeführt. Dazu kommt in Betracht, daß für die Straßenwärtter, wenn sie auch an einigen Sonntagen im Winter schwerere Arbeit zu leisten haben, doch auch wieder ruhige Zeiten vorkommen, und wir haben geglaubt, daß, wenn man eins ins andere rechnet, es wohl nicht notwendig sein sollte, hier noch eine besondere Vergütung zu gewähren. Wir sind aber gerne bereit, diese Sache noch einmal in Erwägung zu ziehen.

Der Herr Abg. Dieterle hat den Wunsch ausgesprochen, es möchte darauf Rücksicht genommen werden, daß die Straßenwärtterhäuser, die im Budget vorgezogen sind, im Interesse des Schulbesuchs und des Kirchganges der Familie des Straßenwärtters nicht gar zu weit von einer Ortschaft entfernt hergestellt werden möchten. Soweit dies irgendwie vom Standpunkt der straßenbaulichen Interessen möglich ist, wird ja und soll auch diesem Wunsche Rechnung getragen werden. Ich will aber nur

bemerken, daß es andererseits vielfach ein Wunsch der Straßenwärter ist, ihre Wohnung nicht zu weit abseits von ihrer Strecke zu erhalten, damit sie, um auf die Strecke zu gelangen, nicht einen allzu langen Weg zurückzulegen haben.

Von dem Herrn Abg. Benedey ist hervorgehoben worden, daß auffallenderweise in der Seegegend verhältnismäßig wenige Straßendärter Beamteneigenschaft besitzen. Das kommt lediglich daher, daß in den vom Herrn Abgeordneten im Auge gehaltenen Landesteilen ziemlich viel junge Straßenwärter angestellt sind, d. h. Straßenwärter, die noch keine fünf Dienstjahre zurückgelegt haben. Die Beamteneigenschaft kann nämlich erst nach Zurücklegung dieses Zeitraums verliehen werden. Dabei bemerke ich, daß wir im allgemeinen in allen Fällen den Straßenwärttern nach Zurücklegung des fünften Dienstjahres die Beamteneigenschaft zu verleihen pflegen, wenn nicht ganz besondere Anstände gegen die Dienstführung des Betreffenden vorliegen.

Der Herr Abg. Belzer hat sodann über die Grasnutzung gesprochen und der Meinung Ausdruck gegeben, daß die Grasnutzungen doch vielfach unrichtig und viel zu hoch eingeschätzt seien; er hat namentlich, wenn ich ihn recht verstanden habe, angeführt, daß die Berechnung der Fläche, die für die Grasnutzung des Wärters in Betracht kommt, nicht auf richtiger Grundlage beruhe, daß man auch Flächen dazu rechne, auf denen gar kein Gras wächst, namentlich die Baumplatten usw., und daß man den Wert des Grases einschätze nach dem Wert, den das Grasertragnis von guten Wiesen habe. Ich möchte dem entgegenhalten, daß die Information, die der Herr Abg. Belzer erhalten hat, wohl nicht zutrifft. In Wahrheit werden bei der Bemessung der für die Grasnutzung in Betracht kommenden Flächen alle unbenüzbaren Teile der Grasfläche ohne weiteres abgezogen. Auch wird die Abschätzung nicht etwa durch die Inspektion allein vorgenommen, sondern es werden gewöhnlich zur Abschätzung Leute aus dem Ort beigezogen, die als Sachverständige gelten und in der Lage sind, den Umfang und Wert des Grasnutzens festzustellen. Ueberhaupt glaube ich, daß im allgemeinen unsere Wärtter mit dem Grasnutzen recht zufrieden sind und auch sein können, und ich bin überzeugt, daß, wenn wir heute unseren Wärttern die Grasnutzung entziehen würden, ihnen ein großer Schmerz erwachsen würde (Abg. Red und Andere: Sehr richtig!). Ich habe erst kürzlich Gelegenheit gehabt, mit einem Anwärter für eine Straßenwärtstelle zu sprechen. Dieser Anwärter war ein Maurer. Ich habe ihn zunächst gefragt, warum er sich denn um den Straßenwärtersdienst bewerbe, er sei doch Maurer und habe als solcher doch jedenfalls einen höheren Tagelohn. Daraufhin hat der Mann gesagt: „Ja, das ist schon richtig, ich würde als Maurer wohl einen größeren Tagelohn verdienen, ich bekomme aber bei Uebertragung der Straßenwärtstelle einen schönen Grasnutzen und kann mir dann eine Kuh halten!“ Daraus habe ich entnommen, daß es mit dem Grasnutzen nicht so arg schlecht bestellt sein wird, wie man dies da und dort glaubt und schildert.

Der Herr Abg. Benedey hat dann noch den Wunsch ausgesprochen, es möchten namentlich die Belohnungen der Bureauassistenten bei den Wasser- und Straßenbauinspektionen, die sie für ihre dem Kreiswegwesen gewidmete Tätigkeit erhalten, nicht herabgesetzt werden gegenüber den Beträgen, welche sie erhielten, als die Kreise diese Belohnungen noch aus der Kreisasse entrichteten. Ich möchte hier bemerken, daß es bei der Uebernahme der fraglichen Belohnungen auf die Staatskasse nicht die Absicht der Staatsverwaltung war, etwa hier zu sparen. Vielmehr wird im wesentlichen die

selbe Summe, die von den Kreisen früher als Belohnung für das Personal der Wasser- und Straßenbauinspektion angeworfen war, auch aus der Staatskasse gewährt. Nur hat die Wasser- und Straßenbauverwaltung geglaubt, da und dort einen Ausgleich eintreten lassen zu sollen, da einzelne Kreise wesentlich höhere Belohnungen für dieselben Leistungen gewährt hatten als andere. Hier hielt es die Straßenbauverwaltung für ihre Pflicht, einen Ausgleich eintreten zu lassen, und in Verfolg dieses Ausgleichs mag es sein, daß einer oder der andere der Assistenten in seinen Bezügen etwas geschmälert worden ist; aber die Gesamtendenz der Wasser- und Straßenbauverwaltung war, wie gesagt, nicht darauf gerichtet, eine Schmälerung eintreten zu lassen.

Ich komme nun auf ein anderes Gebiet, auf das der Obstbaumpflege an den Straßen. Hier möchte ich zunächst der Freude Ausdruck geben, daß ich auch jetzt wieder wie früher, als ich noch für die Landwirtschaft tätig sein durfte, dem Herrn Abg. Seppert die Hand reichen und mich seiner Mitwirkung auch auf dem Gebiete der Straßenbaumpflege versichert halten darf.

Er hat zunächst den Wunsch ausgesprochen, es sollten an den Straßen künftig nicht mehr so vielerlei Obstsorten gepflanzt werden, welcher Wunsch ja für unseren Obstbau überhaupt gilt. Er hat dann ferner die Anregung gegeben, und diese ist auch von anderer Seite des Hohen Hauses, namentlich von Seiten des Herrn Abg. Neuwirth ausgegangen, daß da, wo Privatbäume längs der Straße angepflanzt seien, nicht auch noch zum Schaden dieser Privatbäume etwa von der staatlichen Bauverwaltung Anpflanzungen gemacht werden sollen. Schließlich hat er den Wunsch ausgesprochen, daß künftig auch die Belohnung und Erziehung unserer Straßenwarte für die Obstbaumpflege eine eingehendere und gründlichere sein möchte, und daß namentlich in Erwägung gezogen werden sollte, ob nicht die zweiten Kurse, die bisher an den Anstalten Hochburg und Augustenberg erteilt werden, künftig auf der Strecke d. h. in der Praxis des Lebens erteilt werden sollten und könnten.

Ich kann hier dem Herrn Abg. Seppert die Freude bereiten, daß die Wünsche, die er zum Ausdruck gebracht hat, der Hauptsache nach bereits erfüllt sind. Wir haben im Laufe dieses Jahres die bisherigen Instruktionen für die Obstbaumpflege an den Straßen neu herausgegeben und haben namentlich auch hier darauf abgehoben, daß eine Verringerung der großen Zahl von Sorten ins Auge zu fassen sei. Wir haben zunächst hier die Bestimmung getroffen: „An einer Straßenstrecke sollen nur eine oder zwei Sorten Obst angepflanzt werden“ (Beifall). Aber auch der andere Wunsch der Schonung der Privatbäume ist berücksichtigt durch diese neue Anweisung, in der es heißt: „Dort, wo bereits Obstbäume in der Nähe der Straße auf privatem Eigentum stehen, soll die Baumpflanzung auf der Straße unterlassen werden“ (Beifall).

Was den Wunsch anbelangt, es möchten die zweiten Kurse, die Wiederholungskurse, künftig statt auf den Schulen in Augustenberg und Hochburg im Gelände vorgenommen werden, so wird die Straßenbauverwaltung diesen Wunsch sehr gerne in Erwägung ziehen. Ich glaube aber, daß diesem Wunsche durch einen Gedanken, den ich habe, vielleicht der Hauptsache nach entsprochen wird. Ich habe nämlich die Absicht gehabt, daß wir künftig von Zeit zu Zeit die einzelnen Straßenstrecken durch einen auf dem Gebiete des Obstbaues bewährten Sachverständigen bereisen lassen unter Anwesenheit vielleicht des Inspektionsvorstandes, aber jedenfalls des Straßen-

meisters und Straßenwärters, und daß dieser Sachverständige an Ort und Stelle Anleitungen geben und zeigen soll, wo und inwiefern die Behandlung eine unrichtige ist, daß ferner dieser Sachverständige uns nähere Mitteilungen über den Befund auf der betreffenden Straßenstrecke machen soll. Das wird im wesentlichen vielleicht zur Erreichung desselben Zieles führen, wie es der Herr Abg. Geppert im Auge hat.

Ich komme nun zu einem Wunsche, besser einer Anregung des Herrn Abg. Rebmann bezüglich der topographischen Karte. Der Herr Abg. Rebmann hat nämlich angeregt, ob es nicht möglich wäre, den Abzug unserer topographischen Karte, der ja allerdings nicht in dem wünschenswerten Maße vorhanden ist, dadurch zu steigern, daß wir namentlich auf dem Schwarzwalde in den verschiedenen Gasthöfen Niederlagen unserer Karte errichten. Das ist bereits in einer Reihe von Gasthöfen geschehen, und das Topographische Bureau ist sehr gerne bereit, entsprechenden Wünschen in Zukunft Rechnung zu tragen. Ueberall da, wo die betreffenden Gasthofbesitzer bereit sind, eine solche Niederlage zu übernehmen, werden wir gerne bereit sein, derartigen Wünschen zu entsprechen. Ich will aber nur bemerken, daß wir in verschiedenen Orten mit diesen Niederlagen keine besonders günstigen Erfahrungen gemacht haben.

Damit glaube ich die das Straßenwesen betreffenden Wünsche, Beschwerden und Anregungen sämtlich besprochen zu haben, und ich darf mich nun vom Bande auf das Wasser begeben.

Es ist hier zunächst vom Herrn Abg. Sießler der Wunsch ausgesprochen worden, die Wasserbauverwaltung möge auch darauf Bedacht nehmen, daß künftig die Einfahrt in den Kehler Hafen nicht mehr durch Riesbänke verlegt werde, namentlich im Jahre 1907 sei darüber vielfach Klage erhoben worden, daß die Mündung des Kehler Hafens verlegt gewesen und daß infolgedessen die Schifffahrt behindert worden und dem Strassburger Hafen zugelenkt worden sei. Ich will hier bemerken, daß seitens der Wasserbauverwaltung alles geschehen ist, um den Kehler Hafen frei zu halten, und namentlich wurde in der hauptsächlich in Frage kommenden Zeit, im August v. J., die Hafensmündung vollständig frei gebracht. Der Grund, weshalb die Schiffe den Hafen nicht benützten, lag vor allem in der Beschaffenheit der Fahrtrinne des Rheins selbst und deren niederem Wasserstand. Es ist übrigens für tunlichste künftige Offenhaltung des Hafens gesorgt, wir haben einen besonderen Bagger an Ort und Stelle gebracht, und ich möchte hoffen, daß Klagen über nicht genügende Deffnung der Hafensmündung nicht mehr verlaubar werden. Wir haben auch weiterhin in Aussicht genommen, der Frage näher zu treten, ob es nicht künftig möglich sei, das Entstehen solcher Riesbänke an der Hafensmündung überhaupt zu verhindern. Die Hafensmündung ist nach Ansicht der Herren Techniker nämlich zu weit. Infolgedessen verliert sich die Kraft des Stromes an dieser Hafensmündung, weil der Strom sich hier ausbreitet; und weil sich die Kraft des Stromes hier vermindert, bleibt sehr leicht das Geschiebe an der Hafensmündung liegen. Es ist nun in Erwägung gezogen worden — das kann natürlich nur im Einvernehmen mit der Bahndirektion geschehen —, ob hier nicht die Hafensmündung verengt werden sollte und könnte. Es ist Grund zur Annahme vorhanden, daß, wenn die Hafensmündung in dieser Weise verengt wird, auch der Mißstand mit dem Hinwerfen der Riesbänke sich wohl der Hauptsache nach wird beseitigen lassen.

Dann wurde vom Herrn Abg. Sießler die Frage aufgeworfen, ob es nicht künftig, wenn der Rhein reguliert ist, für die Schifffahrt außerordentlich erschwert sein wird, Anker zu werfen. Das ist ja in gewissem Sinne zuzugeben; die Rheinregulierung hat neben ihren großen Vorteilen natürlich auch manche Nachteile, die eben als nicht völlig vermeidbar hingenommen werden müssen. Eine Schwierigkeit für das Ankern besteht hauptsächlich dann, wenn es sich um die Führung eines Schleppzuges handelt; allein unmöglich ist auch in diesem Falle das Ankern nicht, es ist nur ein etwas umständlicheres Manövrieren notwendig. Doch werden bei günstigem Wasserstand diese Schwierigkeiten sich wesentlich mindern. Angesichts der großen Vorteile, die die Rheinregulierung für die Schifffahrt bringt, wird sich diese mit den erwähnten Mißlichkeiten wohl nicht zu schwer abfinden.

Es wurden dann noch Wünsche bezüglich verschiedener Brücken ausgesprochen. Vom Herrn Abg. Banschbach wurde gewünscht, es möge auf der badischen Strecke zwischen Eberbach und Heilbronn doch wenigstens eine Brücke über den Neckar erbaut werden; namentlich hat er, wenn ich mich recht erinnere, die Erbauung an einer Stelle bei Hasmersheim gewünscht. Diese Frage ist bis jetzt noch nicht näher behandelt worden. Es wurde vor Jahren einmal die Frage der Errichtung einer Brücke bei Diebesheim und Obrigheim in Erwägung gezogen, man hat aber damals geglaubt, von der Errichtung wieder Umgang nehmen zu sollen, weil ein Verkehr in dem Maße nicht vorhanden war, daß er eine feste Brücke gerechtfertigt hätte. Das ist aber nun schon eine Reihe von Jahren her; es kann diese Frage der Errichtung einer Brücke in jener Gegend wieder in nähere Erwägung gezogen werden.

Es wurde dann von dem Herrn Abg. Jhrig darüber Klage geführt, daß die Anwohner der Stephanienspromenade in Mannheim genötigt gewesen seien, ihre Biergärten, ihre Vorgärten, die sich über den Damm und das Vorland am Rhein erstrecken, ihres Schmuckes zu berauben, die Pflanzen, die Sträucher, zumteil auch Rosenstöcke wieder zu entfernen, weil ihnen infolge der Anregung der Rheinbauinspektion von der Verwaltungsbehörde eine dahingehende Auflage gemacht worden sei. Ich muß nun von vornherein zugeben, daß, da die Anwohner der Stephanienspromenade seinerzeit das (sich auch über den Rheindamm und das Vorland erstreckende) Gelände in der Annahme gekauft hatten, es stehe ihnen für alle Herrichtungen vollständig frei zur Verfügung, sie es sehr mißlich und schwer empfunden haben, als man eines schönen Tages die Beseitigung der von ihnen vorgenommenen Anpflanzungen verlangte, während sie sich zur Herstellung derselben völlig berechtigt hielten. Allein die Schuld liegt hier wohl nicht auf Seiten der Staatsverwaltung, sondern die Schuld liegt auf Seiten derer, die seinerzeit den Anwohnern der Promenade dieses Gelände verkauft haben, ohne sie darauf aufmerksam zu machen, daß eben hier für die Vorländer und für die Rheindämme im öffentlichen Interesse gewisse Eigentumsbeschränkungen bestehen. Die Auflage der Entfernung der in Frage stehenden Pflanzungen usw. beruht übrigens nicht in erster Linie auf der Wasserpolizeiordnung sondern auf einer rechtskräftigen Entscheidung des Bezirksrats Mannheim, welche seinerzeit, als durch die Stadt der fragliche Damm zurückverlegt wurde, im wasserpolizeilichen Verfahren bei der Genehmigung ausdrücklich zur Bedingung gemacht hatte, daß das Hochwasserprofil hier freigehalten werde und daß mithin eine Bepflanzung der Böschungen zu unterbleiben habe. Wenn nun die Verwaltungsbehörden verlangt haben, daß die Anpflanzungen,

die hier, im Widerspruch mit der bezirksrätlichen Entscheidung, erfolgt waren, beseitigt werden, so kann ihnen daraus wohl ein Vorwurf nicht gemacht werden.

Es ist nun allerdings behauptet worden, daß die Verwaltungsbehörde wenigstens die Leute hätte belehren sollen und daß die Leute bei angemessener Belehrung sich leichter in die Sache gefunden hätten. Ich habe mich nun in dieser Beziehung erkundigt und erfahren, daß das Bezirksamt es versucht hat, die betreffenden Besitzer entsprechend zu belehren und daß es diese zum Zweck einer derartigen Belehrung geladen hatte, daß aber ein großer Teil der Geladenen in der Verhandlung nicht erschienen sei, was allerdings bedauerlich ist.

Die Verwaltungsbehörde hätte aber auch eine solche Anordnung nicht erlassen, hätte sie sich nicht sagen müssen, welche Verantwortung auf ihr lastet. Ich will betonen, daß, wie ja auch der Herr Abg. Jhrig vollständig richtig bemerkt hat, gerade die Strecke, um die es sich hier handelt, bei einem Hochwasser außerordentlich gefährdet erscheint; es ist hier eine starke Biegung des Rheines, der ganze Wogenanprall wirft sich bei Hochwasser auf diesen Teil des Dammes und arbeitet an ihm, indem die Wellen auf- und abwärts schlagen. Befindet sich nun irgendwo ein kleiner Angriffspunkt, etwa eine Lücke in der Grasnarbe, wie sie bei Anflanzungen sehr leicht entstehen kann, dann besteht die Gefahr, daß der ganze Damm eingerissen wird. Die Gefahr ist umso größer, als der Damm aus Kies besteht. Die in Frage stehende so schwer aufgenommene Maßnahme lag übrigens im besonderen Interesse der Anwohner der Stephanienspromenade, denn sie sind diejenigen, die in erster Linie in außerordentlicher Gefahr sich befinden würden, wenn hier ein Dammangriff eintreten würde.

Ich bin der Meinung, daß die Beteiligten sich überzeugen werden, daß das, was hier geschehen ist, im wesentlichen aus dem Gefühl der Verantwortung für die Sicherung von Leben und Eigentum geschah; und ich möchte glauben und zugleich den Wunsch aussprechen, daß sich die Anwohner der Stephanienspromenade in dem Gefühl, daß die beklagten Anordnungen vor allem zu ihrem eigenen Schutze bei Hochwasser getroffen wurden, auch allmählich beruhigen werden.

Von dem Herrn Abg. Vogel wurde sodann die Frage des verstärkten Rheindammenschutzes zur Sprache gebracht, und er hat sein Bedauern ausgedrückt, daß die Wasserbauverwaltung den Wünschen der Stadt Mannheim auf Verstärkung dieser einen Stelle des Dammes keine Folge geleistet habe. Ich will hier bemerken, daß allerdings seinerzeit von dem damaligen Vorstand der Rheinbauinspektion die erwähnte Äußerung abgegeben worden ist; und es war dieses Gutachten auch für die Staatsverwaltung ein Anlaß, die Frage der Notwendigkeit einer Verstärkung des Rheindammes aufs neue einer eingehenden Prüfung zu unterziehen, deren Ergebnis dazu geführt hat, daß unsere maßgebenden Techniker sich nicht davon überzeugen konnten, daß in der Tat die von dem Stadtrat Mannheim verlangte Verstärkung des Rheindammes (die nur unter großen Kosten zu bewerkstelligen gewesen wäre) als geboten erweise; es hat deshalb dann auch das Ministerium dem Stadtrat Mannheim eröffnet, daß vom Standpunkt der Staatsverwaltung ein Bedürfnis für die gewünschte Verstärkung des Rheindammes als vorhanden nicht angesehen werden könne, daß die Wasserbauverwaltung aber bereit sei, die fragliche Verstärkung, wenn sie die Stadt Mannheim für wünschenswert erachte, auf deren Kosten zur Ausführung zu bringen. Das ist auch heute noch der Standpunkt der staatlichen Ver-

waltung, welche damit selbstverständlich auch die Verantwortung für ihre Stellungnahme trägt.

Es wurde sodann von dem Herrn Abg. Schmuck der Wunsch ausgesprochen, daß die Flußbauverwaltung für die von ihr zum Zwecke der Rheinregulierung bezogenen Faschinen eine höhere Bezahlung eintreten lassen sollte, und dieser Wunsch wurde damit begründet, daß es am Vorhandensein der gesetzlichen Voraussetzungen ermangle, unter welchen die Flußbauverwaltung berechtigt sei, die Zahlung nach dem von der Großh. Forst- und Domänenverwaltung festgestellten Tarif zu bewerkstelligen. Nach Ansicht des Herrn Abg. Schmuck sind die Gemeinden an diesen Tarif nicht gebunden, weil § 94 des Forstgesetzes hier überhaupt nicht Anwendung finden könne, da es sich nicht um eine Arbeit zum Schutz gegen Hochwasser sondern um eine im Interesse des Schiffsverkehrs vorzunehmende Arbeit handle. Ich darf hier zur Erleichterung des Verständnisses zunächst den § 94 zur Verlesung bringen. § 94 des Forstgesetzes sagt: „Alles Gehölz und Gesträuch, welches zwischen den Ufern und den Hauptdämmen oder Hochgestaden eines im allgemeinen Flußverbande befindlichen Flusses oder auf den Inseln desselben gezogen wird, mit Ausnahme der Hochwaldbestände, kann, solange es nicht ein Alter von 6 Jahren oder bei hartem Holze ein solches von 10 Jahren erreicht hat, nötigenfalls selbst in der Saftzeit, von der Flußbaubehörde zur Verwendung zum Flußbau in Anspruch genommen werden.“ § 94 spricht hiernach allgemein davon, daß das Faschinenholz zum Flußbau Verwendung finden dürfe, und es spricht § 98 dann weiter davon, daß innerhalb 3 Monaten von dem Fiehe oder im Falle des § 95 von dem Anerbieten der Uebnahme an die Zahlung aus der Flußbaukasse nach dem Werttarif zu erfolgen habe, welcher in dieser Beziehung nur nach Anhörung der Waldeigentümer und der Flußbaubehörde festgesetzt wird.

Der Herr Abg. Schmuck ist nun wie bereits bemerkt der Ansicht, daß unter „Flußbau“ im Sinne des § 94 des Forstgesetzes nur Arbeiten zum Zwecke des Hochwasserschutzes zu verstehen seien, und hat sich für diese Auffassung auf eine Ausführung des Berichterstatters Beck zu dem Entwurfe des Forstgesetzes vom Jahre 1833 berufen. Diese Ausführung lautete folgendermaßen: „Es ist gewissermaßen eine staatsrechtliche Dienstbarkeit, welche auf den Waldungen an den Flußufern haftet. Diese Waldungen scheinen schon von der Natur dazu bestimmt, das Holz zu liefern, das an ebendenselben Ufern zum Flußbau unumgänglich notwendig ist. Die Flußbaubehörde möchte oft“ — das ist wohl die Stelle, die der Herr Abg. Schmuck im Auge hat — „zum großen Nachteile des Landes außer Stand sein, dem Zudrang des Wassers so schnell, als es nötig ist, entgegenzuwirken, wenn sie sich vorerst auf Kaufunterhandlungen 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.“

Es ist dem Herrn Abg. Schmuck von vornherein zuzugeben, daß in dieser Stelle des Berichts des Abg. Beck allerdings davon die Rede ist, daß namentlich mit Rücksicht und im Hinblick auf den Schutz bei Hochwasser es wünschenswert sei, eine derartige öffentliche Dienstbarkeit zu bestellen. Es ist aber sonst aus den Motiven der Regierungsbegründung und aus den Verhandlungen der beiden Kammern nichts zu entnehmen, was die Ansicht, die der Herr Abg. Schmuck aus diesem Absatz entnimmt, irgendwie bestätigen würde. Nach meiner Ansicht kann aber aus der erwähnten Äußerung des Berichterstatters allein

nicht geschlossen werden, daß der § 94 des Forstgesetzes mit dem Worte „Flußbau“ nur Arbeiten gegen Hochwassergefahr im Auge hatte, vielmehr hat der genannte Berichterstatter eben einen der Hauptpunkte, die die fragliche Bestimmung im Auge hat, hervorgehoben, ohne deshalb die anderen mit dieser Vorschrift weiter verfolgten Zwecke ausschließen zu wollen. Diese meine Auffassung findet auch eine Stütze in der Regierungsbegründung. Dort heißt es, eine derartige Dienstbarkeit sei gerechtfertigt sowohl durch die natürliche Lage der Orte — damit wird wohl der Hochwasserschutz gemeint sein — als durch die Rücksicht auf das allgemeine Wohl. Diese Wendung dürfte wohl eine Verwendung der Fashinen zu über den Hochwasserschutz hinausgehenden Flußbauarbeiten im Auge haben.

Tatsächlich und nach den Bestimmungen des Wassergesetzes wird, da aus den Materialien des Forstgesetzes das Gegenteil nicht mit einiger Sicherheit geschlossen werden kann, wohl kaum ein Zweifel bestehen können, daß man unter „Flußbauarbeiten“ nach dem Sprachgebrauch beide Arten von Arbeiten zu verstehen hat: Arbeiten zum Schutz gegen Wassergefahr und Arbeiten im Interesse des Schiffahrts, des Flußverkehrs. Beide sind Arbeiten im Fluß, sind Flußbauarbeiten.

In der Tat hat man dem § 94 des Forstgesetzes bisher immer die von der Oberdirektion für richtig gehaltene Auslegung gegeben. So hat das Ministerium des Innern in einem Erlaß vom 8. März 1895 ausgesprochen, daß unter diese Flußbaudienstbarkeiten solche Arbeiten fallen, die dem Wasserschutz und der Wasserstraße dienen. Also nach beiden Richtungen hin soll die Flußbauverwaltung berechtigt sein, Fashinholz unter diesen Voraussetzungen, wie sie von mir erwähnt worden sind, in Anspruch zu nehmen.

Auch bei den Arbeiten anlässlich des Mannheimer Hafenbaues wurde diese Bestimmung des § 94 in derselben Weise ausgelegt. Von dieser Auffassung ist die Großh. Regierung auch bei Abschluß der Uebereinkunft mit Elsaß-Lothringen vom 28. November 1891 über die Rheinregulierung ausgegangen. In dieser Vereinbarung mit Elsaß-Lothringen wurde ausdrücklich ausgesprochen, daß die Erleichterungen, die in bezug auf Fashinenbeschaffung in einem der beiden Länder bestehen, auch dem anderen zugute kommen sollen. Wenn damals die Großh. Regierung nicht der Ansicht gewesen wäre, daß in der Tat der § 94 ebenfalls Anwendung zu finden hätte, so wäre sie wohl nicht auf den Gedanken gekommen, derartige Erleichterungen zuzugestehen, und diese Erleichterungen bestehen nach meiner Ansicht nicht nur in bezug auf das Schneiden der Fashinen, sondern unter diesen Erleichterungen ist selbstverständlich auch die einfachere Art der Preisfestsetzung zu verstehen. Dazu kommt aber weiter, daß die Rheinregulierungsarbeiten gleichzeitig auch dem Interesse des Uferschutzes dienen. So führte seinerzeit, als es sich um die Beschlußfassung über die Rheinregulierung handelte, Herr Minister Dr. Schenkel in der Ersten Kammer aus, daß diese Regulierungsarbeiten voraussichtlich die Kosten des Uferschutzes nicht unerheblich mindern werden.

Das sind die Gründe, welche die Oberdirektion veranlaßt haben, von den Gemeinden, wie das bisher der Fall war, auch künftig die Lieferung der Fashinen zu dem von der Forst- und Domänenverwaltung festgesetzten Tarife zu verlangen. Ich will hier nur kurz noch bemerken, daß die Preise, wie sie von der Forst- und Domänenverwaltung festgesetzt worden sind, auch als durchaus angemessene sich darstellen. Die Preise werden von der Forst- und Domänenverwaltung nach den in den

Gemeinden sonst üblichen Preisen aufgestellt. Wenn man sich nun auf Elsaß beruft, daß dort höhere Beträge bezahlt werden, als wie sie unser Tarif vorsieht, so glaube ich, kann das für uns nicht maßgebend sein. Derartige Preisunterschiede finden sich auch hinsichtlich anderer Erzeugnisse und beruhen auf den örtlich verschiedenen Verhältnissen. So werden im linksrheinischen Bayern für die Fashinen wesentlich niedrigere Preise bezahlt als bei uns. Die Wasserbauverwaltung hat hiernach die Ueberzeugung, daß ihr an die Gemeinden gestelltes Ansinnen nicht nur auf durchaus gesetzlicher Grundlage ruht, sondern daß in Wirklichkeit die den Gemeinden bewilligten Preise durchaus angemessene sind.

Von dem Herrn Abg. Sängler ist bedauert worden, daß auf den Vorländern Verbotstafeln aufgestellt worden seien, und er hat gewünscht, daß diese Tafeln wieder beseitigt werden. Ich will bemerken, daß diese Tafeln aufgestellt worden sind nicht sowohl im Hinblick auf die heimische Bevölkerung sondern namentlich im Hinblick auf gewisse Kreise der Straßburger Bevölkerung. Es wurden diese Verbotstafeln von der Rheinbauinspektion namentlich deshalb für geboten erachtet, weil wiederholt Unfugfälle einzelner Rowdis der Straßburger Bevölkerung vorkamen, und weiterhin um deren Strafbarkeit, wenn es allenfalls zu einer gerichtlichen Entscheidung kommt, außer Zweifel zu stellen.

Der Herr Abg. Schmund hat die Vergebung der Wasserleitungsarbeiten in Hinterzarten beanstandet. Es ist mir bei der Kürze der Zeit nicht möglich gewesen, mich über die Sache zu verlässigen, es wird aber geschehen.

Dann hat der Herr Abg. Neck den Wunsch ausgesprochen, daß künftig die Bezahlung der Arbeiter bei den Rheinregulierungsarbeiten eine entsprechende sein solle. In dieser Beziehung kann ich ihm die Zusicherung geben (und ich glaube, er wird das auch bestätigen müssen), daß die Bezahlung, wie sie zur Zeit von uns geleistet wird, eine durchaus angemessene ist und den sonst bezahlten Löhnen entspricht.

Endlich hat der Abg. Gießler die Verhältnisse der Aach zur Sprache gebracht. Ich hätte mir erlaubt, Ihnen eine eingehendere Darlegung dieser Verhältnisse zu geben, ich muß mich aber jetzt bei der vorgerückten Zeit darauf beschränken, lediglich in aller Kürze auf die vom Herrn Abgeordneten erwähnten Frage des Schlusses einer der in Friedingen vorhandenen Versickerungsstellen einzugehen. Der Herr Abgeordnete hat die Befürchtungen der Besitzer der Aachwerke zum Ausdruck gebracht, die die Zubauung der genannten Versickerungsstelle bei ihnen hervorrief, und er hat die Anfrage gestellt, ob der Wasserbauverwaltung etwas Näheres über den hiedurch den Werkbesitzern zugehenden Wasserverlust — angeblich 300 Sekundenliter — bekannt sei. Wir haben uns bemüht, die Verhältnisse näher zu erheben. Es war uns aber eine irgendwie zuverlässige Feststellung des Wasserverlustes nicht möglich, da die fragliche Stelle im württembergischen Gebiete gelegen ist. Nach dem, was wir bisher in Erfahrung bringen konnten, dürfte der Verlust nicht allzu bedeutend sein, weil die Versickerungsstelle, um die es sich zunächst handelt, nicht in der Niederwasserlinie des Flusses gelegen zu sein scheint und bei einem mittleren und hohen Wasserstand die am Abfluß in die Aach gehinderte Wassermenge nicht so sehr in die Wagschale fällt. Doch ist es der Wasserbauverwaltung wie bereits bemerkt, zur Zeit nicht möglich, eine zuverlässige Auskunft zu geben, bevor eine amtliche Feststellung stattgefunden hat, und eine solche ist nur möglich im Be-

nehmen mit der württembergischen Regierung. Verhandlungen sind in dieser Richtung bereits eingeleitet. Jedemfalls dürfen die Werk- und Wiesenbesitzer an der Nachsich überzeugt halten, daß alles geschehen wird, um ihre Interessen zu sichern und zu wahren.

Hierauf wird abgebrochen.

Das Haus erklärt sich damit einverstanden, daß in die Kommission für das Feuerversicherungswesen anstelle des Abg. Vogel der Abg. Jhrig eintritt.

Schluß der Sitzung nach $\frac{1}{2}$ 1 Uhr.

Berichtigung.

In dem Berichte über die Verhandlungen der Zweiten Kammer in der 57. Sitzung ist auf Seite 1251 Spalte 1 Zeile 6 von oben hinter „Gegend“ einzufügen: „“, es sollte daher sobald wie möglich mit der Regulierung begonnen werden.“

* Karlsruhe, 2. April. 59. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Freitag den 3. April 1908, nachmittags halb 5 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. 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. Fergt (Fortsetzung).

2. Beratung der Berichte der Petitionskommission über die Petitionen

- a. des früheren Landstrassenwärters Karl Philipp Binger in Strümpfelbrunn um Zuwendung einer erhöhten Unterstützung aus Staatsmitteln — Berichterstatter: Abg. Brodmann —;
- b. des ehemaligen Straßenmeisters Karl Angstmann in Mannheim um Gewährung einer Pension — Berichterstatter: Abg. Müller —;
- c. des zurückgesetzten Hauptzollamtsdieners Karl Kleiner in Bruchsal um Unterstützung — Berichterstatter: Abg. Kramer —;
- d. des Untererhebers Wilhelm Heß von Durmersheim um etatmäßige Anstellung — Berichterstatter: Abg. Müller —;
- e. des Invaliden Johann Georg Staiger in Brigach um Aenderung seiner Pensionsverhältnisse — Berichterstatter: Abg. Dieterle —;
- f. des Untererhebers Hermann Kloppe in Biegelhausen um Verbesserung seiner Einkommensverhältnisse — Berichterstatter: Abg. Rohrhurst —.