

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1908

143 (5.5.1908) Badischer Landtag. Erste Kammer. 13. öffentliche Sitzung

Karlsruher Zeitung.

N. 143.

Dienstag, 5. Mai

1908.

Badischer Landtag.

Erste Kammer.

13. öffentliche Sitzung

am Freitag den 1. Mai 1908.

Unter dem Vorsitz des Durchlauchtigsten Präsidenten,
Seiner Großherzoglichen Hoheit des Prinzen
Maximilian von Baden.

Tagesordnung:

1. Bekanntgabe neuer Einläufe.
2. Beratung des gedruckten Berichts der Budgetkommission
 - a. über das Budget des Großh. Ministeriums des Innern für die Jahre 1908 und 1909 und zwar: Ausgabe Titel XVII und Einnahme Titel VIII (Oberdirektion des Wasser- u. Straßenbaues), Ausgabe Titel XVIII (Bergwesen), Ausgabe Titel XIX und Einnahme Titel IX (Geologische Landesaufnahme) B. Nr. 251. Berichterstatter: Oberbürgermeister Siegrist.
 - b. über das Budget des Großh. Ministeriums der Finanzen für die Jahre 1908 und 1909 und zwar die Ausgaben Titel I, II, III, XI, XII u. XIII (Ministerium; Landeshauptkasse; Hochbauwesen; Ruhegehälter, Hinterbliebenenversorgung und Gnadengaben; Allgemeiner Fonds der Großh. Regierung; Unterstützungs- und Belohnungsfonds) B. Nr. 252. Berichterstatter: Geheimer Kommerzienrat Koelle.

Am Regierungstisch: Präsident des Ministeriums des Innern, Wirkl. Geh. Rat Freiherr von und zu Rodman, Direktor des Wasser- und Straßenbaues Geh. Oberregierungsrat Dr. Krebs, Ministerialdirektor Geh. Oberregierungsrat Weingärtner; später Präsident des Ministeriums der Finanzen Wirkl. Geh. Rat Dr. Honfell, die Ministerialräte Schellenberg und Antoni.

Der Durchlauchtigste Präsident eröffnete die Sitzung um halb 10 Uhr und teilte dem Hohen Hause folgende Einläufe mit:

1. Entschuldigungsschreiben wegen Nichterscheinens zur heutigen Sitzung von den Herren Geh. Hofrat Professor Dr. Richard Schmidt, Geh. Kommerzienrat Renel;
2. Mitteilungen des Präsidiums der Zweiten Kammer über die Genehmigung des Budgets Großh. Ministeriums der Finanzen, und zwar:
 - a. Ausgabe Titel IV und Einnahme Titel I (Forst- und Domänenverwaltung);
 - b. Ausgabe Titel V, VIII, IX und XIV und Einnahme Titel II, V und VI (Salinen-, Münz- und

allgemeine Klassenverwaltung und verschiedene und zufällige Ausgaben);

c. Ausgabe Titel VI und VII und Einnahme Titel III und IV (Steuer- und Zollverwaltung).

3. Einladung des Verbandes der bad. landwirtschaftlichen Konsumvereine zu ihrem am 19. d. M. stattfindenden 25jährigen Stiftungsfeste.

4. Dankagung des Stellvertreters des Oberbürgermeisters in Mannheim, I. Bürgermeisters Martin, für die warme Teilnahme der Ersten Kammer an dem Hinscheiden des Oberbürgermeisters Dr. Beck.

An Petitionen sind eingekommen:

1. von der Vereinigung der akademisch gebildeten technischen Beamten der Eisenbahnverwaltung, betreffend die Vorbereitung zum höheren öffentlichen Dienst im Ingenieurfach, Maschinenfach und Hochbaufach;
2. vom Verband der badischen Eisenbahnbeamten- und Arbeitervereine, betreffend den Vollzug des Staatsvoranschlags für 1908 und 1909;
3. vom Eisenbahnkomitee Titisee, betreffend das Eisenbahnprojekt Titisee—St. Blasien—Rheintal;
4. von den Gemeinden Lenggen u. a. um Fortsetzung der projektierten Bahn Singen—Beuren a. R. bis nach Lenggen;

5. von 39 Vereinen und einer Anzahl Einzelpersonen in Karlsruhe, betreffend die Prostitution, ihre Kasernierung und Reglementierung;

6. von der Gemeinde Reilingen und 4 weiteren Gemeinden, sowie von den Städten Mannheim, Schwetzingen und Bruchsal um Erbauung einer Vollbahn von Schwetzingen nach Bruchsal;

7. von den Gemeinden des Steinachtals um Erbauung einer Bahn Nedarsteinach—Schönau—Heiligkreuzsteinach.

8. vom Eisenbahnkomitee Merchingen um Erbauung einer Nebenbahn von Rosenbergr nach Merchingen;

9. von den als Bureau- bzw. Kanzleiaffistenten angestellten Aktuarien, die neue Gehaltsordnung betreffend.

Es wurden überwiesen: der Budgetkommission: die Petitionen 1 bis 4; der Petitionskommission: die Petition 5; der Kommission für Eisenbahnen und Straßen: die Petitionen 6 bis 8; der Kommission für die Gehaltsordnung: die Petition 9.

Auf Anregung des ersten Vizepräsidenten Wirkl. Geh. Rats Dr. Bürklin wurde der als Referent für das

Eisenbahnbudget in Aussicht genommene Freiherr v. Böcklin zum weiteren Mitglied in die Kommission für Eisenbahnen und Straßen gewählt.

Zur Erstattung des Berichts der Budgetkommission über das Budget des Großh. Ministeriums des Innern für die Jahre 1908 und 1909 und zwar: Ausgabe Titel XVII und Einnahme Titel VIII (Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues), Ausgabe Titel XVIII (Bergwesen), Ausgabe Titel XIX und Einnahme Titel IX (Geologische Landesaufnahme) erhielt alsdann das Wort der Berichterstatter

Oberbürgermeister Siegrist: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Ihre Budgetkommission beantragt, die Titel XVII der Ausgabe und Titel VIII der Einnahme, Verwaltungszweige der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, Titel XVIII der Ausgabe, Verwaltung des Bergwesens, und Titel XIX der Ausgabe, und Titel IX der Einnahme, Geologische Landesaufnahme, nach den Beschlüssen der Zweiten Kammer unverändert anzunehmen.

Es ist in dem Bericht erwähnt, daß im ordentlichen Etat des Wasser- und Straßenbaues ein jährlicher Minderaufwand von 8580 M. für die Budgetperiode sich berechnet. Ich habe dem nur noch hinzuzufügen, daß dieser Minderaufwand im wesentlichen dadurch zu erklären ist, daß für den Flußbau geringere Aufwendungen nötig fallen, als das bisher der Fall gewesen ist.

Im außerordentlichen Etat sind zwei Punkte zu erwähnen, und zwar einmal, daß die Position für Verbesserung der Landstraße Wolfach—Nippoldsau in § 17 D.-Z. 34 der Ausgabe mit 23 500 M. und in § 1 Ziffer 15 der Einnahme mit 5900 M. bereits genehmigt ist, und ferner, daß nach Mitteilung des anderen Hohen Hauses eine Position, nämlich § 29, Herstellung der Auerbrücke in Pforzheim, sich ermäßigt hat von 300 000 M. auf 280 000 M. und entsprechend auch die Position in § 1 Ziffer 25 der Einnahme von 101 000 M. auf 96 300 M.

Irgend welche Beanstandungen der Budgetpositionen hat Ihre Kommission nicht erhoben; sie hat lediglich bei einzelnen Positionen gewisse Fragen erörtert, die sich aus dem gedruckten Bericht ergeben. Ich halte es nicht für notwendig, daß diese Ausführungen in vollem Umfange hier mündlich wiedergegeben werden. Ich glaube vielmehr auf sie verweisen und mich darauf beschränken zu dürfen, die Gegenstände kurz zu erwähnen, und das, was etwa noch beizufügen ist, zu ergänzen.

Den ersten Punkt, den wir erörtert haben, bildeten bei § 12, Bezüge des nichtetatmäßigen Personals, die Bestimmungen der neuen Verordnung über die Ausbildung der Bauingenieure vom 26. Juni 1906. — Wie sich aus dem Bericht ergibt, hat die Budgetkommission Ihres Hohen Hauses eine ähnliche Stellung eingenommen, wie das andere Hohe Haus, das eine Menderung in der Richtung beantragt hat, daß sämtlichen Diplomingenieuren, die das wünschen, die Zulassung zum Vorbereitungsdiensft u. zur Staatsprüfung ermöglicht werden soll. Dagegen war in einem anderen Punkte, in der Frage der Titulierung der Ingenieure, die das Staatsexamen gemacht haben, die aber nicht im Staatsdienst verbleiben, die Kommission verschiedener Meinung. Die Mehrheit konnte sich nicht mit dem Wunsche befremden, daß geprüfte Ingenieure, die nicht im Staatsdienst verbleiben, den Titel „Regierungsbaumeister a. D.“ weiterführen sollen, während die Minderheit mit diesem Wunsche der Zweiten Kammer, der zugleich ein Wunsch der beteiligten Interessenten ist, sich einverstanden erklärt hat.

Es ist nun zu dieser Frage noch eine Petition eingekommen, nachdem der Bericht der Budgetkommission fertiggestellt war, eine Petition der Vereinigung der akademisch gebildeten technischen Beamten der Großh. Eisenbahnverwaltung, die im wesentlichen die Wünsche wiederholt, die den Gegenstand der Beratung gebildet haben. Es wird auch hier wieder, und zwar unter Anführung von meines Erachtens wohl erwägenswerten Gründen eine Menderung der landesherrlichen Verordnung in dem Sinne gewünscht, daß man den Diplomingenieuren, die es wünschen, die Zulassung zum Staatsexamen ermöglicht und daß man den § 12 dahin ändern möge, daß die sämtlichen Ingenieure, die die Staatsprüfung bestanden haben, den Titel Regierungsbaumeister erhalten, und wenn sie nicht im Staatsdienst bleiben, den Titel „Regierungsbaumeister a. D.“ führen dürfen. Diese zwei Punkte sind durch die Erörterungen in der Budgetkommission und durch die Stellungnahme der Budgetkommission dazu erledigt, und die Budgetkommission beantragt daher, diese Petition insoweit als erledigt zu betrachten.

Ein dritter Wunsch betrifft die Verwendung von Ingenieuren in den Stellen des höheren Eisenbahnverwaltungsdienstes. Ich bin aber der Meinung, daß diese Frage das Eisenbahnterritorium berührt, und es dürfte deshalb hier auf diesen Punkt nicht weiter einzugehen sein.

Ich persönlich möchte mich, was die Frage des Titels betrifft, zu dem Standpunkt der Minderheit der Kommission bekennen. Es ist ja ganz richtig, daß die Bezeichnung „Regierungsbaumeister a. D.“ für einen jungen Ingenieur, der gar nicht im Staatsdienst angestellt gewesen ist, nicht ganz zutrifft. Aber dieselbe Einwendung kann man gegen eine Reihe anderer Titel auch machen, aus denen man durchaus nicht auf die Stellung schließen kann, die sie sprachlich andeuten. Die praktische Seite der Frage scheint mir aber nur die zu sein, ob es im Interesse unserer badischen Ingenieure liegt, einen derartigen Titel führen zu dürfen. Da scheint es mir geboten, sich den anderen Staaten anzuschließen, weil eben tatsächlich eine verschiedenartige Regelung dazu führen würde, daß unsere badischen Ingenieure unter Umständen ihren Konkurrenten aus anderen deutschen Bundesstaaten gegenüber hinten an stehen würden.

Weitere Bemerkungen will ich zu diesem Punkt des Berichts nicht machen.

Bei § 13 „Sonstige persönliche Ausgaben“ ist erörtert worden die Verwendung der Mittel, die angefordert worden sind unter e 25 000 M. für Vergütungen der etatmäßigen und nichtetatmäßigen Beamten der Bauverwaltung wegen ihrer Mitwirkung bei der Unterhaltung der Kreisstraßen und der in Kreisfürsorge stehenden Gemeindefürsorge. Auch hierzu ist eine Petition eingekommen von den beteiligten Beamten, die wünschen, daß man diese Bezüge auch dann für sie aufrecht erhalten möge, wenn das neue Beamtengesetz in Kraft tritt. Wie in dem Bericht ausgeführt ist, hält die Kommission diesen Wunsch für gerechtfertigt und beantragt zugleich, die Petition als damit für erledigt zu erklären.

Weiter haben wir erörtert zu § 28 „Unterhaltung der Landstraßen“ die Frage der weiteren Ausdehnung des Decksystems und die Frage der Vornahme weiterer Versuche mit dem Leeren der Straßen.

Was das Decksystem betrifft, so ist der Wunsch geäußert worden, daß auch die Kreise bei der Unterhaltung der Kreisstraßen möglichst zu diesem System übergehen möchten. Dazu darf ich beifügen, daß meines Wissens einzelne Kreise, z. B. der Kreis Karlsruhe, dieses System für eine Anzahl von Straßen bereits akzeptiert haben.

Zu § 39 „Wasserstraßen“ sind zwei Wünsche geäußert worden. Der eine betrifft die Unterhaltung des Fahrwassers im Rhein. Es soll hier durch entsprechende Vereinbarungen mit den übrigen Bundesstaaten eine raschere Beseitigung von etwaigen Hindernissen für die Schifffahrt ermöglicht werden. Und weiter ist gewünscht worden, daß man im Interesse der Industrie und der beteiligten Unternehmer möglichst den Wünschen auf Kiesentnahme aus dem Rhein, die in letzter Zeit eine Einschränkung erfahren hat, entgegenkommen möge.

Nun hat bei den Positionen des außerordentlichen Etats selbstverständlich auch die Frage der Rheinregulierung zwischen Sonderheim und Straßburg Ihre Kommission beschäftigt. Es bildet ja dieses Unternehmen den Hauptausgabeposten des außerordentlichen Etats mit 1 800 000 M., nach Abzug der Einnahmen von 665 000 Mark immer noch eine Belastung der Staatskasse von 1 135 000 M. Es ist im Bericht erwähnt, daß wir mit lebhaftem Interesse von den Mitteilungen der Großh. Regierung über den Stand, den Fortgang und die bisherigen Erfahrungen mit den Regulierungsarbeiten Kenntnis genommen haben und daß wir uns auch einer von der Großh. Regierung in Aussicht gestellten Besichtigung der Arbeitsstrassen sehr gern anschließen möchten. Persönlich darf ich vielleicht bei dieser Gelegenheit noch den Wunsch aussprechen, daß, wenn diese Fahrt auf dem Rhein unternommen wird, wir als Abfahrtsstelle den Karlsruher Rheinhafen benützen dürfen. Ich nehme an, daß es die Mitglieder des Hohen Hauses interessieren wird, zu sehen, was da draußen in der kurzen Zeit seit der Errichtung des Rheinhafens sich alles entwickelt hat.

Sodann aber hat Ihre Kommission sich auch mit der Frage der weiteren Schiffbarmachung des Rheins, der Fortführung der Schifffahrt bis Basel und Konstanz beschäftigt, einer Frage, die gegenwärtig sehr viel in der Öffentlichkeit erörtert wird, und unsere Erörterung hat das Ergebnis gezeitigt, an die Großh. Regierung den Wunsch auszusprechen, es möchte dieser Sache, wie ja das übrigens bereits von dem Herrn Minister des Innern in Aussicht gestellt ist, die ernsteste Aufmerksamkeit zugewendet werden, und man möchte insbesondere möglichst soweit kommen, daß ein wenigstens orientierendes Projekt über dieses Unternehmen aufgestellt wird. Es wurde vermutet, daß dazu möglicherweise besondere Mittel erforderlich sind, und Ihre Kommission hält es für erwünscht, daß, wenn dies der Fall ist, noch in einem Budgetnachtrag solche Mittel angefordert werden.

Wir haben es als selbstverständlich betrachtet, daß bei der Prüfung der Frage der Schiffbarmachung des Rheins auch auf die Frage der Ausnützung der Wasserkräfte des Rheins Rücksicht genommen wird und die Untersuchungen der Großh. Regierung werden sich auch nicht auf die technische und finanzielle Seite der Frage beschränken dürfen, sondern sie werden auch die wirtschaftliche Bedeutung, die wirtschaftliche Möglichkeit und den wirtschaftlichen Nutzen des Unternehmens für unser Land, insbesondere aber auch für unsere Staatsbahnverwaltung ins Auge zu fassen haben. Dieser Wunsch sollte selbstverständlich nicht der Stellungnahme zur Frage der Ausführung vorgreifen, aber unser Wunsch ist der, möglichst bald eine Klärung in der ganzen Angelegenheit zu schaffen.

Zur „Verwaltung des Bergwesens“, Titel XVIII, ist nichts zu bemerken.

Dagegen ist bei Titel XIX „Geologische Landesausnahme“ noch der Wunsch geäußert worden, es möchte die geologische Landesanstalt, die, wenn ich recht weiß, im vorigen Jahre, nach Karlsruhe verlegt worden ist, nun in Karlsruhe verbleiben und nicht, wie es im anderen Hohen Hause gewünscht worden ist, jetzt schon wieder

nach einer anderen Stelle verschoben werden. Es sprechen dafür gewichtige sachliche Gründe, nämlich die Verbindung der Anstalt mit der Technischen Hochschule einerseits und mit den technischen Zentralstellen der Staatsverwaltung andererseits, die auf die Benützung der Ergebnisse der Studien dieser Anstalt jedenfalls großen Wert legen müssen.

Schließlich möchte ich nur noch bemerken, daß wir eine wichtige Frage, die der Ausnützung der Wasserkräfte u. der in dieser Frage einzuhaltenden Politik, aus unseren Erörterungen vorerst ausgeschaltet haben, nicht etwa, weil Ihre Kommission dieser wichtigen Frage kein Interesse zugewendet hätte, sondern aus dem Grund, weil zu erwarten ist, daß uns diese Frage noch besonders berührende Vorlagen beschäftigen werden und weil dann der Anlaß gegeben sein wird, auf diese Angelegenheit näher einzugehen.

Es wurde hierauf in die Beratung eingetreten und es erhielten das Wort:

Stadtrat **Voelckh**: Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Zu dem Berichte der Kommission habe ich im allgemeinen Bemerkungen nicht zu machen, weil ich mit ihm vollständig einverstanden bin. Nur in drei Beziehungen möchte ich mir eine kurze Ausführung gestatten:

Der erste Punkt betrifft die Ausbildung der Ingenieurpraktikanten. Die Kommission spricht ihre Ueberzeugung dahin aus, daß es „im Interesse einer möglichst allseitigen Ausbildung der künftigen Staatsingenieure liegt, daß ihnen eine viel weitergehende Möglichkeit eröffnet wird, sich bei nicht staatlichen Betrieben und Bauten während ihrer Vorbereitungszeit praktisch zu betätigen“. Ich möchte mich dieser Ansicht im ganzen Umfange anschließen, denn ich halte es für außerordentlich wünschenswert, daß unsere jungen technischen Beamten, wenn sie aus dem Examen herauskommen, während ihrer Vorbereitungszeit aus dem immerhin auf einen bestimmten Kreis von Tätigkeit beschränkten, der eigenen Initiative entbehrenden Bureauarbeit heraustreten in das reich gestaltete, die eigene selbständige Tätigkeit nicht nur duldende, sondern unbedingt erfordernde Arbeit der großen privaten technischen Betriebe; die Verührung mit dem lebhaft pulsierenden wirtschaftlichen Leben des Volkes wird ihren Gesichtskreis erweitern und die weitere Ausbildung der erworbenen Kenntnisse reichlich fördern.

Der zweite Gegenstand, zu dem ich noch eine kurze Bemerkung mir erlauben möchte, betrifft die Vergütung der Beamten der Bauverwaltung für ihre Tätigkeit bei der Verwaltung der Kreisstraßen und Kreiswege. Die ganze Angelegenheit hat zunächst eine gesetzliche Grundlage, die darin besteht, daß nach § 11 des Straßengesetzes die Kreise berechtigt sind, bei Verwaltung der Kreisstraßen die Mitwirkung der technischen Staatsbehörden unentgeltlich zu beanspruchen; diese Mitwirkung wurde von allen Kreisen beansprucht und tatsächlich unentgeltlich geleistet. Anders jedoch bezüglich der Kreiswege; hier ist die Mitwirkung der Staatsbehörde eine freiwillige, da an sich die Kreise verpflichtet sind, die erforderlichen Beamten selbst zu stellen. Allein es ist hier von Beginn der Wirksamkeit des Straßengesetzes an so verfahren worden, daß auch hier die betreffenden Beamten dem Kreis zur Verfügung gestellt wurden, und es war hier von Anfang an üblich, daß der Kreis selbst die betreffenden Vergütungen an die hier tätigen Beamten leistete, und ich kann sagen, daß der Kreis diese Vergütungen sehr gerne geleistet hat, weil die Tätigkeit dieser Beamten eine durchaus ersprießliche war, und diese Beamten den Interessen der Kreise in jeder Beziehung entgegen gekommen sind und sich uneingeschränkten Dank verdient haben.

Diese Regelung ist nun nach einiger Zeit anders geworden; der Staat hat es für richtiger gehalten, im Interesse einer richtigen Handhabung der Beamendisziplin, daß diese Vergütungen vom Staat selbst geleistet werden; sie wird seither auch vom Staat geleistet, und es ist auch in dieses Budget hierfür wieder ein Betrag aufgenommen worden von 25 000 M.

Es ist nun in der Zweiten Kammer bezweifelt worden, ob die Einstellung dieses Betrages mit dem Etatgesetz vereinbar ist. Ich möchte diese Zweifel nicht für begründet halten, glaube vielmehr mit der Kommission und der Großh. Regierung, daß die Leistung dieser Bezüge, soweit sie in dem Etat vorgesehen sind, durch den § 21 des Etatgesetzes vollständig gedeckt sind, und daß es einer Aenderung oder Ergänzung dieser Bestimmung wohl nicht bedarf. Ich möchte aber dringend bitten, daß man dafür Sorge trägt, daß unter allen Umständen die Beträge an die Beamten der Bauverwaltung weiter bezahlt werden können, und daß man etwaigen Zweifeln event. durch Aenderung des Etatgesetzes abhilft; denn ich kann nur sagen, die Beamten verdienen diese Vergütungen in höchsten Maße.

Ueber eines finde ich allerdings weder im Budget Auskunft, noch im Bericht der Kommission, nämlich über die Grundzüge, nach welchen diese Vergütungen unter die einzelnen Beamten verteilt werden. Ich erwähne das deshalb, weil mir bekannt ist, daß diese Tätigkeit in den einzelnen Kreisen und infolge dessen ebenso in den einzelnen Inspektionsbezirken eine durchaus verschiedene ist. Die Kreise haben die Kreiswege in ganz verschiedenem Umfang übernommen; es gibt Kreise, die sie ganz übernommen haben, und es gibt Kreise, bei denen diese Kreiswege eine große Ausdehnung haben und wieder andere, welche nur einen Teil der Unterhaltung übernommen haben oder deren Kreiswegeneß von nur geringer Ausdehnung ist. Danach ist auch die Tätigkeit der Beamten eine sehr verschiedene, und ich möchte den Wunsch aussprechen, daß man diesen Unterschied in dem Umfange der Tätigkeit der betreffenden Beamten bei deren Entlohnung wesentlich in Betracht zieht. Der Umfang dieser Tätigkeit ist in einzelnen Kreisen sehr bedeutend, und es wird wohl — ich bin speziell mit den hiesigen Verhältnissen bekannt — die Tätigkeit der technischen Bezirksbeamten für die Kreisstraßen und Kreiswege jene für die Landstraßen übersteigen, es wird das nicht eine Nebentätigkeit sein, sondern ein sehr wesentlicher Teil der gesamten Tätigkeit der betreffenden Inspektionsbeamten.

Es hat dann — und das ist hier der dritte Punkt, den ich berühren möchte — die Kommission den Wunsch ausgesprochen, daß das Decksystem in möglichstem Umfange bei den Landstraßen zur Anwendung kommt. Ich möchte mich diesem Wunsche ebenfalls anschließen. Was aber die Kreisstraßen und Kreiswege betrifft, so kann ich bemerken, daß in einem Teil der Kreise den Wünschen unserer Kommission bereits durch teilweise Einführung des Decksystems bei den Kreisstraßen und Kreiswegen entsprochen hat. In welchem Umfange dies der Fall ist, kann ich zurzeit nicht von allen Kreisen angeben, bezüglich des Kreises Karlsruhe aber kann ich mitteilen, daß derselbe bei 52 Proz. der Kreisstraßen das Decksystem bereits eingeführt hat und ebenso bei 24 Proz. der Kreiswege. Ich kann bestätigen, daß auch hier die besten Erfahrungen mit dem Decksystem gemacht worden sind, und niemand daran denkt, hierin einzuhalten, sondern daß man sich darüber zu befinden hat, in welchem Umfange und von welchem Zeitpunkte an man das Decksystem auf weitere Strecken und Wege ausdehnen will.

Fabrikdirektor Dewitz: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Die Position „Reinregulierung“ gibt mir Gelegenheit, meiner Freude Ausdruck zu geben

und der Großh. Regierung zu danken, daß sie den vollständig ablehnenden Standpunkt, den sie vor zwei Jahren noch in dieser Angelegenheit eingenommen hat, verläßt und diese Frage nummehr studieren läßt. Ebenso möchte ich der Kommission und dem Herrn Referenten danken für die freundlichen Worte, mit der sie dieser Angelegenheit gedacht haben. In der Sache selbst werden neue Gesichtspunkte kaum mehr vorzubringen sein; ich will mich daher darauf beschränken, das zu unterstreichen, was der Herr Abgeordnete Benedek im anderen Hohen Hause über diese Angelegenheit gesprochen hat, und das so ziemlich den Anschauungen entsprechen dürfte, die am Oberrhein bei den Freunden der Rheinregulierung vorherrschen. Die Sache ist im anderen Hohen Hause so gründlich erörtert worden, daß man — glaube ich — hier davon absehen kann, sich noch einmal zu behandeln. Zu wünschen wäre nur, daß die Angelegenheit eifrig gefördert werden möchte, denn es werden selbstverständlich, da die Arbeit sehr groß ist, viele Jahre vergehen, oder doch wenigstens einige Jahre, bis auch nur ein Projekt und ein einigermaßen zuverlässiger Kostenanschlag wird vorgelegt werden können.

Ein recht interessantes und erfreuliches Bild boten auch die Verhandlungen des anderen Hohen Hauses über die geologische Landesaufnahme, besonders die Erklärung der Großh. Regierung darüber. Es scheint demnach Aussicht vorhanden zu sein, daß mit den Tiefbohrungen vielleicht in Wäldern wieder begonnen werden wird. Wie wir gehört haben, ist zurzeit die geologische Karte von Kandern in Arbeit; wir werden also auch bald ein anschauliches Bild bekommen von dieser geologisch außerordentlich interessanten Gegend, die ja auch von den Freiburger Geologen, besonders von Herrn Professor Böhm und seinen Studenten wiederholt besucht und durchforscht ist. Es liegen da ohne Zweifel noch große Schätze in der Tiefe, die der Aufschließung harren. Auch findet sich dort ein sehr brauchbares Eisenerz, das sogenannte Bohnerz, aus dem in früheren Jahren ein ausgezeichnet gutes Eisen hergestellt wurde, das sehr leicht Liebhaber und Käufer gefunden hat. Dieses von seiten des Staates betriebene Bergwerk wurde später wieder aufgehoben, da es sich gezeigt hat, daß die Verwendung von Holzkohle zu dem Schmelzungsverfahren zu teuer war und auch die Verwendung von Steinkohle wegen der hohen Transportkosten sich als unrentabel erwies. Es wurde daher, ich glaube im Jahre 1865, der Staatsbetrieb aufgehoben, und die Eisenschätze, die hier zutage liegen, bleiben jetzt unbenutzt. Es ist indessen doch vielleicht anzunehmen, daß wenn die großen elektrischen Werke am Oberrhein fertig sein werden, dann vielleicht auf elektrischem Wege die Verhüttung der Hoheisenenergie in Kandern wieder wieder aufgenommen werden könnte. Es war ein ganz vorzügliches Produkt, besser wie das meiste andere auf dem Markt kommende Eisen, das dort hergestellt wurde.

Es ist aber mit großer Wahrscheinlichkeit auch anzunehmen, daß sich bedeutende Lager an Kali und Kochsalz in der Kanderner Gegend befinden. Die so erfolgreichen Bohrungen, die man in Mühlhausen vorgenommen hat, lassen wohl mit Sicherheit annehmen, daß auch auf der rechtsseitigen Rheinebene Kalilager sich vorfinden werden; natürlich wird man sie, glaube ich, am ersten dort finden, wo das Meerwasser zuerst zurückgetreten ist. Das wären also die höheren Teile des Tales, vermutlich da, wo das Tal in den Schwarzwald einschneidet. Jedem falls dürfte es sich empfehlen, wenn mit Bohrungen in der Gegend von Kandern Versuche gemacht würden. Hier hat schon in den 20er Jahren des vorigen Jahrhunderts Oberbergrat Kimmig, der seinerzeit Vorstand des Bergamts Kandern war, Bohrversuche angestellt. Dieser sehr verdienstvolle Beamte war fest davon überzeugt, daß dort

Boden Kali- und Salzlager enthielte. Er hat mit den ehemaligen primitiven Mitteln ein einige hundert Fuß tiefes Bohrloch in den Boden getrieben, und nach Aussage der wenigen noch lebenden Personen aus jener Periode, ist der Herr Oberberggrat auch mit dem Resultat der Bohrung sehr zufrieden gewesen. Es hat sich an einer Stelle eine salzhaltige Lauge gezeigt, die mit Sicherheit erwarten ließ, daß man von den Lagerstellen der Salze nicht mehr sehr weit entfernt war. Ob es nun Kali gewesen ist oder Kochsalz, scheint leider nicht untersucht worden zu sein. Man findet darüber keine Akten in Randern vor; sie liegen wahrscheinlich bei der Domänenverwaltung. Eins von beiden Salzen wird es gewesen sein, vermutlich wird die obere Schicht Kali, die untere Kochsalz enthalten. Leider sind die Versuche nicht weiter geführt worden; der Bohrer brach ab — er steckt heute noch im Boden. Zu allem Unglück starb dann auch Oberberggrat Kimmig bald darauf, seine Nachfolger haben die Sache nicht weiter verfolgt, das Bergamt wurde späterhin ganz aufgehoben, und die Schätze, die dort wohl vorhanden sein werden, können immer noch nicht nutzbar gemacht werden. Ich selbst habe mich schon, nachdem ich von der Sachlage Kenntnis bekommen hatte, wiederholt bemüht, finanzkräftige Unternehmer zu gewinnen, um die Bohrungen fortzusetzen; leider sind diese Versuche bis jetzt erfolglos geblieben, es ist ja auch ein gewisses Risiko damit verbunden; wenn aber die Regierung die Sache in die Hand nimmt, oder vielleicht ein Konsortium unterstützt oder konfessioniert, läßt sich wohl erwarten, daß Erfolge erzielt werden, die dem ganzen Lande ungeahnte Vorteile bringen könnten.

Ich habe geglaubt, diese Frage heute hier anregen zu sollen, damit vielleicht weitere Versuche in dieser Richtung gemacht werden können.

Freiherr von Voecklin: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Gestatten Sie mir einige kurze Worte über unsere Landstraßen. Zunächst darf ich mich wohl dem ungeteilten Lobe anschließen, das unsere Staatsstraßen im anderen hohen Hause gefunden haben. Sie verdanken dieses Lob wohl in der Hauptsache dem Decksystem, das sich bewährt hat. Eine kleine Enttäuschung hat das Decksystem vielleicht uns bereitet in finanzieller Beziehung. In der Denkschrift vom Jahr 1899 war, wenn ich sie richtig verstanden habe, vorgesehen, daß das Decksystem nicht nur keine Mehrkosten bereiten würde, sondern man vielleicht sogar eine kleine Ersparnis daraus erzielen könnte. Weiter war dort ein sechsjähriger Turnus vorgesehen. Die neuesten Erfahrungen scheinen ein anderes Resultat aufzuweisen. In unserem jetzigen Budget finden wir eine Mehranforderung von 66 000 Mark, die damit begründet ist, daß das Decksystem eine größere Abnutzung der Straßen herbeigeführt habe. Außerdem ist erwähnt, daß bereits ein Viertel der neu gedeckten Straßen wieder mit einer neuen Decke versehen werden muß. Man scheint also von dem sechsjährigen auf einen vierjährigen Turnus zurückzukommen. Als ein Grund für diese schnellere Abnutzung darf wohl die recht erhebliche Zunahme des Verkehrs auf den Straßen gelten.

Allzuschwer dürfen wir den größeren Aufwand nicht nehmen, denn der kilometrische Aufwand für unsere Staatsstraßen beträgt 628 Mk. gegenüber 588 in der Budgetperiode 1904/05. Mit diesen 628 Mk. können wir den Vergleich mit unseren beiden Nachbarländern sehr gut aushalten. Württemberg zahlt für den Kilometer seiner Staatsstraßen 866 Mk., und Elsaß-Lothringen, dessen Staatsstraßen in ungefähr derselben Verfassung sind wie bei uns, zahlt im Unterelß 618 Mk. und im Oberelß 641 Mk. Dieses beweist, daß wir mit dem Ansteigen des kilometrischen Aufwands eigentlich nur

unseren Straßen erst das gegeben haben, was ihnen schon lange gebührte.

Wenn man bei unseren Staatsstraßen noch kleine Wünsche haben könnte, dann wären es diese, daß vielleicht an manchen Stellen die Hügel abgetragen oder kleine Büchel in der Straße beseitigt würden, die vom Zugvieh Kraft erfordern, und daß bei der Neuanlage oder sogar bei schon vorhandenen Straßen die Kurven beseitigt würden, die mitunter durch das Gelände gar nicht bedingt sind und die dem Fuhrmann Zeit abfordern. Zeit und Kraft bedeutet aber für unser Fuhrwesen Geld.

Schließlich habe ich noch eine Bitte der die Straßen Benützkenden vorzutragen: Das Einwalzen neuer Schotterdecken so vorzunehmen, daß der Verkehr möglichst wenig unterbrochen wird. Soviel ich weiß, braucht man zu einem Kilometer Neueindeckung der Staatsstraße 8—10 Tage; in dieser Zeit wäre es doch vielleicht möglich, wenigstens während einiger Tage nur auf der einen Hälfte der Straße zu arbeiten. Ich weiß, daß es im Elsaß so gemacht wird. Dadurch erspart man dem Fuhrwerksverkehr die oft recht erheblichen Umwege.

Wenn ich noch einen Wunsch äußern darf, dann geht er dahin, daß die Oberdirektion sich doch ein Automobil anschaffen möge. (Heiterkeit.) Mit dem Automobil ist die Oberdirektion in der Lage, schnell von einem Bezirk in den andern zu gelangen, und, was das Beste ist, die Oberdirektion wird dann am eigenen Leibe die Mängel der Straßen verspüren (Heiterkeit), und das ist bekanntlich immer das allerbeste Mittel, diesen Mängeln abzuhelfen. Groß sind die Erfordernisse nicht, und ich glaube, daß sie sich im Straßenwesen bezahlt machen werden. Ich weiß, daß in diesem hohen Hause jedenfalls eine ganze Menge Mitglieder bereit sind, freudig einer solchen Forderung zuzustimmen.

Ein Punkt, der weiter wohl von Interesse sein dürfte, ist die Frage der Ortsetterstraßen. Wir sehen in dem bisherigen Budget einen Mehraufwand für Ortsetterstraßen von 160 000 Mk. Soviel ich weiß, haben die Ortsetterstraßen eine Länge von 447 Kilometer, das gibt einen kilometrischen Mehraufwand von 363 Mk. pro Kilometer. Das sind ca. 57 Proz. mehr. Nun haben wir in unserem ganzen Straßenwesen das durchaus gerechte Prinzip des Bezugs zu den Kosten im Umfang des Interesses. Wenn bei einer kleinen Landgemeinde eine Straße in der Nähe vorbeigeführt wird, wird sofort nach einem ganz richtigen Verfahren der Umfang des Interesses der kleinen Gemeinde ausgerechnet, und sie wird zu den Kosten herangezogen. Ich glaube, daß sich da nirgends ein erheblicher Widerstand ergeben hat. Nun ist aber hier doch das Interesse einer besseren Unterhaltung der Staatsstraßen innerhalb des Ortsetters gerade für die Gemeinden ganz evident; innerhalb des Ortsetters wird die Straße mehr abgenützt durch örtlichen Verkehr, die Ortsgemeinde hat ein Interesse daran, daß die Straßen möglichst glatt sind, daß der Verkehr darauf möglichst leicht und geräuschlos sich vollziehen kann, ich glaube daher, daß es nicht unbillig wäre, daß die Ortsgemeinden in einem gewissen Umfang zu einem Beitrag für die in ihrem Interesse aufgewendeten höheren Kosten herangezogen würden. Die Städte der Städteordnung haben ja die Unterhaltung der Staatsstraßen innerhalb ihres Ortsetters vollständig in eigene Regie übernommen; sie können das, weil sie eine große Verwaltung haben, und ich glaube, sie sind recht zufrieden damit. Als Beispiel hierfür möge uns auch Württemberg dienen, das seine Ortsetterstraßen im Umfang von 380 Kilometer vollständig den Ortsgemeinden zugewiesen hat.

Ein weniger erfreuliches Bild wie unsere Staatsstraßen geben unsere Kreisstraßen ab. Wenn wir nach dem

Statistischen Jahrbuch von 1906 den kilometrischen Aufwand für Kreis- und Staatsstraßen vergleichen, so kommen wir doch zu einer Durchschnittszahl von 522 M. für die Kreisstraße und 603 M. für die Staatsstraße, — keine sehr große Spannung! Ich kenne aber einzelne größere Kreise, die einen Aufwand in ihren letzten Budgets von 575 zu 625 M. für ihre Kreisstraßen haben. Mit 625 Mark sind sie beinahe auf derselben Höhe, wie unsere Staatsstraßen mit 628 M. Diesem Aufwand des kilometrischen Aufwands entspricht nun in keiner Weise der Zustand der Kreisstraßen. Es wird, wenn man von einzelnen Ausnahmen, wo bei den Kreisstraßen gedeckt wird, abieht, im Prinzip noch überall geliebt. Ich habe mit einigen Jahren Gelegenheit, dieses Flicken zu beobachten. Ich muß zu meinem Bedauern sagen, daß das Flicken auf den Kreisstraßen von Jahr zu Jahr schlechter wird. Ich bin im letzten Winter mit einem Metermaß auf den Landstraßen ein bißchen herumgefahren und habe öfter Gelegenheit gehabt, Schotterdecken nachzumessen, sie betragen oft bis zu 30 Zentimeter. Dieser Schotter wurde nicht, wie es früher üblich war, allmählich aufgelegt, womöglich mit Bindemitteln versehen, so daß das Einfahren nicht so schwierig war, sondern sie wurde im ganzen im November aufgeworfen und bildet nun eine tiefe Schicht von losem Schotter, durch die das Zugvieh und der Fuhrmann sich mit Mühe und Not seinen Weg bahnen mußte, und teilweise fahren die Steine heute noch auf den Straßen herum. Wenn wir die Summe ziehen würden von dem Mehraufwand, den unser gesamter Fuhrwerksverkehr durch eine größere Abnutzung des Zugvieh, eine größere Abnutzung des Geschirrs und des Wagens, sowie durch den Zeitverlust — den Ärger kann man bekanntlich nicht kapitalisieren — hat, dann würden wir zu einer recht größeren Summe kommen, wie die Ersparnis durch dieses überlebte System beträgt.

Ich habe Gelegenheit — ich muß es offen bekennen — durch das Automobil, in den verschiedenen Ländern herumzufahren, und ich habe es, offen gestanden, vorgezogen, wenn ich den Rhein entlang fahre, mich so schnell wie möglich, wenn ich Kreisstraßen vermeiden will, auf die elßässische Seite zu begeben, und ich habe festgestellt, daß die elßässischen Kreisstraßen, dort werden sie Vizinalstraßen genannt, in einer sehr viel besseren Verfassung sind. Ich habe schließlich Gelegenheit genommen, dort bei der zuständigen Behörde vorzusprechen und mir einzelne Daten geben zu lassen, und dort habe ich festgestellt, daß die Vizinalstraßen, die unseren Kreisstraßen entsprechen, einen kilometrischen Aufwand haben im Unterfall von 445 M., im Oberfall von 465 M. Dem steht unser durchschnittlicher Aufwand von 1905 im Betrag von 522 M. gegenüber, der jetzt in dem letzten Jahre erheblich höher geworden ist. Ich habe mich weiter erkundigt und habe festgestellt, daß auf den elßässischen Vizinalstraßen durchweg das Decksystem zur Anwendung gekommen ist. Die elßässischen Vizinalstraßen haben außerdem, was auch sehr ins Gewicht fällt, eine Straßenbreite von 6 bis 7 Meter, übertreffen also die Breite unserer Kreisstraßen um ein nicht Unerhebliches. Es wird mit Grauwade dort gedeckt, und, was auch nicht uninteressant ist, der Aufwand für das Einwalzen des Kubikmeter Schotter beträgt mit der Dampfwalze 1.80 bis höchstens 2.20 M., während bei uns ein durchschnittlicher Aufwand von 2.60 Mark für den Kubikmeter vorgegeben ist.

Diese Zahlen unterscheiden sich so stark, daß ich fürchten muß, irgendwo einen Fehler begangen zu haben. Aber ich habe es trotzdem gewagt, sie vorzutragen. Vielleicht geben sie eine Anregung, daß wir irgend etwas in dieser Beziehung abändern. Ich bitte Sie, zu bedenken, daß jeder Aufwand für gute, ebene und gerade Straßen eine Ersparnis bedeutet.

Und zum Schluß möchte ich mir noch einige Bemerkungen über die erfreulichen Resultate mit dem Teeren erlauben. Die Versuche haben erwiesen, daß das Teeren nicht allein den Zustand der Straßen verbessert, daß die Fuhrwerke geräuschloser darauf verkehren, daß der Zug für das Zugvieh ein leichter ist, daß in sanitärer Beziehung der Zustand der Straßen für die Anlieger ein besserer ist, sondern daß auch der finanzielle Mehraufwand kein so sehr erheblicher ist, ja, daß unter Umständen sogar noch Ersparnisse dadurch erzielt werden können.

Diese Umstände, die hier für das Teeren sprechen, prädestinieren das Teeren im vollsten Umfange innerhalb des Ortsetters bei stark benutzten Straßen. Nach den Mitteilungen der Großh. Regierung an die Große Zweite Kammer beträgt der Mehraufwand für das Teeren 2.5 Pf. pro Quadratmeter. Wenn wir nun eine Straßenbreite von 5 m annehmen und vielleicht nur 4 m innerhalb der Straße teeren, dann würde das einen Mehraufwand von ungefähr 10 Pf. für den laufenden Meter bedeuten, d. i. per Kilometer 100 M., also kein sehr erheblicher Mehraufwand! Ich muß nun sagen, daß ich auf einem anderen Standpunkt stehe, wie einzelne Mitglieder des anderen Hohen Hauses, die durchaus vermeiden wissen wollen, daß die Gemeinden und Interessenten der Verkehrswege zu den Kosten mit herangezogen werden. Die Kosten sind so wenig erheblich und die Vorteile so groß, daß man wohl sagen kann, sie können ihr Scherlein mit dazu beitragen, und ich möchte den Mann sehen, der eine Wohnung an der Straße hat, und dem täglich Wolken von Staub von dem Fuhrwerks- oder Automobilverkehr in die Fenster hineingeworfen werden, der nicht gern für seine kleine Strecke vor dem Hause seinen Beitrag leisten wollte, und wenn, wie mir das eben zugerufen wird, die Automobile ihre Steuer für das Teeren bezahlen würden, so würden sie diese Steuer sehr gerne bezahlen, mit leichtem Herzen. — Es wird den Automobilisten öfter das Gewissen abgespröhen. Das trifft nicht zu; auch der Automobilist ist ein Mensch mit einem Herzen, und wenn er an einem schönen Sommertag die staubige Landstraße entlang fährt und sieht, wie den Passanten, die dazu verurteilt sind, zu Fuß zu gehen, und die sich an der schönen Sommerluft erfreuen wollen, durch die dicke Staubwolke, die er hinter sich zurückläßt, die Freude am Leben verdorben wird, dann schlägt ihm auch das Gewissen und er wäre der erste, der es begrüssen würde, wenn man dem abhelfen könnte.

Wenn ich nun doch gerade von dem Automobil spreche, so darf ich noch anführen, daß ich von verschiedenen Seiten aufgefordert worden bin, ich solle einige Beschwerden der Automobilfahrer hier im Hohen Hause vorbringen. Aber ich verzichte gerne darauf; ich verzichte darauf, weil ich das vollste Vertrauen zur Großh. Regierung habe, daß sie diesem neuen Verkehrsmittel in vollstem Umfange Rechnung tragen wird, und daß sie dem Automobil den Platz, den es sich einmal in der Verkehrstechnik erworben hat, auch einräumen und mit ihren Maßnahmen nur diejenigen treffen wird, die sie wirklich verdient haben. Ich glaube, daß bei uns im Großherzogtum Baden diejenigen Zeiten vorbei sind, wo wir uns über die Grenzen des Reiches hinaus einen internationalen, allerdings nicht sehr schönen Ruf erworben haben.

Als ein Beispiel von Automobilfreundlichkeit möchte ich die französische Republik hinstellen. Diese hat, so viel ich weiß, auch an die Großh. Regierung, an mehrere Interessenten hier im Lande, ja an alle Interessenten der ganzen Welt eine Einladung ergehen lassen zu einem internationalen Straßenkongreß im Oktober. Neben anderen sehr wichtigen Punkten steht dort auf der Tagesordnung die Ausrüstung der Straßen in bezug auf ihre Anpassung an die neuen Verkehrsmittel. Das Protektorat

hat der Präsident der Republik übernommen und Mitglieder des Komitees sind alle in Betracht kommenden Behörden. Ich glaube, man könnte es sehr begrüßen, wenn die Großh. Regierung auch ihrerseits dorthin einen Vertreter schicken würde. Wir würden dort die Meinungen austauschen können, Resultate von Versuchen erfahren und Erfahrungen sammeln, die wir sonst vielleicht nur mit kostspieligen und umfangreichen Versuchen erst erwerben könnten.

Herr Kommerzienrat Koelle: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren: Da nun doch einmal von den Automobilen die Rede ist, möchte ich mir erlauben, einen kleinen Wunsch hier vorzubringen. Das Automobil ist bekanntlich heutzutage noch kein Liebling auf den Verkehrsstraßen, und es sind strenge polizeiliche Vorschriften erlassen worden in der Richtung, daß die Sicherheit des Verkehrs durch das Automobil möglichst wenig gefährdet wird. Das ist vollständig in Ordnung und es liegt mir durchaus ferne, irgend etwas dagegen einzuwenden zu wollen. Aber, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, was den einen recht ist, ist den andern billig, und ich glaube, man sollte darauf achten, daß auch die andern Fahrzeuge, die sich auf den Straßen bewegen, die polizeilichen Vorschriften beobachten. Bei uns ist es bekanntlich Vorschrift, daß alle Wagen rechts fahren müssen; allein es wird mir jeder, der nicht nur mit dem Automobil, sondern in der Equipage oder auf dem Fahrrad die Landstraße benützt, bestätigen, daß diese Vorschrift nicht nur nicht beachtet, sondern ich möchte sagen mit grundsätzlicher Konsequenz mißachtet wird, insbesondere von den Bauern- und Lastfuhrwerken. Gewiß finden Sie unter 20 kaum einen, der auf der rechten Seite fährt, sondern sie fahren entweder mitten auf der Straße oder gar vollständig auf der linken Seite. Wenn ein Automobil oder ein anderer Wagen — beim Automobil fällt es natürlich schwer ins Gewicht, weil es schneller fährt — von hinten her kommt oder einem Bauernfuhrwerk entgegen fährt, so kann man tuten soviel man will, der Mann rührt sich nicht vom Fleck. Erst im letzten Moment, unmittelbar wenn es sich ums Vorfahren handelt, geht er vielleicht auf die rechte Seite, vielleicht auch nicht, so daß das Automobil unter Umständen genötigt ist, vorschriftswidrig auf der rechten Seite vorzufahren. Macht der Mann aber im letzten Moment eine Wendung nach rechts und es passiert ein Unglück, so wird zweifellos die Schuld dem Automobil in die Schuhe geschoben. Ich möchte mir erlauben, einen kleinen Fall zu erzählen, der mir vorige Woche auf meiner Osterreise begegnet ist. Es befindet sich bei der Ausfahrt aus Raßau nach Dos eine sehr scharfe runde Kurve. Auf beiden Seiten der Kurve ist eine große Warnungstafel angebracht, auf der mit großen Buchstaben steht „Achtung, langsam rechts fahren!“ Wir kamen von Dos her und fuhrten auf der rechten Seite hart an der Mauer durch die Kurve, und gerade an der Stelle, wo die Kurve am stärksten ist, kam ein Fuhrwerk, natürlich auf der linken Seite und ebenfalls direkt an der Mauer auf uns zu. Wir sind uns vielleicht auf anderthalb Meter gegenüber gewesen, als wir das Fuhrwerk sehen konnten, und wenn der Chauffeur nicht mit der Langsamkeit eines Fußgängers gefahren wäre, so daß er sofort bremsen und ausweichen konnte, wäre ein Zusammenstoß mit dem Lastfuhrwerk, das nicht so plötzlich halten konnte, unvermeidlich gewesen, und ganz gewiß wäre in der öffentlichen Meinung nur der Automobilist dafür verantwortlich gemacht worden.

Ich möchte deshalb das Großh. Ministerium dringend bitten, die betr. Organe anzuweisen, daß sie darauf achten, daß die Vorschriften über den Verkehr der Fahrzeuge auch von den Last- und Bauernfuhrwerken eingehalten werden, und daß sie die Leute auch einmal fassen und mit Strafe

gegen sie einschreiten, wenn sie den Vorschriften zuwiderhandeln, damit sie sich daran erinnern, daß sie auch Pflichten und nicht nur Rechte auf der Landstraße haben.

Herr von Güler: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren: Die Frage, welche ich zur Sprache bringen will, besitzt kein allgemeines Interesse. Es ist eine Lokalfrage, aber eine Frage, die eben für jene Ortschaften, welche davon betroffen werden, eine Lebensfrage ist, und auf die ich deshalb die Aufmerksamkeit der Großherzoglichen Regierung lenken möchte. Es betrifft das Projekt der Herstellung eines Verbindungswegs von Sulzfeld nach dem Württembergischen Orte Ochsenburg. Die Entfernung beträgt in gerader Linie 5 km, und diese Strecke wird, sofern es sich um den Bau handelt, dadurch viel kleiner, daß sowohl auf badischer, als auch auf württembergischer Seite ungefähr 3 km schon als fahrbarer Weg angelegt sind, so daß nur noch 2 km übrig bleiben, welche im Wald sehr stark ansteigen. Es ist dieser Weg in einem sehr schlechten Zustand. Im Wald ist es überhaupt nur ein Fußpfad, zumteil sehr verwachsen, trotzdem der Verkehr zwischen Sulzfeld, namentlich der Eisenbahnstation Sulzfeld und Württemberg ein sehr frequenter ist, deshalb, weil die württembergischen Orte das ganze Jahr über außerordentlich viele Arbeiter ins Badische schicken. Dienstoffboten aus der Gegend sind massenhaft in Baden angestellt, und so ist dieser Weg heute außerordentlich aufgesucht, aber sehr beschwerlich zurückzulegen, namentlich wenn der Regen unseren weichen Lehmboden noch mehr aufgeweicht hat.

Es ist deshalb schon lange ein Streben der genannten Orte, eine Verbindung zu erreichen. Es sind nun gerade 35 Jahre, daß ich zum ersten Male diese Frage auf der Kreisversammlung zur Sprache gebracht habe. Damals ist das Projekt von allen Seiten sehr freundlich aufgenommen worden; es war so gut, wie beschlossen. Auch die beiden Regierungen hatten sich verständigt, und die Ausführung ist nur deshalb gescheitert, weil Sulzfeld zwei Konkurrenten gefunden hat in Eppingen und Mühlbach, die den Anspruch erheben, daß die Straße aus Württemberg nach ihrem Orte geführt werde, nicht aber nach Sulzfeld. Trotz alledem konnte die Frage nicht tot getreten werden. Regelmäßig, wenn ein neuer Verwaltungsbeamter nach Eppingen kam, wurde die Frage wieder angeregt, aufgegriffen und hat wieder alle Stadien durchgemacht bis zum Ersticken in der Konkurrenz.

Nun ist kürzlich auf der Kreisversammlung in Heidelberg die Frage wieder auf dieses Projekt gekommen, und es hat sich gezeigt, daß man die Notwendigkeit allseitig anerkennt, sowie die Bedeutung dieses Weges als Zufahrtsstraße nach der Eisenbahnstation Sulzfeld. Die Gemeinden Sulzfeld und Ochsenburg haben sich dahin verständigt, daß erstere $\frac{2}{3}$, letztere $\frac{1}{3}$ des Aufwandes übernehmen soll, und es hängt nun die Ausführung lediglich davon ab, wie sich die beiderseitigen Regierungen zu dem Projekt stellen, ob sie gejonnen sind, zu dem Projekt auch einen Zuschuß zu geben und wie viel. Ich habe mir deshalb erlaubt das Interesse der Großh. Regierung auf dieses Projekt zu lenken, und bitte insbesondere, daß die Großh. Regierung in Fühlung treten möchte mit der Württembergischen Regierung, damit letztere bei Zeiten die Gemeinde Ochsenburg ermutigt, da die Ochsenburger ängstlich sind, ob sie einen Staatszuschuß erhalten werden.

Da ich nun bei Wort bin, möchte ich nur ganz Weniges bemerken zu dem, was Baron Boecklin ausgeführt hat.

Seine Bemerkungen über den Zustand der Kreisstraßen treffen für den Bezirk Eppingen oder für den Kreis Heidelberg vollständig zu. Es sind die Kreisstraßen daselbst in einem recht traurigen Zustand. Man hat da

ja noch das Flicksystem, und wenn man da einige Stunden gefahren hat, kommt man wirklich in einem ausgerüttelten Zustand an. Es ist das für die Insassen des Wagens und für die Pferde sehr unangenehm. Ich habe mich schon da und dort erkundigt, woran der schlimme Zustand der Straßen liegen mag, und ich kam mehr und mehr zu der Ansicht, daß die Straßenwarte, die keine eigentliche Schulung in der Sache durchgemacht haben, sondern die nur den Auftrag bekommen haben, die Straße zu unterhalten, ihrer Aufgabe nicht gewachsen sind. Ganz besonders schlimm zeigt sich der Zustand der Straßen innerhalb der Ortsetters. Da suchen sie die größten Steine für die Schotterung heraus, Melone neben Melone legen sie, und wenn ich mich darüber beschwert habe, so bekam ich immer die Antwort: ja, wenn wir da kleine Steine legen würden, so wären die ja gleich zusammengefahren. Der Ortsetzer wird ja mehr befahren als die Straßen draußen, und die großen Steine werden allerdings nicht zusammengefahren, sondern immer nur durch den Wagen etwas verschoben nach rechts oder links, und wenn es recht kritisch geht, fährt auch einmal ein Wagen darüber und es gibt einen rechten Stoß. Der Zustand in den Ortsetzern unserer Kreisstraßen ist wirklich der Verbesserung wert.

Herr Baron Boecklin hat auch die Rede auf die Leerung gebracht. Ich schließe mich auch da den Ausführungen durchaus an, nur, glaube ich, dürfte die Großh. Regierung in manchen Verhältnissen nicht zu stramm sein mit dem Einzug des Beitrags. Ich bin in der Lage, ein Beispiel anzuführen. Ich komme wieder auf Kork, auf die Anstalt, über die ich das Hohe Haus schon aufgehalten habe. Diese Anstalt in Kork liegt sehr nahe an der Landstraße, die von Strahburg nach Offenburg führt und die außerordentlich fleißig von den Automobilen frequentiert wird. Die Folge davon ist, daß immer Staubwolken in die Anstalt hinüberkommen. Der Inspektor der Anstalt hat deshalb vor einiger Zeit bei der Straßenverwaltung sich erkundigt, was sich da machen ließe, und da kam die Antwort: ja, das ist sehr einfach, man teert diese Straßenstrecke. Und auf die Frage, ob der Staat das aufwenden möchte, hieß es: ja, das muß die Anstalt übernehmen, der Staat gibt keinen Beitrag. Der Inspektor hat sich nun näher erkundigt und erfahren, daß die Teerung auf dieser kurzen Strecke, auf diesem Straßenbogen, der um die Anstalt herumführt, die Anstalt 315 M. kosten würde. Ich glaube, daß die Teerung sich noch nicht so bewährt hat, sodaß man einem Privatmann zumuten kann, einen so hohen Beitrag zu zahlen, namentlich wenn es sich um eine wohltätige Anstalt handelt, die dem Staat ohnehin Lasten abnimmt. 315 M. ist sehr viel, wenn es sich, wie ich gesagt habe, eigentlich um einen Versuch handelt. Hätte die Teerung schon vollständig sich bewährt, so könnte man dies eher verlangen, als wenn es sich nur um einen Versuch handelt. Ich bitte die Großh. Regierung, diese Frage zu prüfen, ob die Anstalt bei der Teerung dieser Straße nicht etwas mehr geschont werden kann.

Wirkl. Geheimerat Dr. Bürklin: Nur eine kleine Bemerkung möchte ich machen. Ich gehöre nämlich zu denjenigen Mitgliedern der Budgetkommission, denen der „Regierungsbaumeister a. D.“ etwas schwer im Magen liegt. (Geisterkeit.) Ich komme auf den etwas nebensächlichen Punkt zurück, um daran eine allgemeine Bemerkung zu knüpfen. Der „Regierungsbaumeister a. D.“ ist, wie der Herr Berichterstatter bereits gesagt hat, eine sehr widerspruchsvolle Bezeichnung. Jemandem den Titel „Regierungsbaumeister“ zu geben, der mit der Regierung gar nichts zu tun hat, als daß er sich von der Regierung allenfalls hat prüfen lassen, u. das müde Anhängel „a. D.“

für jemand, der gar nicht gearbeitet hat in der Regierung, das ist ein Widerspruch. Aber es ist eine nebensächliche Sache, und darum bin ich durchaus nicht geneigt, eigenmächtig auf Abänderung zu bestehen, um so weniger, als die „Regierungsbaumeister“ selbst in unserer titelfrohen und titelstürzigen Zeit großen Wert darauf legen. Ein Grund dafür ist aber anzuerkennen, und dem füge ich mich, nämlich der Grund, daß diese Bezeichnung „Regierungsbaumeister a. D.“ bereits im größten Teil Deutschlands gang und gäbe ist, und daß es eine Beeinträchtigung sein würde für die betreffenden Herren aus unserem Lande, wenn man ihnen diese Bezeichnung vorenthält. Das ist ein Grund. Aber ich möchte die Großh. Regierung bitten, diesen Grund auch auf anderen Gebieten und Beziehungen zur Durchführung zu bringen. Unstimmigkeiten in bezug auf die Titulaturen sind bei uns in Deutschland sehr vielfach noch in Übung und es werden dadurch Mißverständnisse und hier und da Zurücksetzungen herbeigeführt, welche von den betreffenden aus unangenehmste empfunden werden. Es ist ein Teil unserer Notare sehr erpicht auf den Titel Justizrat oder gar Geheimer Justizrat: ein Ziel, aufs innigste zu wünschen. Es sind ja auch unter den Anwälten solche, die den Titel Geheimer Justizrat nicht gering halten würden. Anderwärts hat man diese Bezeichnung, bei uns hat man diese Bezeichnung nicht. Es fühlt sich der Notar etwas benachteiligt. Ferner bedeutet der Titel „Hofrat“ in Norddeutschland gewöhnlich einen Subalternbeamten, bei uns ist der Hofrat schon ein großer Herr, namentlich, wenn er „Geheimer Hofrat“ wird, wohinter sich wiederum das Sprungbrett zum „Geheimerat“ verbirgt. Ich möchte die Großh. Regierung bitten, daß sie eine gewisse Uniformierung, die ja den Grund bildet zu diesem „Regierungsbaumeister a. D.“, auch auf anderen Gebieten zur Durchführung bringt, damit Mißverständnisse vermieden werden und das männliche Bewußtsein zu seiner vollen Entfaltung gelangen kann. (Geisterkeit.)

Deonomierat Frank: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Das Straßengesetz von 1884 bestimmt, daß die Gemeinden für die Landstraßenunterhaltung, soweit die Landstraße durch ihre Gemarkung zieht, pro Kilometer 25 Proz. der Unterhaltungskosten beizutragen haben. Ausnahmsweise, wenn eine Gemeinde gerade in ungünstigen ökonomischen Verhältnissen ist, kann eine Verminderung der 25 Proz. eintreten. Seitdem dieses Gesetz bei uns zur Einführung gelangt ist, haben wir schon eine Reihe von Anregungen und Wünschen von kleineren Gemeinden bekommen, man möge doch den Beitrag von 25 Proz. etwas herabsetzen, er sei zu hoch. Das würde in vielen Fällen einige Berechtigung haben, denn eine Gemeinde, die z. B. eine langgestreckte Gemarkung hat, durch deren Gemarkung die Landstraße zieht, muß an dem Aufwand für diese Landstraße mit 25 Proz. partizipieren; es ist das eine Ausgabe für die Landstraßenunterhaltung, die nicht im Verhältnis zu dem Nutzen steht, den diese Landstraße für die Gemeinde hat. Nun hat Herr Böcklin gesagt, daß man die Gemeinden für diese Straßenunterhaltung innerhalb des Ortsetzers noch stärker heranziehen sollte, als dies bisher der Fall war. Eine solche Auffassung kann ich nicht teilen, und ich möchte die Großh. Regierung bitten, dieser Anregung keine Folge zu geben. Diese Landstraße, die durch einen Ort zieht, ist allerdings für eine Gemeinde eine gewisse Annehmlichkeit, das ist kein Zweifel, weil doch durchgehends die Landstraßen besser unterhalten werden, wie es bei den gewöhnlichen Gemeindegewegen oder Ortstraßen der Fall ist; aber da die Gemeinde 25 Proz. der Unterhaltungskosten auch für die außerhalb des Ortsetzers gelegenen und weniger benützten Straßenstrecken bezahlen müssen, so ist es nur ein billiger Aus-

gleich, wenn sie für die ihr nächsteren Straßen im Ort nicht mehr bezahlen muß. Ich glaube also nicht, daß man die kleineren und mittleren Gemeinden noch stärker heranziehen soll, als dies seither der Fall war.

Dann hat Herr Freiherr von Boecklin auch auf die schlechte Unterhaltung der Kreisstraßen hingewiesen. Ich will ja nicht in Abrede stellen, daß wir wahrscheinlich in den einzelnen Kreisen Kreisstraßen haben, bei denen die Unterhaltung zu wünschen übrig läßt, allein so verallgemeinern hätte es Herr Freiherr von Boecklin nicht tun dürfen, und wenn er meint, daß man den Zustand der Straßen durch Benützung des Automobils am besten erkunden könnte, dann möchte ich ihn einladen, statt im Elß mit seinem Automobil einmal in Baden auf den Kreisstraßen zu fahren, dann möchte ich ihn aber auch einladen einmal die Kreisstraßen des Kreises Karlsruhe zu befahren, vielleicht kommt er dazu zu einem andern Urteil. Der Herr Baron hätte auch die Straßen, die schlecht sein sollen, benennen und nicht einfach sagen sollen: die sämtlichen Kreisstraßen sind schlecht. Hätte er die einzelnen Kreise benannt, dann hätte man auch untersuchen können, ob es sich so verhält. Wir haben von dem Vorsitzenden des Kreis Ausschusses Karlsruhe, Herrn Stadtrat Boechy gehört, daß der Kreis Karlsruhe 52 Proz. schon eingewalzt hat und zwar sind dies sämtliche Kreisstraßen, die einen größeren Verkehr aufzuweisen haben.

Nun möchte ich aber als Entschuldigung für die Kreise, die vielleicht noch nicht so weit gekommen sind, betonen, daß man durch das Straßengesetz von 1884 für die Uebernahme der damaligen Staatsstraßen als Kreisstraßen den einzelnen Kreisen zu deren Unterhaltung eine Dotation zugewiesen hat, und man war damals von Seiten der Regierung der Meinung, daß die Verzinsung dieser Dotationssumme recht gut ausreichen würde, um diese ausgegliederten Straßenstrecken zu unterhalten. Nun war aber zu keiner Zeit der Beitrag für Straßenerhaltung pro Kilometer der Landstraßen niedriger als damals. Kurze Zeit vorher hat gerade die Zweite Kammer den Betrag für einen Kilometer Unterhaltung, der noch im Jahre 1882 210 M. betrug, heruntergesetzt auf 191 M. Das hat bei der großen Länge der Landstraßen, die wir in Baden haben, eine sehr beträchtliche Summe ergeben, und viele haben behauptet, daß durch diesen Fehler der Herabsetzung dieser Unterhaltungssumme unsere Landstraßen in einen etwas schlechten Zustand gekommen seien. Nun, die Zeiten haben sich inzwischen vollständig geändert. Sie haben gehört, welche Summen man jetzt für den Kilometer Unterhaltungsaufwand zahlt. Die Grundlage für die Dotation war eben der angegebene damalige niedrige Satz. Wenn man die Verzinsung aus dieser Dotation in den einzelnen Kreisen jetzt für die Unterhaltung der ausgegliederten Landstraßen verwenden würde, so könnte die Unterhaltung noch lange nicht so sein, wie sie jetzt ist, das wäre rein unmöglich. Die Kosten für die Unterhaltung der Kreisstraßen — das hat Herr Baron von Boecklin zugegeben — stellen sich beinahe gerade so hoch als bei den Landstraßen. Ich glaube ferner, die Anregungen, die heute hier gegeben wurden, sollten hauptsächlich in den Kreisversammlungen erfolgen, da die Kreisverwaltung in erster Linie in der Sache mitzusprechen hat. Dort wäre der richtige Platz gewesen, zu betonen, wie die Kreisstraßen aussehen, und dort hätte man jedenfalls Mittel und Wege gefunden, hier einen besseren Zustand eintreten zu lassen. Daß es außerordentlich dringlich ist, einzelne der Straßen zu verbessern, darüber ist kein Zweifel, seien es nun Staats- oder Kreisstraßen. Wer wollte es heutzutage den Tieren zumuten, sich auf schlechten Wegen vorwärts zu bewegen; das ist auf der einen Seite eine Tierquälerei, auf der anderen Seite

eine Verkehrerschwerung, und beides soll nicht sein. Aber ich glaube, wenn auch hier der Ort nicht ist, um auf die einzelnen Kreise einwirken zu können, so wird vielleicht die heutige Diskussion den einen oder anderen Kreis, der hierin noch etwas rückständig ist, veranlassen, Besserung einzuleiten zu lassen.

Sodann hat Herr Baron von Boecklin angeregt, daß die Oberdirektion ein Automobil anschaffen sollte, um mit dem Automobil die Landstraßen zu befahren und sich zu überzeugen, wo eine Verbesserung nützlich ist. Ich glaube gerade nicht, daß man dagegen sein sollte, wenn es für die Oberdirektion notwendig ist, ein Automobil zu haben; aber immerhin wird es sich vielleicht doch empfehlen, dann an den Anreger der Sache zu denken, Herrn Freiherrn von Boecklin, daß er mit seinem Automobil hinterher fährt, und zwar ganz kurz hinterdrein, vielleicht kann er dann den Genuß einer Automobilsfahrt in vollständigerer Weise haben. (Heiterkeit) Vielleicht hat er dann eine etwas andere Ansicht von der Automobilsfahrt, als heute. Das wäre vielleicht das Zweckmäßigste, um Herrn Baron von Boecklin von der Möglichkeit der Automobile zu überzeugen.

Bezüglich der Teerung der Straßen wäre ich auch der Meinung, daß mit diesem Verfahren etwas rascher vorgegangen werden sollte, namentlich aber in solchen Straßen, in denen der Automobilverkehr ein sehr reger ist. In den Straßen, die weniger von Automobilen benützt werden, hat die Sache ganz gewiß keine Dringlichkeit; allein wir haben eben doch in einzelnen Tälern einen derartigen Automobilverkehr — ich erinnere nur an das Murgtal und an das Rendental — daß sich die dortigen Bewohner im Laufe des Hochsommers bei staubigen Straßen, bei Trockenheit außerordentlich bitter beklagen, daß man tagtäglich und sogar bei Nacht diesen Staub einatmen muß. Man tut auf der einen Seite außerordentlich viel, um alle diese schädlichen Krankheiten der Menschheit zu bekämpfen und ihnen entgegenzutreten; aber hier wird mit voller Hand der Staub in die Häuser hineingeworfen, und da muß die Gesundheit darunter leiden. Solche verkehrsreiche Straßen sollten bei der Teerung in erster Linie in Angriff genommen werden, in denen der Automobilverkehr stark ausgebildet ist, wie es in einzelnen Tälern der Fall ist.

Bürgermeister Dr. Weiß: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Ich hatte auch noch einige Gegenstände zu besprechen gehabt, sie berühren sich aber mehr oder weniger mit dem Ortssträßengesetz, und ich werde daher eine andere Gelegenheit finden, auf sie zu sprechen zu kommen, wenn das nötig sein wird. Ich würde deshalb nicht das Wort ergreifen haben, wenn nicht die Anregungen des Herrn Baron von Boecklin gewesen wären, denen auch ich meinerseits widersprechen muß. Es hat mich gefreut, daß Herr Dekonomierat Frank hierüber schon einiges gesagt hat; ich kann mich danach auf wenige Zusätze beschränken.

Ich habe in der vorigen Session schon einmal Veranlassung genommen, darauf hinzuweisen, daß die Landstraßen als solche heute wieder eine erhöhte Rolle spielen. Es hat in der Tat eine Zeit gegeben, in der man — wenigstens da, wo die Bahn verkehrt — mit einem gewissen Recht sagen konnte: die Landstraßen als solche haben ihre Rolle ausgespielt, die Straßen vermitteln nur noch den Verkehr im engeren Bezirk, zwischen einzelnen Gemeinden, kleinen Verkehrszentren und den umliegenden dahin gravitierenden Ortschaften. Aber diese Zeit ist vorbei, und sie ist eben vorbei durch das Automobil. Ein erheblicher Teil des Verkehrs, der auf der Eisenbahn sich bewegt hat, hat sich wieder auf die Landstraßen geworfen, und wenn nun dieser „durchgehende Verkehr“ im

eminenter Sinne des Wortes — ich möchte ihn lieber „durchlaufenden Verkehr“ nennen — auf der Landstraße sich bewegt, so ist es gewiß nicht Sache der einzelnen Gemeinden, durch die er hindurch geht, dafür größere Opfer zu bringen, sondern Sache des Staates, und wenn der Staat sich seinerseits an die Automobilisten mit einer Steuer halten will, so ist das eine Sache für sich (Zuruf des Freiherrn von Voedlin: „das tut er ja!“). Das tut er gewiß, aber er kann es vielleicht noch mehr tun. Ich bin meinerseits durchaus kein Feind dieses Fuhrwerks und will nicht so weit gehen, wie der geehrte Herr Vorredner. Ich gebe ihm zu, die Nachteile sind sehr groß, aber die Vorteile erkenne ich meisteils durchaus nicht. Nun also, ich möchte es vollständig ausgeschlossen lassen, inwieweit sich der Staat an die Automobilbesitzer halten will; er hat jedenfalls zunächst die Mehrkosten zu tragen, die aus diesem durchgehenden Verkehr erwachsen, und wie sich die Sache jetzt gestaltet hat, ist der Beitrag von durchschnittlich $\frac{1}{4}$, den die Gemeinden zum Aufwand für die Landstraßen leisten, jedenfalls ein reichlicher, und wenn er durchschnittlich ein reichlicher ist, ist es ganz gewiß nicht ungerechtfertigt, wenn auch dort, wo die einzelnen Gemeinden ein etwas näheres Interesse an den Landstraßen haben, innerhalb des Ortsetzers, der Beitrag auch nicht höher bemessen wird, als auf $\frac{1}{4}$. Wenn man ihn hier höher greifen wollte, wäre das gerade so, wie wenn man bei einer Kreuzung verschiedener Straßen, an welcher der Verkehr zusammenläuft, die einzelnen Grundbesitzer, die um diese Straßenkreuzung herumliegen, in einer besonderen Weise zur Deckung des Aufwands beiziehen wollte. Denn etwas anderes ist es gar nicht; im Ortsetzer konzentriert sich der Verkehr etwas, und draußen verteilt er sich. Der Aufwand aber muß ineinander gerechnet werden, und was draußen recht ist, auch drinnen billig, und wenn man drinnen die Lasten erhöhen will, muß man sie draußen erleichtern, und so kommt man auf das gleiche Resultat. Deshalb sollte man es lassen, wie es ist. Das allerdings gebe ich zu: Wenn eine Gemeinde innerhalb des Ortsetzers eine abnorm gute Unterhaltung zu erreichen wünscht, muß man es billigerweise so machen, wie es bei den Städteordnungsstädten gemacht worden ist. Wenn die Gemeinden etwa eine Asphaltdecke für die Straßen haben wollen, oder eine besonders kostspielige Art und Weise der Pflasterung wünschen und dergl., — gut, dann sollen sie an den Staat herantreten und sollen sagen, der Staat soll uns einen Zuschuß geben, der die Kosten einer normalen Unterhaltung deckt, dann bewirken wir die Herstellung selbst, wie wir sie für unsere Zwecke brauchen. Aber so lange nicht mehr verlangt wird, als die normale Unterhaltung, ist kein Grund zur Abänderung der jetzigen Ordnung. Und unter die normale Unterhaltung nach heutigen Verhältnissen möchte ich fast auch jetzt schon die Teerung rechnen. Auch diese gibt, da sie lediglich durch die Automobile notwendig geworden ist, keine Veranlassung, einen erhöhten Beitrag der Gemeinden zu verlangen. In dessen, wir haben die Sache in den letzten Tagen im Ausschuß der mittleren Städte erörtert und sind keineswegs der Ansicht, daß wir hier eigenmächtig auf dem gesetzlichen Viertel bestehen sollen, sondern glauben, daß man dem Staat hier etwas entgegenkommen können. Es ist aber vonseiten der Großh. Oberdirektion ein Beitrag von $\frac{2}{3}$ verlangt worden, und das ist entschieden als zu hoch betrachtet worden. Es soll auf dem demnächst in Aussicht stehenden Städtetag der mittleren Städte eine gemeinsame Stellungnahme zu der Frage herbeigeführt werden, und ich möchte dieser nicht vorgreifen. Das eine aber darf ich heute schon durchblicken lassen, daß es sich um einen absolut ablehnenden Standpunkt wohl nicht handeln wird.

Geh. Hofrat Dr. Bunte: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Ich möchte einige Worte über die Verordnung vom Jahre 1906 betreffend die Vorbereitung für den öffentlichen Dienst im Ingenieurfach, im Maschinenbau- und Hochbaufach sprechen und zunächst der Budgetkommission dafür danken, daß sie sich in einigen Punkten einstimmig den Wünschen der Ingenieure angeschlossen, in einem anderen Punkte sich teilweise für Erfüllung der Bitte der Ingenieure ausgesprochen hat. Es ist für unsere Technische Hochschule keineswegs gleichgültig, welches Wohlwollen die Diplomingenieure, die aus unserer Hochschule hervorgehen, vom Staate zu erwarten haben und ich möchte von Herzen wünschen, daß die Großh. Regierung nicht an Wohlwollen hinter der preussischen Regierung zurückbleibe. Ich erlaube mir ganz kurz auf einige Punkte zurückzukommen. Die Abweichungen der preussischen Vorschriften für die Ausbildung der Ingenieure von den badischen sind nicht sehr tiefgehend und wir sind der Hoffnung, daß sich eine volle Freizügigkeit der Ingenieure zwischen den Bundesstaaten ermöglichen läßt. Bei aller Freiheit der einzelnen Hochschulen soll doch eine gleichmäßige Ausbildung aller Ingenieure gewährleistet werden, und der Staat in erster Linie hat ein Interesse daran, eine Beamtenchaft zu haben, auf die er sich nach allen Richtungen hin verlassen kann, wo immer auch die Wiege des Kandidaten im deutschen Reich gestanden hat. Die Wirksamkeit des Ingenieurs geht über die Landesgrenzen hinaus und sowohl der Eisenbahningenieur wie der Wasserbauingenieur kommt in viele Beziehungen mit seinem Kollegen und Nachbarn, nicht nur in Württemberg und Elsaß, sondern im ganzen deutschen Reich und darüber hinaus, deshalb ist es wünschenswert, daß bei der Ausbildung nach den gleichen Grundsätzen verfahren wird, daß man gewissermaßen auf einem einheitlichen Boden steht, und es wäre sehr zu wünschen, daß man unwesentlichen Unterschieden in den Prüfungsvorschriften im Interesse einer Freizügigkeit aller Ingenieure im deutschen Vaterland keinen zu großen Wert beilegt.

Man ist nun von seiten der technischen Hochschule an die Großh. Regierung mit dem Wunsche herantreten, eine solche Freizügigkeit herbeizuführen und zu vermitteln, daß von der preussischen Regierung, die an unserer Hochschule abgelegten Diplomprüfungen anerkannt werden, wie das bei der in Darmstadt abgelegten Prüfung der Fall ist. Bei solchen Verhandlungen kommt es natürlich darauf an, welche Ausfichten die eigenen Landesländer haben. Nun ist zweifellos, daß den Ingenieur in einem großen Gemeinwesen, wie der preussische Staat, größere Aufgaben locken als in einem kleineren Staat. Um so mehr wird es deshalb die Aufgabe unseres badischen Landes sein, durch Entgegenkommen nicht nur die eigenen Landesländer zu halten, sondern auch andere tüchtige Kräfte heranzuziehen im Staatsdienst wie im Gemeinwesen und wie überhaupt in denjenigen Betrieben, wo die Ingenieure tätig zu sein pflegen.

Nun hat der Diplom-Ingenieur, der an preussischen technischen Hochschulen seine Prüfungen absolviert hat, ohne weiteres den Anspruch in einen staatlichen Betrieb einzutreten, sich dort weiter auszubilden, um später die Funktionen eines Staatsbeamten übernehmen zu können, sei es im Wasser- und Straßenbau, sei es im Eisenbahn- und Maschinenbau z.; er hat ohne weiteres ein freundliches Entgegenkommen des Staates zu erwarten, der ihm beihilflich ist, die ersten Schritte seiner praktischen Tätigkeit noch weiter zu leiten, nachdem er die Hochschule verlassen hat.

In Baden verhält sich der Staat, wie das in der Verordnung vom Jahre 1906 zum Ausdruck gekommen ist und wie auch einige Äußerungen der Großh. Re-

gierung im anderen Hohen Hause anzudeuten scheinen, gegenüber diesen Wünschen ablehnend; er sagt, daß es nicht seine Aufgabe sei für die weitere Ausbildung der Diplom-Ingenieure zu sorgen, sondern nur für diejenigen, welche er später als Beamte zu übernehmen gedenkt; im Uebrigen möge die weitere praktische Ausbildung jedem überlassen bleiben. Dieser Standpunkt ist ja in gewissem Sinn berechtigt. Wenn der Kandidat nicht beabsichtigt in den Staatsdienst zu treten oder wenn es sich um Spezialausbildung handelt, so wird das ganz von selbst der Fall sein. In einem Lande, wo der Wasserbau nicht entwickelt ist oder wo der Schiffsbau keine Stelle hat, wird der Ingenieur, der sich diesen Zweigen zuwenden will, naturgemäß darauf angewiesen sein, nach auswärts zu gehen. Aber Andere, welche beabsichtigen, in den Staatsdienst zu treten, namentlich dann, wenn die Konjunktur in der Privatindustrie nicht günstig ist, werden am liebsten ihre praktische Ausbildung an staatlichen Anstalten, beim Wasser- und Straßenbau, im Eisenbahndienst usw. sich erwerben wollen.

Es ist nun von seiten der Großh. Regierung ja auch in entgegenkommender Weise in Aussicht gestellt worden, daß man, soweit es angeht, die Diplomingenieure auch in den Staatsverwaltungen aufnehmen will, um ihnen eine weitere Einführung in die Praxis zu ermöglichen. Aber es wäre doch erwünscht, daß man in dieser Hinsicht sich ebenso entgegenkommend zeigen wollte wie in Preußen, zumal noch nirgends eine Belästigung durch allzu viele Staatsanwärter in Baden konstatiert worden ist. Im Gegenteil, man hat sich, wie aus verschiedenen Eingaben hervorgeht, vielfach genötigt gesehen, Ingenieure in den Staatsdienst zu übernehmen, welche früher die in der Verordnung vorgesehenen 3 Jahre im Staatsdienst nicht zugebracht hatten, die also völlig unvorbereitet mit den Formen und den Aufgaben der Staatsverwaltung übernommen werden.

Wenn die badische Regierung in gleicher Weise wie die preussische die Zulassung zum staatlichen Vorbereitungsdiensst vorläufig unbeschränkt zugibt, event. auch mit der von der Budgetkommission der Ersten Kammer empfohlenen Erweiterung, daß die Praxis auch im Gemeinbedienst oder in anderen Unternehmungen geleistet werden kann, so wird sie nicht nur den badischen Ingenieuren einen großen Dienst erweisen, sondern sie wird auch für den eigenen Betrieb eine Reserve schaffen, die in Zeiten des Aufschwungs der staatlichen Tätigkeit außerordentlich wertvoll sein kann.

Es ist dann gesagt worden, die badischen Ingenieure hätten von der Verordnung keinen Nachteil; ich glaube, der Nachteil ist ganz erheblich, denn wer in Preußen sein Diplomegamen gemacht hat, wird ohne weiteres zum staatlichen Vorbereitungsdiensst zugelassen und kann aus freiem Willen darauf verzichten; dem badischen Diplomingenieur, der in den badischen Staatsdienst gehen will und von der Regierung zum Vorbereitungsdiensst nicht genommen wird, dem hastet, das ist doch ohne Zweifel, ein Makel an, selbst wenn er das gar nicht verdient, selbst wenn er ein sehr tüchtiger und in der Praxis dem mit günstigeren Noten abgegangenen Kandidaten überlegen ist. Ich glaube, der allgemeine Wunsch wird wohl auch bei der Großh. Regierung Gehör finden, zumal nachdem diese Angelegenheit in gleichem Sinne auch in der Hohen Zweiten Kammer eine ausgiebige Behandlung gefunden hat.

Und nun nur noch ein Wort zur Titelfrage. Excellenz Bürklin hat ja in liebenswürdiger Weise seinen in der Kommission vertretenen gegenteiligen Standpunkt nunmehr in eine Unterstufung verwandelt. Ich möchte aber noch daran erinnern, daß auf allen Stufen der Staatsverwaltung der Titel eine nicht unbedeutende Rolle spielt

und daß man diesem Titelwesen eine Anziehung für den Staatsdienst verdankt, auf die man auch bei dem Ingenieur nicht verzichten sollte, denn es ist außer Frage, daß der Titel dem Staat eine Reihe von Kräften zuführt, die sich sonst der lohnenderen Privatthätigkeit zugewendet hätten. Ich weiß auch nicht, warum man eine Einrichtung in unserem badischen Land nicht übernehmen will, die längst zum Gemeingut der ganzen Bevölkerung in Norddeutschland geworden ist. Wenn ich sage, daß der „Regierungsbaumeister“ schon mehr als ein Jahrzehnt, ich glaube, schon seit 2 Jahrzehnten besteht, wenn ich dann noch hinzufüge, daß der „Regierungsbaumeister“ schon auf der Bühne ist (Heiterkeit) und daß er schon in Romanen eine Rolle spielt (Heiterkeit), so werden Sie mir zugeben, daß wir es mit einer Angelegenheit zu tun haben, bei der wir keinen Grund haben, nach den Gesetzen der Logik zu fragen und uns auf einen Standpunkt zu stellen, der zweifellos für unsere badischen Ingenieure kein Vorteil ist. Wenn der badische Diplomingenieur nach 3- und 4jährigem praktischen Dienst aus dem Staatsdienst austritt und wenn er dann aus der Liste gestrichen und ihm sein Titel „Regierungsbaumeister“ genommen wird, dann ist er entschieden schlimmer daran, als der Regierungsbaumeister a. D. in Norddeutschland, dessen Titel sagt: ich habe dem Staat drei Jahre lang gedient, habe das Staatsexamen bestanden und bin freiwillig ausgeschieden. Drei Jahre in der besten Zeit eines jungen Mannes, der vor der Frage steht, ob er in den Staatsdienst gehen bezw. bleiben oder sich dem Privatdienst zuwenden soll, in dieser Zeit, wo die körperlichen und geistigen Kräfte ihm gestatten, sich ellenbogenfrei zu machen, sind im Staatsdienst ein großes Opfer. Unsere deutschen Ingenieure kommen ohnedies schon sehr spät in die praktische Tätigkeit und viel zu spät an die Lösung selbständiger Aufgaben, und wir sollten alles tun, um es ihnen zu ermöglichen, daß sie in jungen Jahren mit frischem Mut, mit jugendlichen Kräften an die Lösung großer Aufgaben herangehen, wie es in anderen Ländern der Fall ist.

So, wie die Sache liegt, glaube ich sagen zu dürfen, daß auch die Technische Hochschule das allerlebhafteste Interesse daran hat, daß bei uns in Baden diese Angelegenheit in gleicher Weise geregelt wird wie in Preußen, und ich möchte dringend empfehlen, daß wir nicht ein „Reservatrecht“ schaffen, das unseren Landeskindern keinen Vorteil bringt.

Nun möchte ich einige Bemerkungen zur Geologischen Landesanstalt machen und mich dem, was Herr Oberbürgermeister Siegrist als Referent mitgeteilt hat, anschließen. Die Technische Hochschule in Karlsruhe bildet alle diejenigen Staatsingenieure aus, welche auf dem heimatischen Boden ihre Tätigkeit entfalten, und daß sie den gründlich kennen lernen müssen, wenn sie Eisenbahnen anlegen, wenn sie Tunnel, Wasser- und Straßenbauten ausführen, Wald und Wiesen pflegen, das bedarf keiner weiteren Begründung. Auch die Zahl derjenigen, die von der Geologischen Landesanstalt Gebrauch machen können, ist bei unserer Hochschule größer als bei den Universitäten, die keine Beamten ausbilden, die es mit dem Grund und Boden zu tun haben, soweit es nicht die Verwaltung anlangt. Aber hier frequentieren alle unsere Ingenieure die geologischen Vorlesungen, die von etwa 200 Studenten besucht werden; etwa 80-90 Ingenieure machen alljährlich ihre Prüfung in Geologie und Mineralogie. Hier ist deshalb der Boden, auf dem die geologische Landesanstalt die richtige Ausnützung finden kann.

Endlich möchte ich noch auf die Rheinregulierung, soweit sie mit der Gewinnung von Wasserkraften und mit chemischen Dingen zusammenhängt, zu sprechen kommen. Es ist darauf hingewiesen worden, daß mit der Rhein-

regulierung wohl auch die Bodenschätze des Oberrheins besser verwertet werden könnten, unter anderem die Bohnerze. Leider sind die Methoden, das Eisen aus Erz auf elektro-chemischem Wege zu gewinnen, noch sehr in der Kindheit; wohl aber gibt es Methoden zur Raffinierung des Eisens, und das hat vielleicht die Bemerkung veranlaßt. Zweifellos ist, daß für die Verwertung der Wasserkräfte des Oberrheins die elektrisch-chemische Industrie eine große Rolle spielt, und sie ist besonders in der Lage, die Wasserkräfte in wertvolle Produkte zu verwandeln, die Energie des Wasserfalls fast vollständig in transportable chemische Produkte überzuführen und eine Industrie anzufiedeln, die von großer Bedeutung für den badischen Staat ist. Ich möchte wünschen, daß wie es bisher in Neuhausen und Rheinfelden schon geschehen ist, am Oberrhein die chemische Industrie sich weiter anbedelt. Ich glaube, daß bei einer weitläufigen Politik diese Wasserkräfte, soweit sie für Baden in Betracht kommen, in nutzbringender Weise durch die elektro-chemische Industrie verwertet werden können.

Im Zusammenhang damit möchte ich auch die Anregung unterstützen, die von Herrn Fabrikdirektor Dewitz gegeben worden ist, bezüglich der Fortsetzung der Bohrungen am Oberrhein. Kalifalzlager sind nicht nur von außerordentlicher Wichtigkeit für die Landwirtschaft, sondern für die gesamte chemische Industrie, und Norddeutschland ist bisher das einzige Land, in welchem sich Kalifalzhänge von großem Umfange finden; da wäre es doch wünschenswert, wenn wir am Oberrhein auch ähnliche Bodenschätze antreffen würden, wie sie z. B. Preußen in Staßfurt und Umgebung besitzt. Wir haben ja schon bei dem mächtigen Salzlager in Wyhlen eine große und bedeutende Sodafabrik, und wenn die Bohrungen noch weitere Schätze im badischen Land erschließen — man hat wohl auch Gold gefunden, und es ist nicht unmöglich, daß das Geschiebe des Rheins noch goldreichere Sande beherbergt — so wäre das sehr zu begrüßen. Ich möchte deshalb wünschen, daß man die Bohrversuche am Oberrhein noch weiter fortsetzt.

Freiherr von Vocklin: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren: Nur ein paar Worte! Herr Defonomierat Frank hat mir die Ehre erwiesen, meine Ausführungen einer eingehenden Kritik zu unterziehen, und ich bin ihm ganz besonders dankbar dafür, vor allem für die Fülle der neuen gebotenen Anregungen. Er hat mit nicht allzu großem Maß von Wohlwollen die Automobile behandelt, und ich glaube daher annehmen zu dürfen, daß er seine Erfahrungen und seinen bewährten Ueberblick dadurch gesammelt hat, daß er mit dem Pferdefuhrwerk die verschiedenen Kreisstraßen des Landes und des Elsaß abgefahren hat, und daß er sich so ein Urteil hat verschaffen können, wie unsere Kreisstraßen den Vergleich mit den elsässischen aushalten.

Er hat dann darauf hingewiesen, daß diese Erörterungen eigentlich in die Kreisversammlungen gehören. Ich kann nun aber unmöglich auf alle Kreisversammlungen im Großherzogtum Baden gehen und würde dort jedenfalls auch nicht gehört, und darum habe ich mir die Freiheit genommen, an dieser Stelle meine Wünsche auszusprechen. Herr Defonomierat Frank hat sich schließlich selbst widerlegt, indem er sagte, daß die Kreise jedenfalls Veranlassung nehmen würden, aus den hier angeführten Anregungen, die Mißstände, die er also auch zugegeben hat, zu beseitigen. Wenn dies geschieht, so ist das erreicht, was ich erstrebte und ich gebe mich zufrieden. Wozu also die Polemik?!

Er hat sodann die Frage aufgeworfen, warum ich nicht die Straßen genannt hätte, die Kreisstraßen, die

zu solchen Ausständen Veranlassung gegeben haben; nun, das habe ich nicht getan, um mir nicht das Odium einer Nachmittags Sitzung aufzuladen. Und schließlich, nachdem ich schon auf das Herz des Automobilisten hingewiesen habe, der das Unangenehme der Staubwolke, die er hinter sich läßt, selbst empfindet, hat mir Herr Defonomierat Frank vorgeschlagen, ich möge doch als Anreger hinter dem Automobil, dem Zukunftsaufomobil der Großh. Oberdirektion, herfahren. Da ich selbst schon auf dies Ungemütliche des Hinterherfahrens hingewiesen habe, ist mir auch hier der Zweck seiner Ausführungen nicht ganz klar. Ich kann daher nur annehmen, daß er nach einer Gelegenheit suchte, um eines seiner bekannnten bon mots anzubringen und muß darauf erwidern, daß ich lieber der allgemeinen Sitte folge, daß der Anreger vorfährt (Heiterkeit).

Präsident des Ministeriums des Innern, Wirkl. Geh. Rat Freiherr von und zu Bodman: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren: Zunächst darf ich dem Hohen Hause, seiner Kommission und insbesondere dem Herrn Berichterstatter danken für die freundliche Stellung, welche auch gegenüber diesem Teil der von mir zu vertretenden Verwaltung genommen worden ist. Ich darf insbesondere auch danken für die Anerkennung, die ausgesprochen worden ist für unser Staatsstraßenwesen, und es war mir auch eine besondere Freude, von Herrn Stadtrat Voock die Anerkennung ausgesprochen zu erhalten für die Tätigkeit des Personals der Großh. Straßenbauverwaltung im Kreisstraßen- und Kreisgemeinbewegwesen.

Was die einzelnen Bemerkungen und Anregungen betrifft, die in dem Berichte Ihrer Kommission niedergelegt und auch hier erörtert worden sind, so steht hier an erster Stelle die Kritik, welche geübt worden ist an der Landesherrlichen Verordnung vom Jahre 1906 über die Vorbildung der Ingenieure. Ich habe mich über diesen Punkt eingehend im anderen Hohen Hause geäußert und darf wohl auf jene Äußerungen im wesentlichen Bezug nehmen und nur zwei Punkte hier hervorheben: der eine ist, daß es sich hier doch eigentlich — zunächst wenigstens — um eine wesentlich akademische Frage handelt. Wir haben bisher, obwohl die Verordnung sagt, daß die Diplomingenieure nur nach Bedarf in den staatlichen Vorbereitungsdienst aufzunehmen sind, alle Diplomingenieure in den staatlichen Dienst aufgenommen. Es war einer noch zurückgewiesen, und dieser eine ist kürzlich vorstellig geworden, und auch ihm wird die Pforte in den Vorbereitungsdienst des Staates geöffnet werden. Es wäre also wohl nahe gelegen, wie ich auch dem anderen Hohen Hause anheimzustellen mir erlaubte, abzuwarten, ob wirklich Unzutraglichkeiten und Benachteiligungen aus der Bestimmung der landesherrlichen Verordnung sich ergeben würden. — Das andere ist, daß der Wunsch des anderen Hohen Hauses, wie er in der Resolution niedergelegt ist, und wie ihn nun die Kommission sich zu eigen gemacht hat, über dasjenige hinausgeht, was in Preußen rechtens ist. Es wurde zur Begründung dieses Wunsches vor allem auch darauf hingewiesen, daß, wenn er nicht in Erfüllung ginge, die badischen Landeskinder benachteiligt würden gegenüber den Staatsangehörigen und Studierenden in Preußen. Es ist aber auch in Preußen eine allgemeine Zulassung der Diplomingenieure zum staatlichen Vorbereitungsdienst nicht ausgesprochen. Der Sachverhalt ist, wie ich im anderen Hohen Hause dargelegt habe, der, daß ursprünglich dieselbe Bestimmung in der preussischen Verordnung gestanden hat, wie wir sie jetzt noch in unserer Landesherrlichen Verordnung haben, und auf Vorstellung der Ingenieure ist diese Bestimmung dann dahin ge-

ändert worden, daß dem Sage, es würden die Diplomingenieure nur nach Bedarf zur weiteren Ausbildung im Staatsdienst zugelassen, der weitere hinzugefügt wurde, welcher lautet:

„Ueber diese Zahl hinaus können außerdem Diplomingenieure lediglich zur Ausbildung, und um ihnen die Ablegung der Staatsprüfung zu ermöglichen, angenommen werden, soweit es ohne Ueberlastung der Beamten durch die Ausbildungstätigkeit und ohne Gefährdung der gründlichen Ausbildung der Diplomingenieure angängig ist.“

Es ist also nicht unbedingt die Zulassung der Diplomingenieure in den staatlichen Vorbereitungsdienst ausgesprochen, sondern nur soweit es möglich ist ohne Belastung der Staatsstellen und ohne Gefährdung der gründlichen Durchbildung. Es kann also, glaube ich, wenn man eine Einheitlichkeit der Vorschriften herstellen will, doch wohl nur davon die Rede sein, daß unter derselben Voraussetzung auch bei uns die Diplomingenieure zum staatlichen Vorbereitungsdienst zugelassen werden.

Was die Titelfrage betrifft, so ist die in der Tat in Preußen dahin geregelt — auch durch eine spätere Abänderung der Verordnung — daß diejenigen Diplomingenieure, welche unter der einschränkenden Voraussetzung, die ich soeben mitgeteilt habe, zum Vorbereitungsdienst zugelassen werden, die aber dann nach Ablegung der Staatsprüfung nicht entgeltlich in den staatlichen Dienst übernommen werden, daß diese dann den Titel „Regierungsbaumeister a. D.“ führen dürfen. Die Großherzogliche Regierung steht auf dem Standpunkt, daß es ein Widerspruch ist, wenn man dem Titel einen Beisatz a. D. hinzufügt in einem Falle, wo der Betreffende in der durch den Titel ausgesprochenen Stellung überhaupt gar nicht tätig gewesen ist. Etwas anderes ist es, wenn er als Regierungsbaumeister schon tätig gewesen ist. Da gibt aber die jetzt schon bestehende und die durch das neue Beamtengesetz vorgesehene Bestimmung die Möglichkeit, ihnen diesen Titel zu belassen. Die ganze Frage wird übrigens einer erneuten Prüfung zu unterziehen sein. Veranlassung dazu gibt die Petition, welche der Großherzoglichen Regierung und den Ständen zugegangen ist und die Resolution des anderen Hohen Hauses und wird weiter gegeben werden durch die Stellungnahme dieses Hohen Hauses. Auf die Stellungnahme der beiden Häuser des Landtags wird gebührende Rücksicht zu nehmen sein. Wie aber das Ergebnis dieser nochmaligen Prüfung ausfallen wird, an welcher nicht nur mein Ministerium beteiligt ist, sondern die auch die anderen Ministerien berührt, darüber kann ich mich zur Zeit hier nicht aussprechen.

Es ist dann weiter der Wunsch geäußert worden, daß die Vergütung, welche dem Straßenbaupersonal dafür zuteil wird, daß es an der Tätigkeit der Kreise für die in Kreisfürsorge übernommenen Gemeindegewerke teilnimmt, erhalten bleiben möge und nicht durch die neue Beamtengesetzgebung in Wegfall komme. Das ist auch die Absicht der Großherzoglichen Regierung. Es soll diese Vergütung dem Personal der Straßenbauverwaltung erhalten bleiben. Was das Rechtsbedenken betrifft, welches zuerst im anderen Hohen Hause geäußert wurde, daß eine etatrechtliche Deckung für die Berechtigung dieser Vergütung von Staatsmitteln zunächst durch eine Aenderung des Art. 29 des Statgesetzes beschafft werden müßte, so bin ich bisher der Meinung gewesen, daß wir in der Tat eine etatrechtliche Deckung schon in dem Artikel 21 des Statgesetzes haben. Indessen ist von dem Finanzministerium bereits die Bereitwilligkeit ausgesprochen worden, durch Aenderung des Artikels 29 des Statgesetzes, diesem Bedenken Rechnung zu tragen.

Was die Grundzüge hinsichtlich der Verteilung dieser Vergütungen betrifft, so ist maßgebender Grundsatz der, daß unter Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung, des verschiedenen Maßes der Beanspruchung der Arbeitskräfte für die Tätigkeit der Kreise doch auch eine tunlichste Ausgleichung der allzugroßen Unterschiede in dem Betrag dieser Vergütungen herbeigeführt werde. Die große Verschiedenheit der von den einzelnen Kreisen gewährten Vergütungen und der auf die Einzelnen entfallenden Anteile daran ist als eine Unbilligkeit gegenüber einzelnen Beteiligten empfunden worden und sie hat auch der Staatsverwaltung Schwierigkeiten bereitet bei der Befestigung des Personals.

Was den Wunsch betrifft wegen der Abtheilung der Unterhaltungspflicht des Rheins zwischen den verschiedenen Verwaltungen, so ist diesem Wunsche bereits in der Hauptsache entsprochen, wenn auch nicht durch eine Vereinbarung von Staat zu Staat, aber durch eine Vereinbarung der beteiligten Staatsstellen untereinander. Es ist in der Tat schon eine solche Abtheilung in der Weise erfolgt, daß der Quere nach der Strom abgeteilt ist in Strecken, die ausschließlich der einen, und in Strecken, die ausschließlich der andern Verwaltung zugewiesen sind. Wenn in einem einzelnen Fall Unzuträglichkeiten hervorgetreten sind, so war das einem Zusammenreffen unglücklicher Umstände zuzuschreiben; der bayerische Bagger konnte ein Mal nicht beschafft werden, und es sind daraus gewisse Schwierigkeiten entstanden. Den Grundgedanken, der hier zum Ausdruck gebracht ist, kann auch die Wasserbauverwaltung nur als richtig anerkennen, sie wird sich auch ferner bemühen, ihm Rechnung zu tragen.

Die Kiesentnahme hat beschränkt werden müssen im Interesse der Regulierungsarbeiten. Der Strom bedarf des Kieses, um seinerseits das Regulierungswerk zu vollenden durch Ausfüllung der Lücken zwischen den künstlich geschaffenen Hindernissen, und man muß deshalb sehr sparsam sein mit Abgabe von Kies aus dem Rhein. Es ist aber auf Vorstellung der Beteiligten auf die bestehenden Verhältnisse insoweit Rücksicht genommen worden, als man geglaubt hat, daß dies im Hinblick auf das in erster Linie zu fördernde Regulierungswerk möglich ist.

Wenn Herr Frhr. von Boecklin das Lob, welches auch er in dankenswerter Weise den Landstraßen gespendet hat, glaubte einschränken zu müssen hinsichtlich der Kreisstraßen, so bin auch ich der Meinung, daß das eigentlich eine Sache ist, die in den Kreisversammlungen zur Sprache gebracht werden soll. Immerhin ist aber die Geltendmachung eines solchen Standpunktes und die Mitteilung solcher Wahrnehmungen auch hier dankenswert, da ja die staatliche Straßenbauverwaltung als technische Behörde die Arbeiten auch bezüglich der Kreisstraßen zu vollziehen hat. Ich glaube aber, daß bei dem ungünstigen Urteil doch wohl nicht nur die Kreisstraßen im Sinn des Kreisstraßengesetzes gemeint gewesen sind, sondern auch die Kreisgemeindegewerke, was wir früher Vizinalstraßen genannt haben, und daß vielleicht die elsässischen Vizinalstraßen nicht ganz identisch sind mit unseren Kreisstraßen, sondern auch dasjenige mit inbegriffen ist, was bei uns Kreisgemeindegewerke genannt wird. Die Anregung wird von uns weitergegeben werden. Die Straßenbauverwaltung nimmt davon Kenntnis, und sie wird diesem Gegenstand erneut ihre Aufmerksamkeit zuwenden. Der Platz aber für die Anregung der Verbesserung im einzelnen sind, wie gesagt, die Kreisversammlungen.

Wenn der Herr Frhr. von Boecklin ein Automobil für die Oberdirektion gewünscht hat, so kann ich ihm für die Äußerung dieses Wunsches nur dankbar

sein. Dieses Kraftfahrzeug stand bereits im Voranschlag für 1908/09, es war aber eines der zahlreichen Opfer, die der Finanzlage gebracht werden mußten bei den Erörterungen, die der endgültigen Feststellung des Staatsvoranschlags vorherzugehen pflegen. Eine der Erwägungen für die Aufnahme dieses Fahrzeuges in dem Staatsvoranschlag war in der Tat die, daß es ganz nützlich sei, wenn auch die Mitglieder der Oberdirektion am eigenen Leibe die kleinen Büchel und die Löcher usw. empfinden, die sich in den einzelnen Straßen befinden. Die Anregung wird weiter verfolgt werden, und ich hoffe, daß wir in eine Lage kommen, wo wir auch der Oberdirektion zu einem Kraftfahrzeug verhelfen können.

Was die Anregung des Herrn Frhr. von Boecklin betrifft, die Gemeinden stärker herbeizuziehen zur Unterhaltung der Landstraßen, soweit sie durch den Ortssetzer gehen, so möchte ich mich auf den Standpunkt derjenigen anderen Herren stellen, die zu der Frage Stellung genommen haben. Es ist ja ganz richtig, daß die Gemeinden einen viel größeren Nutzen von einer Landstraße haben, die durch den Ort hindurchgeht, als von einer Landstraße, die durch ihre Gemarkung ohne Berührung des Ortes hindurchzieht. Aber diesem Gesichtspunkt ist bisher nur nach der negativen Seite Rechnung getragen worden. Der Standpunkt des Gesetzes ist der, daß der Beitrag der Gemeinde ein Viertel beträgt zu der Unterhaltung der Landstraßen, die durch ihre Gemarkungen hindurchziehen, und daß dieser Beitrag ermäßigt werden kann, wenn die Gemeinde nachweist, daß sie nur einen geringen oder gar keinen Vorteil von dieser Landstraße hat. Es sind das insbesondere die Fälle, wo eine Landstraße weit von dem Orte weg durch die Gemarkung hindurchzieht und der Verkehr der Einwohner dieses Ortes wenig oder gar keinen Nutzen davon hat. Die Gemeinden aber nun umgekehrt stärker heranzuziehen, weil eine Landstraße durch den Ortssetzer hindurchführt, das würde ich auch vom allgemeinen Standpunkt der inneren Verwaltung nicht begrüßen und nicht vertreten können. Ich glaube, wir müssen im allgemeinen doch dahin streben, die Gemeinden tunlichst zu erleichtern, nicht sie weiter zu belasten (Sehr richtig!). Und ich glaube deshalb, daß man es bei der Regel des Beitrags im Betrag von einem Viertel belassen sollte und daß Ausnahmen nur eintreten sollten in der Richtung der Ermäßigung dieses Beitrags, nicht in der Richtung der Erhöhung.

Was nun das Teeren betrifft, so kann man ja sehr wohl der Ansicht sein, daß es der Billigkeit entspräche, wenn der Staat, der den Automobilverkehr auf seinen Straßen zuläßt, den dadurch bedingten Beschränkungen der Annehmlichkeiten des Lebens, wie sie namentlich durch die Staubeentwicklung, durch das Eindringen des Staubes in die Wohnungen entstehen, Rechnung trägt, indem er den Aufwand für die dagegen zu ergreifenden Maßnahmen trägt. Allein das ist eine Erwägung de lege ferenda. Die Sache ist nach unserer Ansicht im Straßengesetz bereits geregelt. Das Straßengesetz sagt im § 25 Absatz 2, daß Vorkehrungen, Arbeiten, welche wesentlich nur den Interessen der Gesundheit, Reinlichkeit oder Annehmlichkeit dienen, in der Pflicht zur Unterhaltung nicht begriffen sind, vielmehr soweit ein öffentliches Interesse vorliegt, der Gemeinde obliegen. Wir sind der Ansicht, daß diese Bestimmung auch auf das Teeren der Straßen Anwendung findet, daß es also Sache der Gemeinde ist, das Teeren vorzunehmen, und daß der Staat nur aus Billigkeitsrücksichten und auch, weil doch auch ein gewisser Nutzen für die Straße damit verbunden ist, wenn dieselbe geteert wird, der Gemeinde Beiträge leisten kann. Und das ist nun bisher dadurch

zum Ausdruck gekommen, daß der Staat das Teeren vornimmt, daß er aber zwei Drittel der Kosten von der Gemeinde zurückerhebt, während er ein Drittel auf sich selbst nimmt. Wenn nun die mittleren Städte diesen Gegenstand auf die Tagesordnung ihrer nächsten Tagung gesetzt haben und eine Vorstellung darüber an die Regierung richten wollen, so wird das Gelegenheit geben, die Frage einer erneuten Prüfung zu unterziehen. Es ist ja ganz richtig, daß mit jeder Staubwolke, wie das in dem Bericht Ihrer Kommission ausgesprochen ist, ein Teil der Straße davonfliegt und daß, wenn diese Staubwolke nun durch das Teeren auf der Straße zurückgehalten wird, wenn der Staub infolge des Teerens gar nicht entsteht, damit auch etwas zur Unterhaltung der Straße beigetragen wird. Es wird sich dann nur fragen, ob das so wesentlich ist, daß man nicht mehr sagen kann: im Wesentlichen dient das Teeren der Annehmlichkeit und der Gesundheit. Es wird darauf ankommen, welcher Gesichtspunkt da überwiegt. Es werden aber auch Billigkeitsgesichtspunkte in Betracht kommen, der Gesichtspunkt namentlich, den ich schon hervorgehoben habe, daß eben doch der Staat den Verkehr der Automobile zuläßt und daß dieser Verkehr diese große Staubeentwicklung hauptsächlich zur Folge hat.

Wenn von Herrn Freiherrn von Boecklin gesagt worden ist, daß Baden sich eines üblen Rufes erfreut hat in Bezug auf die Behandlung der Kraftfahrzeuge, so kann ich dem zwar nicht widersprechen; ich halte aber diesen üblen Ruf in den Tatsachen nicht für begründet. Wenn davon in Automobilfreundekreisen gesprochen ist, daß die badische Regierung automobilfeindlich ist, so ist das, glaube ich, auch für die Vergangenheit nicht richtig. Die badische Regierung hat eben auch gegenüber den Kraftfahrzeugen das Gesetz zu handhaben und die Vorschriften durchzuführen. Die Schwierigkeit ist eben die, immer die rechte Mitte zu halten und auch denjenigen Beschwerden abzugeben, die die Besitzer der Kraftfahrzeuge mit Recht gegen den übrigen Verkehr erheben. Daß da Mißstände bestehen, gebe ich ohne weiteres zu, und es hat das Ministerium diesen Mißständen auch wiederholt seine Aufmerksamkeit zugewendet, es hat sie auch zum Gegenstand von Instruktionen an die Bezirksamter gemacht und hat namentlich darauf hingewirkt, daß die Beleuchtung der Fuhrwerke bei Nachtzeit streng durchgeführt wird. Es ist das, glaube ich, eine weitverbreitete Unsitte bei uns, daß die Fuhrwerke zu Nachtzeit nicht beleuchtet werden, und man kann sich eigentlich nur darüber wundern, daß nicht in größerem Umfange schon Unglücksfälle daraus entstanden sind. Was das Einhalten der rechten Straßenseite für die Fuhrwerke betrifft, so besteht in Baden eine allgemeine Vorschrift dieser Art nicht; es besteht nur die Vorschrift, daß die Fuhrwerke nach rechts ausweichen sollen, und allerdings müssen, um dieser Vorschrift genügen zu können, die Fuhrwerke wenigstens bei starkem Verkehr zum vornherein die rechte Seite der Straße einhalten, weil sie sonst häufig nicht in der Lage sind, rechtzeitig der andern Vorschrift, nach rechts auszuweichen, zu genügen, namentlich wenn die Bügel so mangelhaft beschaffen sind, wie es häufig bei uns der Fall ist. Ich glaube auch nicht, daß man eine Vorschrift für die Fuhrwerke, rechts zu fahren, allgemein einführen sollte; in einzelnen Ländern besteht ja eine solche Vorschrift. Es ist aber, glaube ich, doch eine große Zumutung für den Fuhrwerksbesitzer, wenn auf stark gewölbten Straßen er auf der geeigneten Seite der Straße fahren muß, währenddem er vielleicht auf Kilometer hinaus die Straße überblicken und sein Auge kein anderes Fuhrwerk entdecken kann. Wünschenswert ist es nur da, daß die rechte Seite eingehalten wird, wo ein lebhafter Ver-

kehr stattfindet, oder wo es sich um unübersehbare Straßenstrecken handelt, insbesondere also um Stellen, wie die von Herrn Geh. Kommerzienrat Koelle hervorgehobene bei Raftatt, wo übrigens durch eine spezielle Vorschrift das Rechtsfahren vorgeschrieben ist. Wer dort der Vorschrift zuwiderhandelt, macht sich strafbar und wird auf Antrag auch bestraft werden.

Es ist von Herrn Baron von Voecklin auch aufmerksam gemacht worden auf den internationalen Kongress, der in Paris stattfinden wird über das Straßenwesen. Dieser internationale Kongress ist auch Gegenstand der Aufmerksamkeit der Großherzoglichen Regierung, und die Regierung wird ihn beschicken, in welchem Umfang, das steht zur Zeit noch nicht fest. Die Großherzogliche Regierung wird voraussichtlich an der damit verbundenen Ausstellung für Straßenwesen teilnehmen.

Was den Weg von Sulzfeld nach Ochsenburg betrifft, dessen sich schon vor 35 Jahren Herr Freiherr von Göler in der Kreisversammlung des Kreises Heilberg angenommen hat, so wird die Großh. Regierung, wenn diese Sache an sie herantritt, ihre Aufmerksamkeit ihr nicht versagen. Es wird sich da nur um einen Staatszuschuß handeln, wie Herr Freiherr von Göler auch hervorgehoben hat. Es ist ja wohl ein Kreisgemeinbeweg, um den es sich handelt. Für diese Budgetperiode aber ist über die Mittel des Staates verfügt. Da die Sache schon vor 35 Jahren als wünschenswert erachtet wurde, so wird sie zwar als dringlich zu behandeln sein, aber wohl nicht so, daß sie nicht noch eine weitere Budgetperiode warten könnte. Immerhin bin ich auch für diese Anregung dankbar und werde, wenn die Sache an das Ministerium herantritt, der Anregung gedenken.

Es ist dann in dem Bericht der Kommission der Wunsch ausgesprochen, daß der Entwicklung der Schifffahrt zwischen Basel und Konstanz eine noch weitergehende Aufmerksamkeit von der Großh. Regierung geschenkt werden möge, und daß man ein Projekt darüber zur Ausarbeitung bringen möge. — Nun, daß die Großh. Regierung ihre Aufmerksamkeit der Sache zuwendet, habe ich bereits an anderer Stelle erklärt. Ich kann aber mitteilen, daß die Oberdirektion auch mit einer Prüfung der Angelegenheit wesentlich in der Richtung befaßt ist, wie es hier als Wunsch zum Ausdruck gebracht ist. Wenn wir auch nicht glauben, daß es unsere Sache ist, ein Projekt auszuarbeiten, so müssen wir uns doch hinlänglich über die Sache unterrichten, um Stellung nehmen zu können, wenn schweizerischerseits mit Vorschlägen an uns herangetreten wird. Nach unserer Auffassung liegt die Ausbildung des Schiffsverkehrs zwischen Basel und Konstanz vorweg im schweizerischen Interesse, und wir dürfen deshalb wohl abwarten, welche Stellung die Schweiz zu diesem Vorhaben einnimmt. Der Gegenstand ist ja einer Erörterung im schweizerischen Nationalrat unterzogen worden; er hat dort eine im wesentlichen pessimistische Beurteilung gefunden. Es ist aber dort ausdrücklich anerkannt und ausgesprochen worden, daß der Bundesrat sich mit dem Studium dieser Frage zu befassen haben wird, und es ist deshalb zu erwarten, daß schweizerischerseits dazu Stellung angenommen werden wird. Unsere Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, mit der das Ministerium bereits im Oktober vorigen Jahres in eine Erörterung über diese Angelegenheit eingetreten ist, wobei unser grundsätzlicher Standpunkt der Oberdirektion dargelegt wurde, hat selbst den Gegenstand ihrer vorzunehmenden Studien wie folgt bezeichnet:

Es werde zunächst zu prüfen sein, welche Art von Schiffen auf diesem Teil des Rheins zur Beförderung

von Waren und Personen in Frage kommen würde. Das hängt ja ab einmal von der Art der Schiffe, die auf dem Bodensee fahren, von der Beschaffenheit des Fahrwassers usw. Es werde dann zu prüfen sein, welche bereits vorhandenen Schifffahrtshindernisse zu umgehen sein würden durch Kanäle, und es werde für die noch übrig bleibende Strecke des Flusses zu prüfen sein, welche Vorschriften zu treffen seien, um die Entstehung weiterer Schifffahrtshindernisse zu verhüten, welche Maßnahmen insbesondere nötig seien bei Brückenbauten und bei der Anlage von Kraftwerken. Es ist da insbesondere gedacht an die Vorkehrungen für die Ermöglichung späterer Anlagen von Schleusen usw. Es darf wohl ferner als Gegenstand dieses Studiums, das durch Erhebungen an Ort und Stelle in diesem Frühjahr ergänzt und gefördert werden soll, bezeichnet werden ein Eingehen auf die einzelnen Ausführungen des Ingenieurs Gelpke in seinen wiederholten Vorträgen. Herr Ingenieur Gelpke ist bekanntlich der Optimist in dieser sehr wichtigen Frage, und diesem Optimisten stehen zahlreiche Pessimisten gegenüber; es wird sich wohl darum handeln, hier die richtige Mitte zu finden. Die Regierung wendet also der Frage ihre ganze Aufmerksamkeit zu und glaubt damit auch dem Wunsche, der hier zum Ausdruck gebracht worden ist, im Grundgedanken entsprochen zu haben.

Es sind ferner die Bohrungen zur Sprache gebracht worden und ist als erwünscht erklärt worden, daß Bohrungen in gewissen Landesgegenden nach Kalisalzen stattfinden. Auch das ist Gegenstand der Aufmerksamkeit der Großh. Regierung und bereits Gegenstand eines Schriftwechsels zwischen den beteiligten Ministerien gewesen. Dasjenige Ministerium, von dem diese Bohrungen auszugehen hätten, ist das Finanzministerium, denn es gehört das in den Geschäftskreis der Großh. Domänen-direktion.

Der Antrag der Kommission fand hierauf einstimmige Annahme.

Den Bericht der Budgetkommission über das Budget des Großh. Ministeriums der Finanzen für die Jahre 1908 und 1909, und zwar die Ausgaben Titel I, II, III, XI, XII und XIII (Ministerium; Landes-hauptkasse; Hochbauwesen; Ruhegehälter, Hinterbliebenenversorgung und Gnadengaben; Allgemeiner Fonds der Großh. Regierung; Unterstützungs- und Belohnungs-fonds) erstattet

Geh. Kommerzienrat Koelle: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Der Bericht, den ich namens Ihrer Budgetkommission zu erstatten habe, umfaßt einen Teil des Budgets des Großh. Finanzministeriums, und zwar Titel I, II, III, XI, XII und XIII der Ausgaben. Angefordert sind unter Titel I Ministerium im Ordentlichen Etat für die beiden Jahre 1908/09 zusammen 314 300 Mark, unter Titel II Landeshauptkasse 121 000 M., unter Titel III Hochbauwesen 1 172 340 M., unter Titel XI Ruhegehälter, Hinterbliebenenversorgung und Gnadengaben 14 313 840 M., unter Titel XII Allgemeiner Fonds der Großh. Regierung für im Staatsvoranschlag nicht vorgezeichnete Bedürfnisse persönlicher und sachlicher Art 100 000 M., und endlich unter Titel XIII Unterstützungs- und Belohnungsfonds 82 330 M.

Die angeforderten Beträge entsprechen im großen ganzen den Summen, die auch in der letzten Budgetperiode angefordert waren. Ein Mehrerfordernis von einigem Belang findet sich nur bei Titel XI Ruhegehälter, Hinterbliebenenversorgung und Gnadengaben mit 1 067 260 Mark. Die Anforderung entspricht aber den Berechnungen über den mutmaßlichen Zuwachs in den Jahren 1908/09 und es ist dagegen nichts einzuwenden.

Zu einer kurzen Besprechung in der Kommission hat lediglich die Anforderung unter Titel III Hochbauwesen Ziffer 3c von 15 000 M. für Vergütung der Bezirksbauinspektions-Beamten für ihre Inanspruchnahme beim Bauwesen der Gemeinden, anderer Körperschaften und Stiftungen Veranlassung gegeben. Ueber diese Position wurden in der Budgetkommission der Zweiten Kammer längere Verhandlungen gepflogen und es wurden Bedenken geltend gemacht sowohl in sachlicher Beziehung, hinsichtlich der Beträge selbst, als namentlich in der Richtung, daß die Art und Weise, wie sie in das Budget eingestellt sind, mit Artikel 29 Absatz 2 des Statgesetzes nicht vollständig im Einklang stehe. Das Großh. Finanzministerium hat sich darauf in einem ausführlichen Schreiben geäußert, welches in dem Bericht der Budgetkommission der Zweiten Kammer auf Seite 3 bis 8 abgedruckt ist und aus dem ich nur einige Punkte erwähnen will. Das Ministerium sagt, daß diese Vorschriften schon seit den ersten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts bestanden und zu Bedenken niemals Anlaß gegeben habe. Die Einrichtung, daß die Gemeinden für Erstellung ihrer Bauten die Dienste der Bezirksbauinspektion in Anspruch nehmen können, sei vorzugsweise zu gunsten der Gemeinden getroffen, welche keine eigenen Baubeamten anstellen können. Es solle diesen die Möglichkeit geboten werden, sich bei ihren Bauten der staatlichen Bauorgane zu bedienen, um nicht genötigt zu sein, sich an eine private technische Kraft zu wenden, deren Vertrauenswürdigkeit und Sachkenntnis sie zu beurteilen oft nicht in der Lage seien. Die Gemeinden führen dabei auch wesentlich billiger, indem sie kaum die Hälfte des Honorars zu zahlen haben, das nach den allgemeinen Normen den Privatarchitekten zu bewilligen wäre. Aber auch die staatliche Hochbauverwaltung müsse Wert darauf legen, daß den Bezirksbaubeamten Gelegenheit geboten werde, Neubauten auszuführen und auf diese Weise sich künstlerisch schöpferisch zu betätigen. Es sei oft der Fall, daß die Bezirksbaubeamten keine Gelegenheit finden, innerhalb einer Budgetperiode Neubauten für den Staat auszuführen, sondern lediglich mit Verwaltungsarbeiten oder mit Instandhaltung von Gebäuden beschäftigt seien. Das könne ihren künstlerischen Anforderungen nicht genügen, und es sei zu fürchten, wenn ihnen keine Gelegenheit geboten wäre, Neubauten auszuführen, daß sie bei der ersten Gelegenheit sich vom Staatsdienst abwenden und ihr Können anderweitig in einer ihren Neigungen und Fähigkeiten mehr entsprechenden Weise zu verwerten suchen. Derartige Vorgänge würden aber nicht im Interesse des Staates liegen. Die Gemeinden, welche die Arbeitskräfte der staatlichen Baubeamten in Anspruch nehmen, vollständig frei ausgehen zu lassen, scheinete aber nicht richtig, und würde eine Unbilligkeit sein gegenüber denjenigen Gemeinden, welche eigene Baumeister anstellen oder aus besonderen Gründen ihre Bauten durch Privatarchitekten gegen Honorar ausführen lassen. Es müßten deshalb Gebühren erhoben werden, aber diese Gebühren lediglich für die Staatskasse zu vereinnahmen und nicht zu Belohnungen zu verwenden, sei auch nicht angängig, weil damit nicht nur mit einer nahezu ein Jahrhundert langen Übung gebrochen würde, sondern weil es auch ein weiterer Anlaß gerade für die fähigeren Beamten sein würde, aus dem Staatsdienst auszutreten und sich andertweitig lohnendere Beschäftigung zu suchen. Diese Gründe sind durchschlagend und wurden von Ihrer Kommission vollständig gewürdigt; sie wurden auch von der Kommission der Zweiten Kammer als zutreffend anerkannt und dieselbe blieb nur bei dem Bedenken hinsichtlich der Einstellung ins Budget stehen.

Da aber die Großh. Regierung, wie das heute schon bei einem anderen Anlaß erwähnt wurde, sich bereit erklärt

hat, bei dem bereits vorliegenden Gesetzentwurf „Die Aenderung des Gesetzes über den Staatsvoranschlag und die Verwaltung der Staatseinnahmen und Ausgaben (Statgesetz) betreffend“ dafür zu sorgen, daß in irgend einer Weise eine solche Fassung gefunden wird, daß in Zukunft die geäußerten Bedenken in Wegfall kommen, hat Ihre Budgetkommission keinen Anlaß, hierzu noch besonders Stellung zu nehmen. Sie hat auch bei keinem anderen Titel irgend welche Beanstandung gefunden, und ich glaube deshalb davon absehen zu dürfen, die Ziffern im einzelnen vorzutragen, und beschränke mich darauf, auf meinen gedruckten Bericht zu verweisen.

Namens Ihrer Budgetkommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, stelle ich den Antrag:

Höhe Erste Kammer wolle Titel I—III und Titel XI—XIII der Ausgaben im Gesamtbetrag von 16 103 810 M. in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der Höhen Zweiten Kammer genehmigen.

Oberbürgermeister Dr. Winterer: Meine Herren, die Einstellung von ungefähr 2¼ Millionen als Zuschuß zur Beamtenwitwenkasse gibt mir Veranlassung, die Aufmerksamkeit des Hohen Hauses, ganz besonders aber des Herrn Finanzministers auf diese letztere zu lenken, nicht in dem Sinne, als ob ich heute einen Antrag stellen, als ob ich eine Entscheidung herbeiführen wollte, sondern lediglich im Sinne einer Anregung, als guten Rat, dessen Verwertung dann bei der Verberichtigung des Finanzgesetzes oder vielleicht schon des Beamtengesetzes zu erfolgen hätte. Diese Beamtenwitwenkasse ist ja bekanntlich schon bald hundert Jahre alt und ist in einer Zeit entstanden, als die Verpflichtung des Staates zur Witwenversorgung noch nicht allgemein anerkannt gewesen ist. Es ist ursprünglich eine Art Privatversicherung der Beamten gewesen, eine Gesellschaft auf Gegenseitigkeit, zu der die Beamten gezwungen wurden und zu der der Staat lediglich Zuschüsse in immer weiterem Maße gegeben hat. Mit der Zeit hat sich nun aber die staatsrechtliche Auffassung vollständig geändert, mit der Zeit hat der Staat zugegeben und heute ist es allgemein unbestritten, daß die Versorgung der Witwen gerade so eine unbedingte Pflicht des Staates ist, wie die Bezahlung des Beamten selber. Es liegt in der Uebernahme des Beamten in den Staatsdienst ohne weiteres die Verpflichtung, für die Witwe bis zum Lebensende zu sorgen. Der Staat hat dann auch schon, als das große Beamtengesetz im Jahre 1889 ins Leben trat, die Konsequenz gezogen und hat diesen Privatcharakter der Witwenversorgung vollständig getilgt. Seit dort ist das Vermögen, das diese Klasse angesammelt hatte, reines Staatsvermögen geworden, das zwar gesetzlich von altersher bis zu einem gewissen Grad geschützt war, das aber für den Beamten in der Tat einen besonderen, also gleichsam einen sichernden Zweck nicht mehr hat. Der Beamte und seine Witwe ist nicht um ein Jota sicherer, wenn das Vermögen der Klasse auf dem heutigen zufälligen Stande erhalten wird, und er ist nicht weniger sicher, wenn es gemindert wird. Dieses Vermögen ist jetzt durch allmähliche Zuweisungen insbesondere der letzten Periode angefüllt auf ungefähr 20 Millionen, und wenn Sie die Beilage 3 ansehen, wo der Spezialvoranschlag zur Beamtenwitwenkasse ist, so steht dort die Bemerkung: „Da das Vermögen selber nicht verringert werden soll, so muß der Staatszuschuß in dieser gewaltigen Weise erhöht werden.“ — Das ist eben gerade die Frage, ob dieses zufällig auf 20 Millionen angewachsen Vermögen so erhalten werden muß, daß man immer an ihm vorübergeht und sagt: das Fehlende muß der Staat zuschießen. Diesen Gedanken unter die Lupe zu nehmen wird uns aufgebrängt, da wir gegenwärtig überhaupt in gewissen Sinn in finanziellen Nöten sind und

da das Beamtengesetz und insbesondere die Witwenversorgung ganz bedeutende Anforderungen an uns stellen wird. Das, was hier eingestellt ist, wird doch nicht das wirkliche Gut der Ausgaben des bisherigen Etats sein, denn wir wissen noch nicht, wie die Beamtengesetzgebung ausfällt; wie man hört, so wird da natürlich, — und ich finde das berechtigt, — noch manchem Wünsche Rechnung getragen werden müssen und vielleicht kommen ganz spezielle Witwenwünsche in Betracht, die eine Milderung des, ich möchte sagen, fast grausamen Zustandes herbeigeführt sehen möchten, wonach an den unter früheren Gesetzen eingetretenen Witwen, ich möchte fast sagen, stets herlos vorübergegangen wird. Man hat ihnen gleichsam jeweils gesagt: Du wurdest abgefunden, du hast mit uns nichts mehr zu tun. Ich glaube demgegenüber: es würde für diese Beamten des badischen Landes, welche diese Kasse, diese 20 Millionen durch ihre 3prozentigen Beiträge, die längst aufgehoben sind, mit haben schaffen helfen, kein unsympathischer Gedanke sein, wenn man einen Teil dieses Vermögens in einer so kritischen Lage, in der wir jetzt stehen, heranziehen würde, um die Schwierigkeiten der Beamtengesetzgebung überhaupt und insbesondere der Witwenversorgung etwas zu erleichtern. Es ist dies entschieden ein naturgemäßer und auch ein sympathischer Gedanke. Die fraglichen Millionen sind also einerseits entstanden durch die Beiträge der badischen Beamtenchaft seit Jahrzehnten, aber andererseits auch durch die Beiträge der Steuerzahler, die jeweils mehr zugeflossen haben, als in dem Augenblick nötig war, sonst hätte der Fonds ja nicht so rasch anwachsen können. Es ist also trotz aller im Verlauf der Zeiten getroffenen Aenderungen dieses Vermögens als ein Reservefonds zu betrachten, mit dem ausgeglichen werden sollte. Wenn man ihn natürlich überhaupt nie angreifen will, wenn man sagt, das ganze Defizit muß ungekehrt die Staatskasse bezahlen, so wird er eben auf demselben zufälligen Standpunkt auch immer erhalten bleiben, wo er jetzt ist. Es wird dies aber wohl nirgends vorgezeichnet sein. Was die Kasse von sonsther geerbt hat, kann man ja erhalten. Ich bin überhaupt gewiß nicht dafür, daß man ohne Not wesentlich eingreift und den Fond mindert. Allein man möge doch auf allen Seiten erwägen: unsere jetzige finanzielle Verlegenheit, wo man schon davon gesprochen hat, die Eisenbahnzuschüsse zu sistieren, die Rheinregulierungskosten auszusparen und alle diese Dinge zeigen, daß man eben schon mit einigen Millionen, die man im Verlauf von mehreren Jahren aus dieser Kasse herübernehmen würde, eine große Wirkung erzielen könnte. Wenn man annimmt, man würde in zwei bis drei Budgetperioden, während welcher ja alles überwunden sein wird, vier bis fünf Millionen in Aussicht nehmen, so würde das eine Erleichterung bedeuten, die ganz nennenswert und auch im Lande nicht ungerne gesehen würde, denn die ewigen Verhandlungen über eine nochmalige Erhöhung der staatlichen Vermögenssteuer, über die früher schon gesprochen wurde, beunruhigen sehr, und wenn dort die Schraube noch stärker angezogen werden müßte, so würde das sehr ungerne bemerkt werden. Ich möchte diese Erhöhung unter allen Umständen vermieden sehen.

Die Städte haben übrigens ganz die gleichen Fonds, nur haben diese nicht schon hundert Jahre zusammengepart, aber im Verhältnis sind sie ebenfalls bedeutend, da ursprünglich drei Prozent ebenfalls erhoben wurden. Jede von unseren Städten hat daher ein Vermögen für diese Zwecke von einigen hunderttausend Mark, es hat aber noch keine daran gedacht, diese Fonds ewig zu erhalten, dieselben sollen vielmehr mit derjenigen Generation verschwinden, welche sie gesammelt hat. Es ist dieses Vermögen eben der innersten Natur nach kein

Grundstoffsvermögen, sondern ein erwirtschaftetes Vermögen und ich sehe jetzt ab von dem Gesetz und den positiven gesetzlichen Bestimmungen. Seiner innersten Natur nach ist dieses angesammelte Vermögen ein durch Beiträge und Umlagen erwirtschaftetes Vermögen, welches keinen Grundstoffscharakter hat, etwa wie eine Stiftung, und es werden daher die Städte nicht anstehen, wenn die Pensionslast steigt, aus diesen Fonds, die angesammelt sind, Gelder herüberzunehmen. In ähnlicher Weise, so glaube ich, sollte der Gedanke nicht abgewiesen werden, jetzt einige Millionen, die erst in der letzten Zeit angewachsen sind — der Fonds war noch vor verhältnismäßig kurzer Zeit nur 10 bis 12 Millionen groß — oder einen Teil davon für die angedeuteten Zwecke nutzbar zu machen.

Also lediglich eine Anregung sollte mit meinen kurzen Worten gegeben werden, auf welche der Herr Finanzminister eventuell erst später, vielleicht beim Beamtengesetz oder beim Finanzgesetz, seine Erwiderung zu geben hätte.

Präsident des Ministeriums der Finanzen Wirkl. Geh. Rat Dr. Hönig: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Es liegt mir zunächst ob, Ihrer verehrlichen Budgetkommission zu danken für die glatte Erledigung der heute zur Beratung stehenden Titel vom Budget des Finanzministeriums.

Zunächst möchte ich einen kleinen Irrtum aufklären. Es ist auf der letzten Seite des gedruckten Berichts darauf hingewiesen, daß für außerordentliche Belohnungen von technischen Beamten die Summe von 3010 M. eingeseht gewesen, aber 3335 M. ausgegeben worden seien. Der letztere Betrag hatte sich jedoch schon aus der Genehmigung eines Budgetnachtrages ergeben.

Mit der Anregung, die Herr Oberbürgermeister Winterer vorhin gegeben hat, will ich mich gerne beschäftigen. Es gehört das eben auch zu den Vorschlägen, die alle mehr oder weniger dahin zielen, etwas minder solide zu wirtschaften, als wir es bisher getan haben. Was leichter zu nehmen ist von den ins Auge gefaßten Maßregeln, die Verwendung der Dotation der Eisenbahnschuldentilgungskasse aus der allgemeinen Staatsverwaltung oder die Uebernahme der Kosten der Rheinregulierung auf Anlehen, was von Regierungsseite als diskutabel bezeichnet worden ist, oder die eben vorgeschlagene Verwendung eines Teils des Vermögens der Beamtenwitwenkasse will ich heute dahingestellt sein lassen. Ich möchte nur darauf hinweisen, daß, wenn man von einer kritischen, von einer außergewöhnlich gespannten Finanzlage spricht zu dieser Auffassung vonseiten der Groß. Regierung kein Anlaß gegeben worden ist. Unsere augenblickliche Finanzlage ist nicht ungünstig. Was mißlich und kritisch ist, das sind die Aussichten in die nahe Zukunft im Hinblick auf die Steigerung der Ausgaben, namentlich durch die Erhöhung der Beamtenbezüge und durch die Beziehungen zu den schlechten Finanzen des Reiches. Das sind die zwei dunkeln Wolken, welche über unserer an sich nicht kritischen Finanzlage schweben. Augenblickliche Erleichterung brauchen wir nicht; wir sind jetzt in besserer Finanzlage, als wir es voraussichtlich in zwei oder drei Jahren sein werden. Maßregeln, die darauf hinauszielen, uns jetzt einen Vorteil zu verschaffen auf Kosten der nahen Zukunft — und das wäre ja die Folge der Aufbrauchung vorhandener Fonds — sind in der gegenwärtigen Finanzlage nicht angebracht, namentlich auch nicht für die Deckung der Erhöhung der Beamtenbezüge, die ja dauernd wirkt. Wir werden allerdings jetzt vor die Frage gestellt werden: wo nehmen wir die Mittel her, diese Mehrausgabe zu

bestreiten. Wenn wir dazu die Dotation der Eisenbahnschuldentilgungskasse aus der allgemeinen Staatsverwaltung dazu verwenden in der sicheren Ueberzeugung, daß die Eisenbahnschuldentilgungskasse dieser Dotation in den nächsten Jahren bedarf, so ist das auch nicht unbedenklich. Für die dauernde Mehrbelastung unseres Haushalts durch die erhöhte Bezahlung der Beamten müssen wir auf dauernde Mehreinnahmen bedacht sein.

Geh. Kommerzienrat Koelle: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Ich möchte nur eine kurze Bemerkung dem Herrn Finanzminister gegenüber machen. Von einer Ueberschreitung ist nicht gesprochen, sondern es ist nur gesagt worden, daß die Summe nachträglich sich höher gestellt hat und das ist nur geschehen durch das Nachtragsbudget. Der Vorwurf der Ueberschreitung ist aber nicht gemacht worden.

Der Antrag der Kommission wurde hierauf einstimmig angenommen.

Schluß der Sitzung 12 Uhr 35 Minuten.

* Karlsruhe, 2. Mai. 14. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. Tagesordnung auf Freitag den 8. Mai 1908, vormittags 1/2 10 Uhr:

1. Bekanntgabe neuer Einläufe.
2. Beratung der Berichte der Budgetkommission über das Budget Groß. Ministeriums des Innern
 - a. Ausgabe Titel XIII, XX und XXI und Einnahme Titel IV (Veserungs- und Erziehungsanstalten; Allgem. Unterstützungs- und Belohnungsfonds; Verschiedene und zufällige Ausgaben) B.-Nr. 268.
 - b. Ausgabe Titel XVI und Einnahme Titel VII (Landwirtschaft) B.-Nr. 269. Berichterstatter: Prinz Alfred zu Löwenstein.