

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1904**

109 (23.3.1904) Badischer Landtag. 49. öffentliche Sitzung der Zweiten  
Kammer



# Karlsruher Zeitung.

N. 109.

Mittwoch, 23. März.

1904.

## Badischer Landtag.

### 49. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer am Dienstag, den 22. März 1904.

Am Regierungstisch: Minister des Innern Dr. Schenkel, Ministerialdirektor Geh. Rat Heil, Geh. Oberregierungsrat Dr. Krems und Geh. Oberregierungsrat Straub; später Geh. Regierungsrat Wiener und Geh. Oberbaurat Seyb.

Präsident Dr. Ganner eröffnet die Sitzung kurz nach 1/10 Uhr vormittags.

Sekretär Köhler verliest den Einlauf:

Eingabe des H. D. Bender von Gernsbach mit dem Protest einer Volksversammlung daselbst gegen die Polizeitrafgesetzbildung, soweit sie die sogenannte Kurpfuscherei betrifft.

Die Eingabe wird der Spezialkommission zur Beratung der Vorlage betreffend Abänderung des Polizeitrafgesetzbuchs überwiesen.

Das Haus tritt hierauf in die Tagesordnung ein:

1. Beratung über den Antrag der Abgg. Dr. Blantenhorn und Gen., die Ueberwachung des Verkehrs mit Nahrungs- und Genussmitteln betreffend; Druckfache Nr. 42.

2. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Budget des Ministeriums des Innern für 1904 und 1905, Ausgabe Titel XVII, XVIII, XIX, Einnahme Titel VIII, IX (Wasser- und Straßenbau; Bergwesen; geologische Landesaufnahme); Druckfache Nr. 14d samt Nachtrag: Einschlägige Petitionen; Druckfache „Zu Nr. 14d“.

Minister des Innern Dr. Schenkel: Im Auftrag Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs habe ich die Ehre, Ihnen einen Gesetzentwurf betreffend Abänderung der Gemeindebesteuerung und den Allmendgenuß vorzulegen. Der Entwurf zerfällt in zwei Teile.

In den ersten Teil sind eine Reihe ergänzender Vorschriften zu unserer Gemeinde- und Städteordnung aufgenommen, welche sich auf das Besteuerungsrecht der Gemeinde beziehen. Und zwar sollen diese ergänzenden Vorschriften der allgemeinen Reform unserer Gemeindebesteuerung nicht vorgreifen, welche in kurzer Zeit im Zusammenhange mit der Reform der direkten Staats-

steuern zu erwarten ist. Nach dem vorliegenden Entwurf werden den Gemeinden einige weitere ausgebildete Steuern kraft Gesetzes zur Verfügung gestellt, vor allem die progressive Steuer vom Umsatz, Warenhaussteuer, sodann wenigstens den größeren Gemeinden ein Zuschlag zur staatlichen Verkehrssteuer, welcher 50 Pf. von 100 M. des umgesetzten liegenschaftlichen Wertes beträgt; den Gemeinden, welchen dieser Zuschlag zur staatlichen Verkehrssteuer nicht kraft Gesetzes zur Verfügung gestellt wird, bliebe nach dem Entwurf vorbehalten, durch Gemeindebeschluss einen solchen Zuschlag bis zu 50 Pf. einzuführen. Weiter sollen den Gemeinden noch einige Steuern zur Verfügung gestellt werden in der Art, daß sie durch Gemeindebeschluss darüber bestimmen können, ob sie davon Gebrauch machen wollen; nämlich den Gemeinden, die sich als Bade- oder Luftkurorte charakterisieren, die Erhebung von Kurtagen und allen Gemeinden die Einführung von Luftbarkeitssteuern. Endlich wird im Entwurf einem im Landtag früher geäußerten Wunsch in der Art entsprochen, daß es den Gemeinden ermöglicht wird, diejenigen dort wohnhaften ehemaligen Beamten und dergleichen, die ihre Pension aus einer nicht badischen Staatskasse beziehen und zu einer Gemeindebesteuerung weder in Baden noch im Ausland herangezogen werden, zur Gemeindesteuer heranzuziehen.

Der zweite Teil des Entwurfs bezieht sich auf den Allmendgenuß. Einem Bedürfnisse, welches in größeren Gemeinden, namentlich wo eine industrielle Entwicklung hervorgetreten ist, beobachtet wurde, soll in der Art entsprochen werden, daß die Möglichkeit geschaffen wird, einfacher und glatter über Aenderungen abzustimmen, die hinsichtlich des Allmendgenusses als wünschenswert erscheinen; auch soll unter Umständen, falls die Abstimmung der genußberechtigten Bürger zur Ablehnung führt oder ein gültiger Beschluss auf diesem Wege nicht erzielt werden kann, nach dem Entwurf ermöglicht werden, daß die geordneten Gemeindevertretungsorgane an Stelle der genußberechtigten einen solchen Beschluss fassen können, wobei übrigens in der Regel den Allmendgenußberechtigten ein gleichwertiger Ersatz zu leisten sein würde.

Die Drucklegung dieses Gesetzentwurfes wird angeordnet und über dessen geschäftliche Behandlung später beraten werden.



Der Präsident teilt mit, daß die Grundbuchkommission sich konstituiert und zu ihrem Vorsitzenden den Abg. Dr. Wilkens und zu ihrem Berichterstatter den Abg. Zehnter ernannt habe.

Das Haus tritt sodann in den ersten Punkt der Tagesordnung ein.

Der Antrag lautet:

Die Zweite Badische Kammer ersucht die Großh. Regierung, im Bundesrat dahin wirken zu wollen, daß nach Maßgabe des § 10 des Reichsgesetzes vom 24. Mai 1901 über den Verkehr mit Wein baldmöglichst reichsgesetzliche Vorschriften erlassen werden, welche die Ueberwachung des Verkehrs mit Nahrungs- und Genußmitteln nach einheitlichen Grundsätzen sowie durch Bestellung besonderer Landesbeamten hierfür regelt.

Hierzu führt der Abg. Dr. Blankenhorn aus: Der vorliegende Antrag bezweckt die reichsgesetzliche Regelung der Nahrungsmittelkontrolle und die Anstellung besonderer Landesbeamten zu diesem Zwecke. Ich habe mir schon erlaubt, bei der landwirtschaftlichen Debatte diesen Antrag in so ausgiebiger Weise zu begründen, daß ich glaube, die Herren werden mir erlassen, in eine weitere Begründung desselben einzugehen. Ich hätte damit schließen können, aber die Begründung, die ich damals meinem Antrag gegeben habe, hat herbeigeführt, daß vom Regierungstische aus uns eine Antwort gegeben worden ist. Der Herr Minister hat erklärt: „Schon heute kann ich mitteilen, daß die Großh. Regierung, so weit sich die Sachlage übersehen kann, mit dem Antrag, insofern derselbe die Aufstellung einheitlicher Grundsätze für die Kellerkontrolle und die Verwendung sachverständiger Landesbeamter bei dieser Kontrolle fordert, im wesentlichen einverstanden ist“. Er hat dann nachher hinzugefügt: „Die badische Regierung wird, wenn die Sache im Bundesrat zur Sprache kommt, voraussichtlich ihren Einfluß dahin verwenden, daß man sich über einheitliche Grundsätze bei der Handhabung der Kellerkontrolle einigt; auch wird sie in Frage ziehen, ob nicht für die Handhabung der Kontrolle ein besonderer Beamter anzustellen wäre, der seine ganze Zeit und Kraft dieser Aufgabe zu widmen hätte“.

Es ist erfreulich, daß die Großh. Regierung sich auf den Standpunkt gestellt hat, weiter zu gehen mit der Kontrolle, als wie sie jetzt besteht, und daß sie bereit ist, einen besonderen Beamten dafür anzustellen. Aber wir legen großen Wert darauf, daß die reichsgesetzliche Regelung nicht nur für die Kellerkontrolle erfolgt, sondern für die Kontrolle sämtlicher Nahrungsmittel. Darüber haben wir uns, als wir seinerzeit im Reichstag das Nahrungsmittelgesetz berieten, geeinigt. Während der Kellerkontrolle nicht überall, sondern nur in Weinbau treibenden Gegenden landesrechtlich durchgeführt ist, haben an der Kontrolle der Nahrungsmittel alle Bundesstaaten gleiches Interesse und nur durch eine einheitliche reichsgesetzliche Nahrungsmittelkontrolle wird uns auch die Sicherheit gegeben, daß in allen Bundesstaaten und allen Gegenden, auch da, wo kein Weinbau getrieben wird, das Weingesetz gleichmäßig durchgeführt wird. Die bayerische Kammer hat bereits einem ähnlichen Antrag einstimmig zugestimmt und auch in Preußen ist ein gleicher Antrag wie der vorliegende durch den national-liberalen Abg. Engelsmann eingebracht worden. Ich möchte Sie deshalb bitten, diesen Antrag einstimmig anzunehmen.

Der Antrag wird hierauf einstimmig angenommen.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung bemerkt zunächst

Präsident Dr. Gönner: Die Besprechung der Rheinregulierung soll mit Rücksicht auf die zurzeit schwebenden Verhandlungen nicht in die Diskussion gezogen werden. Gleichzeitig will ich darauf hinweisen, daß es vielleicht zur Abkürzung der Verhandlung beiträgt, wenn bereits in der Generaldebatte auf die zu dieser Position eingekommenen Petitionen Bezug genommen werden kann, so daß die einzelnen Herren nicht mehr in der Spezialdebatte darauf eingehen brauchen.

Abg. Sert: Was die Verwaltungszweige der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus anlangt, so ging zu dem Hauptstaatsvoranschlag noch ein Nachtrag ein, der in der Anlage 1 zu meinem Bericht abgedruckt ist. Die Ausgaben unter Titel XVII sind unter der Budgetperiode 1904/1905 veranschlagt:

im ordentlichen Etat	M. 10 280 820
im außerordentlichen Etat	„ 884 250
Sa.	M. 11 165 070

Die Einnahmen unter Titel VIII:

im ordentlichen Etat	M. 2 397 060
im außerordentlichen Etat	„ 195 160
Sa.	M. 2 592 220

In der vorangegangenen Budgetperiode 1902/03 waren angefordert und genehmigt für Ausgaben:

im ordentlichen Etat	M. 10 304 334
im außerordentlichen Etat	„ 1 191 250
Sa.	M. 11 495 584

und Einnahmen:

im ordentlichen Etat	M. 2 426 334
im außerordentlichen Etat	„ 242 257
Sa.	M. 2 668 591

Es sind demnach an Ausgaben für 1904/05 weniger angefordert:

im ordentlichen Etat	M. 23 514
im außerordentlichen Etat	„ 307 000
Sa.	M. 330 514

Die Einnahmen für 1904/05 sind niedriger veranschlagt:

im ordentlichen Etat um	M. 29 274
im außerordentlichen Etat um	„ 47 097
Sa.	M. 76 371

Aus dieser Gegenüberstellung ist ersichtlich, daß bei Aufstellung des Budgets der Wasser- und Straßenbauverwaltung mit möglichster Rücksichtnahme auf die ungünstige Lage der Staatsfinanzen verfahren wurde. Die Budgetkommission hat dann auch bei gründlicher Prüfung der eingestellten Beträge, abgesehen von der vorläufig zurückgestellten Forderung von 110 000 M. für eine Straßenbrücke bei Rheinheim und dem bezüglichen Einnahmeposten von 25 400 M., keinen Anlaß zu Beanstandungen gefunden und beantragt die Genehmigung der Ausgabe Titel XVII

im ordentlichen Etat mit	M. 10 280 820
im außerordentlichen Etat mit	„ 774 250
zusammen	M. 11 055 070

Der Einnahme Titel VIII:

im ordentlichen Etat zu	M. 2 397 060
im außerordentlichen Etat	„ 169 760
zusammen	M. 2 566 820

Redner erläutert hierauf die einzelnen Positionen im ordentlichen Etat, Zentralverwaltung und Bezirksverwaltung mit wenigen Bemerkungen, die im wesentlichen den gedruckten Bericht wiederholen.



### Zu III. Straßenbau:

1. § 22, Gehalte. Die Anforderung weiterer 6 Straßenmeister ist durch die Notwendigkeit der örtlichen Beaufsichtigung und Leitung der Balzarbeiten begründet.

2. § 28, Unterhaltung der Landstraßen. Nach den Erläuterungen hat sich der für 1902/03 bewilligte Kilometerfuß von 557 M. aus verschiedenen Gründen (weitere Erhöhung der Straßenwärterslöhne, Verwendung besserer Schottermaterials u. a. m.) als unzureichend erwiesen. Für 1904/05 ist jedoch kein wesentlich höherer Kilometerfuß, sondern nur eine Aufrundung desselben auf 560 M. vorgesehen. Die Budgetkommission erbat sich deshalb nähere Auskunft darüber, ob die angeforderten Mittel zur planmäßigen Fortsetzung der deckenweisen Unterhaltung ausreichen werden, ferner über den gegenwärtigen Stand der Durchführung des Decksystems und über den Balzplan für die Jahre 1904 und 1905.

Nach den hierzu von der Großh. Regierung mündlich und schriftlich gegebenen Erläuterungen „konnte eine wesentliche Erhöhung des seitherigen Kilometerfußes für Unterhaltung der Landstraßen mit Rücksicht auf die gegenwärtige Finanzlage unterbleiben, weil zu hoffen steht, daß es möglich sein wird, bei sparsamer Verwendung der Mittel und unter Zuhilfenahme der beantragten Bewilligung für Fahrbahnplasterungen und Straßenrinnen in den Ortschaften für die nächsten beiden Jahre mit dem angeforderten Satz auszureichen, sofern nicht etwa durch außerordentliche elementare Ereignisse unvorzusehende Aufwendungen nötig fallen.“

Der Kilometerfuß wird nach den für 1904 und 1905 bereits aufgestellten Balzplänen auch zur planmäßigen Fortsetzung der deckenweisen Unterhaltung ausreichen. Wenn auch der Schotterbezug wegen der gebotenen Verwendung besserer Steingattungen sich verteuert und die Hand- und Fuhrleistungen höhere Kosten verursachen, als ursprünglich angenommen war, so wird gleichwohl die Arbeit in der Folge nicht mehr kosten, als in den vorangegangenen Jahren, weil die Behandlung der Straßen nach der deckenweisen Art bei den mit der Ausführung betrauten Organen sich allmählich besser einlebt und die Bestellung der Dampfstraßenwalzen für 1904 und 1905 billiger verbunden werden konnte, als seither.

In den Jahren 1902 und 1903 sind weitere 278 km Landstraßen zur Eindeckung gekommen — im ersten Jahr unter Benützung von 6, im zweiten Jahr von 8 Dampfstraßenwalzen, von denen jedoch 2 nicht während der ganzen Dauer des Balzgeschäftes im Betrieb waren. Einschließlich der in den Jahren 1900 und 1901 überdeckten 191,512 km sind bis Ende 1903 465,512 km Landstraßen mit neuen Decken versehen worden. Für die Jahre 1904 und 1905 ist beabsichtigt, mit Einstellung von je 7 Dampfstraßenwalzen die in dem beigefügten Verzeichnis genannten weiteren 277,423 km Straßen erstmals einzudecken, so daß bis zum Schluß des Jahres 1905 die Länge der nach der deckenweisen Art behandelten Straßen 742,935 km beträgt. Weitere 288,203 km sollen in den Jahren 1906/07 und die restlichen 139,901 km, welche Straßen von geringerer Verkehrsbedeutung betreffen und bis zur Aufnahme einer neuen Decke entsprechend abgenützt werden müssen, in den Jahren 1908 und 1909 zur Eindeckung kommen. Damit wird das Programm, wie es in der mit dem Staatsvoranschlag für 1900/1901 den Landstädten übergebenen Denkschrift aufgestellt ist, vollzogen sein. Von den dort vorgesehenen 1197 km sind inzwischen 26 km Straßen an die Städte der Städteordnung übergegangen.“

Veranlaßt durch eine Vorstellung zahlreicher Rieselieferanten aus dem Bezirk der Wasser- und Straßenbauinspektion Offenburg wurde bei Besprechung der

Straßenunterhaltung auch die Verwendbarkeit und tatsächliche Verwendung von Riesel- und Wadenmaterial aus dem Rhein auf unsern Straßen erörtert. Von einigen Kommissionsmitgliedern wurde dieses Material nach ihren Erfahrungen als zur Straßenunterhaltung unbrauchbar bezeichnet, während andere Mitglieder dasselbe günstiger beurteilten und wenigstens zur Unterhaltung noch nicht eingewalzter und weniger stark benützter Straßen weiter verwendet sehen möchten. Der letzteren Anschauung nähert sich die Ansicht der Großh. Regierung (abgedruckt im Bericht).

Die Budgetkommission erklärt sich mit dieser Äußerung einverstanden in der Meinung, daß den zum Teil in nicht sehr günstigen Verhältnissen befindlichen Rheingemeinden, in welchen zahlreiche Ortsangehörige sich mit der Gewinnung von Riesel und Waden aus dem Rhein befassen, diese Erwerbsquelle soviel immer tunlich erhalten werden sollte.

#### § 37: Rheinbau.

Der Ausbau des Korrektionswerkes ist nach Mitteilung der Großh. Regierung auch in den Jahren 1902/03 nach Maßgabe der Denkschrift von 1885 fortgesetzt worden. Die Ausgaben beliefen sich im Jahr 1902 nach dem Rechnungsabluß auf 334 667 M.

im Jahr 1903 nach vorläufiger Feststellung auf . . . . .	365 609 „
zusammen	700 276 M.
dazu die Verwendungen von 1885 bis 1901 mit . . . . .	6 799 967 „
ergibt zusammen	7 500 243 M.

d. i. rund 20 000 M. mehr als für den Zeitraum 1885 bis Ende 1903 in jener Denkschrift auf Grund viel niedrigerer Arbeits- und Baustoffpreise, als sie seit 1885 bezahlt werden mußten, vorgesehen war.

Hergestellt waren am 1. Juli 1803:

- |                                  |            |
|----------------------------------|------------|
| 1. an Tiefbauten . . . . .       | 144 80 m   |
| 2. an Bauerhöhungen . . . . .    | 159 66 „   |
| 3. an Bauregulierungen . . . . . | 1 392 46 „ |

Einzelne Bauwerke, denen für sich allein eine größere Bedeutung zukäme, sind nicht ausgeführt worden. Für das Baujahr 1903/04 ist der Ausbau der Uferbucht bei der Acher Mündung vorgesehen; im übrigen soll mit den Ergänzungsarbeiten entlang der ganzen Strecke von der Schweizer bis zur Leffischen Grenze in der bisherigen Weise fortgefahren werden.

Die Unterhaltung der Ufer- und Korrektionsbauten hat gekostet:

im Jahr 1902 — nach dem Rechnungsabluß — . . . . .	173 395 M.
im Jahr 1903 — nach vorläufiger Feststellung — . . . . .	161 553 „
zusammen	334 948 M.
von 1885 bis 1903 sind hiefür ausgegeben	3 554 375 „
zusammen	3 889 323 M.

während in der Denkschrift von 1885 für diesen Zeitraum — Preissteigerungen vorbehalten — gerechnet war . . . . . 3 750 000 „

die Unterhaltungsarbeiten haben also in den verfloßenen 19 Jahren . . . . . 139 323 M. mehr gekostet, als damals berechnet war, das ist im Jahresdurchschnitt ein Mehraufwand von 7333 M.

Das vom Oberland mit großer Spannung erwartete Projekt eines Oberrheinkanals war, wie in früheren Jahren, auch diesmal wieder Gegenstand einer längeren Erörterung in der Budgetkommission. Die Großh. Regierung hatte dem letzten Landtag mitgeteilt (Bericht der Budgetkommission für 1902/03, Drucksache Nr. 20 d.



Seite 14), daß die unerläßlichen eingehenden Feststellungen und Begutachtungen bei den beteiligten Ministerien noch nicht zum Abschluß gekommen waren. Ueber den gegenwärtigen Stand der Sache äußerte sich nun die Groöhh. Regierung dahin, daß nach Erstattung des von einer Kommission landwirtschaftlicher Sachverständiger abgegebenen Gutachtens noch eine Äußerung der technischen Oberbehörde über die einschlägigen technischen Fragen, insbesondere über den Kostenaufwand, sowie die weitere eingehende Begutachtung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen eingeholt werde.

Dieses letztere Gutachten gelangte zu so wenig günstigen Ergebnissen, daß es geboten erschien, in eine weitere Prüfung des Projekts nach den in dem Gutachten in Betracht gezogenen neuen Gesichtspunkten einzutreten. Es wurde demgemäß der diesseitige technische Referent für landwirtschaftliche Angelegenheiten damit betraut, sich unter Berücksichtigung dieser neuen Gesichtspunkte, sowie auf Grund der Ausführungen der technischen Oberbehörde und der Erhebungen, welche von der Groöhh. Rheinbauinspektion Freiburg im Jahre 1901 hinsichtlich der vorgeschlagenen Aenderung des 1899er Entwurfs gemacht wurden, gutächlich zu äußern. Dieses Gutachten, welches sich hinsichtlich der wichtigen Fragen der düngenden Wirkung des Rheinwassers zum Teil wieder auf das Ergebnis der zeitraubenden chemischen Untersuchung von Wasserproben zu stützen hat und eine Reihe weiterer Erhebungen, insbesondere über den Durchschnittsertrag der Wässer- und anderer Wiesen in einer größeren Zahl von Gemeinden für einen längeren Zeitraum notwendig gemacht hat, ist z. B. noch nicht erstattet. Sollte es noch während der Dauer des Landtags erstattet werden können, so wird die in Aussicht gestellte weitere Mitteilung erfolgen.

Die Budgetkommission ist der Ansicht, daß die Entscheidung in dieser für einen großen Landesteil hochwichtigen Frage möglichst beschleunigt werden sollte und stellt den Antrag:

„Das hohe Haus wolle an die Groöhh. Regierung die dringende Bitte richten, auf rasche Erledigung der noch in Gang befindlichen Untersuchungen hinzuwirken und noch dem gegenwärtigen Landtag das Ergebnis mitzuteilen.“

#### § 38: Binnenaufbau.

Für Ausbau der Flußkorrekturen sind 20 000 M. weniger angefordert wie in der letzten Budgetperiode. Ueber diese Minderforderung und den gegenwärtigen Stand der Ausbaurbeiten gab die Groöhh. Regierung die im Druckberichte mitgeteilte Auskunft.

Im Anschluß an diese Auskunft wurden in der Kommissionsführung weitere Anfragen bezüglich der Fortsetzung der Korrektionsarbeiten an der Kinzig bei und unterhalb Offenbuzg und an der Rensch von Erlach abwärts an die Groöhh. Regierung gerichtet.

Der Herr Regierungsvertreter bezeichnete die Fortsetzung der Kinzigkorrektur als nicht sehr dringlich; dieselbe müsse mit Erweiterung und Verlegung des unteren Flußlaufes vor der Einmündung in den Rhein beginnen und diese, einen sehr hohen Kostenaufwand bedingende Arbeit könne wohl nur in Verbindung mit einer etwa später nötig werdenden Erweiterung der Eisenbahnanlagen bei Kehl in Betracht gezogen werden.

Was die Korrektur der unteren Rensch betreffe, so seien die bisherigen Anregungen stets auf ablehnende Haltung der anliegenden Gemeinden bezüglich der Kostenbeteiligung gestoßen. Mit einer Verbesserung der Abflußverhältnisse der Rensch müsse die Kultivierung des sog. Rainwaldgebietes verbunden werden und gerade für

dieses Kulturwerk habe sich bisher nur wenig Interesse bei den Waldeigentümern gezeigt, was wohl daher rühre, daß dieselben größtenteils von dem Waldgebiet weit entfernte, weinbautreibende Gemeinden seien (Erlach, Stadelhofen, Müsbach), welchen mangels der erforderlichen Arbeitskräfte die Waldbewirtschaftung schwer falle.

Die Budgetkommission glaubt, daß die Groöhh. Regierung trotz der mitgeteilten Schwierigkeiten die Fortsetzung der Korrektionsarbeiten an den genannten zwei Binnensläufen nicht aus den Augen verlieren, vielmehr durch fortgesetzte Untersuchungen und Verhandlungen die baldige Festlegung eines Korrektionsplanes herbeiführen sollte, durch dessen Ausführung bei möglicher Schonung der finanziellen Leistungsfähigkeit der beteiligten Gemeinden die wiederholt durch außerordentliche Hochwasser herbeigeführten Ueberschwemmungen künftig verhütet werden können.

Zu § 40. Nachlässe an Flußbaubeiträgen ist zu bemerken, daß Beiträge zum Rheinbau in diesem, wie schon im Budget 1902/03 nicht mehr eingestellt sind (§ 6 der Einnahme). Der letzte Landtag hatte sich mit der Absicht der Groöhh. Regierung einverstanden erklärt, bei Aenderung des Wassergesetzes den eigentlichen Flußbaufwand für den Rhein ganz auf die Staatskasse zu übernehmen und die Befreiung der Rheingemeinden von der Beitragspflicht alsbald in Kraft treten zu lassen.

Auf die Anfrage, wann und in welcher Weise die Aenderung der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen beabsichtigt sei, und ob dieselbe sich auch auf andere im Staatsflußbauverband befindliche Flüsse erstrecken sollte, erhielt die Budgetkommission folgende Mitteilung:

„1. Hinsichtlich der schiffbaren Gewässer (Rhein, Main und Neckar) ist eine gesetzliche Regelung dahin beabsichtigt, daß von der fortlaufenden Erhebung von Flußbaubeiträgen endgiltig abgesehen werden soll. So gerechtfertigt es nämlich auch war, daß seither die im Ueberschwemmungsgebiet des Rheins gelegenen Gemeinden als verpflichtet erklärt waren, einen Teil des Aufwands für Ausbau und Unterhaltung der in hohem Maße den örtlichen Interessen dienenden Korrektionsarbeiten zu tragen, so kommt nunmehr in Betracht, daß das große Landeskulturunternehmen im wesentlichen abgeschlossen ist; die Erinnerung an die Mißstände aus der der Korrektur vorausliegenden Zeit ist zum großen Teil bei den Bewohnern der anliegenden Gemeinden geschwunden; es ist daher immer schwerer geworden, den Beteiligten begreiflich zu machen, daß sie andauernd Beiträge für die Abwendung von Schäden zahlen sollen, deren Eintritt das gegenwärtige Geschlecht nicht selbst erlebt hat. Dazu kommt, daß die Bedeutung des Rheins als Wasserstraße eine erheblich größere geworden ist und im Falle der Ausführung der Regulierung des Ober Rheins noch weiter zunehmen würde; es würde die Instandhaltung der dem Ausbau dieser lediglich den Verkehrsinteressen dienenden Regulierungswerte mit der Unterhaltung und Weiterführung der im Interesse des Wasserschutzes hergestellten Korrektionsarbeiten ein einheitliches Ganzes bilden, so daß es schwer wäre, die dem Wasserschutzwert dienenden Aufwendungen von den anderen auszuscheiden; würde man aber mit Rücksicht hierauf die Gemeinden zwischen Sondernheim und Kehl von der Beitragspflicht befreien, so ließe sich die Beitragspflicht gegenüber den übrigen badischen Ufergemeinden unterhalb Sondernheim und oberhalb Kehl nicht mehr aufrecht erhalten.“

Am Main sind seit langer Zeit Aufwendungen nur im Interesse der Schifffahrt (für Buhnenbauten etc.) notwendig geworden; jetzt handelt es sich im wesentlichen nur noch um Unterhaltungskosten von geringem Umfang, die,



weil leblich wegen der Schifffahrt geboten, ausschließlich den Staat berühren.

Ähnlich liegen die Verhältnisse am Neckar; einzelne Arbeiten betreffen allerdings auch solche Schutzarbeiten, zu denen die Gemeinden gerechterweise beizutragen hätten.

Es soll hiernach hinsichtlich des Rheins, Mains und Neckars grundsätzlich Sache des Staates sein, nach Maßgabe der im Staatsvoranschlag dafür gebotenen Mittel die Arbeiten zur Herstellung und Unterhaltung eines geregelten Wasserlaufes, sowie zum Schutze gegen Uferangriffe, Ueberschwemmung und Versumpfung zu besorgen, also insbesondere auf Staatskosten die Korrektionswerke an diesen Flüssen zu unterhalten und programmäßig auszubauen. Soweit indessen an diesen Flüssen in Zukunft zur Verbesserung des Wasserlaufes, zum Schutze der Ufer oder zur geordneten Einleitung von Seitengewässern größere Neuherstellungen sich als erforderlich erweisen sollten, welche einzelnen Gemeinden besonderen Nutzen gewähren, wäre vorzusehen, daß ähnlich wie bisher die beteiligten Gemeinden nach Maßgabe des Nutzens und ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit in dem jeweils im Staatsvoranschlag festgestellten Umfang zu entsprechenden Beiträgen herangezogen werden. In ähnlicher Weise sollen die Gemeinden, deren Gemarkung an den Fluß angrenzt oder ganz oder teilweise im Ueberschwemmungsgebiet liegt, bei der Neuherstellung, Verstärkung, Erhöhung, Verlegung und Wiederherstellung von Hochwasserdämmen (Hauptdämmen) nach Verhältnis des Nutzens, den ihnen der Deichschutz gewährt, in dem im Staatsvoranschlag festgestellten Umfang sich an den Kosten zu beteiligen haben.

2. Die übrigen zurzeit im Staatsflußbauverband stehenden größeren Flüsse, die nicht schiffbaren Binnenflüsse, anlangend, wäre bei einer Aenderung der Gesetzgebung davon auszugehen, daß die Gemeinden, deren Gemarkung innerhalb der in Betracht kommenden Gewässerstreifen an den Fluß angrenzt oder ganz oder teilweise im natürlichen Ueberschwemmungsgebiet des Flusses liegen, im ganzen wie bisher zu den Kosten der Unterhaltung und des Ausbaues der Wasser- und Uferbauten nach dem Verhältnis des Nutzens und der finanziellen Leistungsfähigkeit beizutragen haben. Andererseits würde auch der Staat wie bisher sich an dem Aufwand und der Versorgung des Binnenflußbaues beteiligen; insbesondere würde der Staat den bezüglichlichen Aufwand auch fernerhin im ganzen in dem Umfang zu tragen haben, in welchem vor Inkrafttreten der neuen Regelung Aufwendungen aus der Staatskasse für den betreffenden Fluß gemacht worden sind. Außerdem wären wie bisher in Einzelfällen auf Grund besonderer Bewilligung im Staatsvoranschlag für besondere im Interesse des Wasserschutzes unternommene Arbeiten, wie Verbesserungen des Flußlaufes, Neuherstellung, Verstärkung, Erhöhung oder Verlegung der Hochwasserdämme besondere Zuschüsse aus der Staatskasse zu gewähren. Darüber, ob die Fürsorge für die Wasserschutzarbeiten an den größeren Binnenflüssen unter weiterer Ausgestaltung des Grundgesetzes der Selbstverwaltung nach dem Vorgange anderer Staaten besonderen Flußbauverbänden, umfassend die Gemeinden, deren Gemarkung an den Fluß angrenzt oder ganz oder teilweise im natürlichen Ueberschwemmungsgebiet desselben liegt, unter Fortgewährung der oben gedachten staatlichen Beihilfen übertragen werden soll, oder ob im wesentlichen die seitherigen Bestimmungen unter Anpassung an das zu erwartende Vermögenssteuergesetz beizubehalten wären, sind die Erwägungen noch nicht abgeschlossen. Ein vorläufiger Entwurf, welcher die Bildung von Flußbauverbänden zum Gegenstand hat, liegt bereits vor; es wird aber zurzeit von der Regierung

erwogen, ob nicht besser mit der gesetzlichen Regelung noch bis zur Vorlage des Entwurfs des Vermögenssteuergesetzes zuzuwarten wäre; hierfür spricht die Erwägung, daß erst aus den diesem Steuergesetzentwurf zugrunde liegenden Unterlagen sich wird ersehen lassen, ob und in wie weit eine Anpassung der bestehenden Bestimmungen an die neue Steuererhebung zu ermöglichen ist.

Die Flußbaubeiträge hinsichtlich der Binnenflüsse, bezüglich deren die oben hinsichtlich des Rheins, Mains und Neckars erörterten Verhältnisse nicht vorliegen, sollen bis zur etwaigen Aenderung der bezüglichlichen gesetzlichen Bestimmungen in der seitherigen Weise weiter erhoben werden.

Die Budgetkommission teilt die Ansicht der Großh. Regierung, daß die Gemeinden am Rhein, Main und Neckar Beiträge zum Unterhaltungsaufwand dieser Flüsse künftig nicht mehr leisten sollen; sie glaubt aber, daß bezüglich dieses Aufwandes auch bei den übrigen im Staatsflußbauverband stehenden, nicht schiffbaren Binnenflüssen eine Berücksichtigung der in Betracht kommenden Gemeinden gerechtfertigt wäre: jedenfalls aber sollte bei etwaiger Einführung von Flußbauverbänden die Ausführung der Bau- und Unterhaltungsarbeiten nach wie vor unentgeltlich durch die Staatsbaubehörden besorgt und nicht allein keine Mehrbelastung, sondern tunlichste Entlastung der Gemeinden herbeigeführt werden.

#### Zu VI. Katastervermessung. § 49 Gehalte.

Unter Bezugnahme auf die Verhandlungen des letzten Landtags über die Petition des badischen Geometervereins, welche der Großh. Regierung in dem Sinne empfehlend überwiesen wurde, „daß dem nächsten Landtag eine Vorlage über eine Teilrevision des Gehaltstaxarfs zugunsten der Geometer gemacht werden möge, wenn die allgemeine Gehaltsrevision noch nicht durchführbar sei,“ wurde festgestellt, daß auch die Budgetkommission des gegenwärtigen Landtags die Wünsche der Geometer bezüglich anderer Einreihung in den Gehaltstaxar als gerechtfertigt anerkennt, daß sie aber in Uebereinstimmung mit der Großh. Regierung eine Vorzugsbehandlung der Geometer vor zahlreichen anderen Beamtenkategorien, welche gleichfalls und mit ebenso guten Gründen eine Verbesserung ihrer Gehaltsverhältnisse erstreben, nicht für angängig erachtet. Dabei ist immerhin zu berücksichtigen, daß den Geometern durch Bewilligung von Dienstzulagen, Stellung von Dienstwohnungen und Bureaueinrichtungen, Beschaffung von Dienstwohnungen schon wesentliche Verbesserungen zuteil geworden sind.

Bezüglich des § 55 (Vermessung und Kartierung) verweist der Berichterstatter auf den Druckbericht.

#### Außerordentlicher Etat.

Zu § 5 der Ausgabe: Rheinbrücke Rheinheim-	
Zurzach, badischer Anteil . . . . .	110 000 M.
und § 1 <sup>o</sup> der Einnahme, Gemeinde-	
beiträge hierzu . . . . .	25 400 „

Die Erledigung dieser Budgetposition wurde vorläufig zurückgestellt, weil noch weitere Erhebungen zur Sache und Verhandlungen mit der Großh. Regierung erforderlich sind, um zu dem vorgeschlagenen Brückenprojekt und zu der damit zusammenhängenden Petition der St. dt. Waldshut endgiltig Stellung nehmen zu können. Ueber beides wird die Budgetkommission später besonderen Bericht erstatten.

#### Verwaltung des Bergwesens.

Titel XVIII der Ausgabe:	
Ordentlicher Etat . . . . .	10 860 M.
Außerordentlicher Etat . . . . .	5 000 „
im ganzen . . . . .	15 860 M.



## Geologische Landesaufnahme.

Titel XIX der Ausgabe: Ordentl. Etat . 73 700 M.  
und Titel IX der Einnahme: Ord. Etat . 1 600 „

Zu diesen beiden Budgetabteilungen hat die Budgetkommission besondere Bemerkungen nicht zu machen und beantragt Genehmigung.

Abg. Süßkind: Mannheim hat keine Wasser- und Straßenbauinspektion. Die Inspektion für Mannheim hat ihren Sitz in Heidelberg. Ich möchte der Regierung doch zu erwägen geben, ob dieser Zustand sich auf die Dauer aufrecht erhalten läßt. Die Hauptarbeit der Inspektion liegt doch in Mannheim und nicht in Heidelberg. Es wäre viel besser, wenn die Inspektion ihren Sitz in Mannheim hätte, schon aus Sparsamkeitsrückichten, weil für die Reise nach Mannheim immer Diäten bezahlt werden müssen. Dieser mißliche Zustand kam hauptsächlich bei dem Projekt der zweiten Neckarbrücke zum Vorschein. Die Frage wäre viel schneller erledigt worden, wenn öftere mündliche Aussprache zwischen dem Tiefbauamt und dem Bürgermeisteramt Mannheim einerseits und der Inspektion andererseits hätte stattfinden können. Durch den schriftlichen Verkehr haben sich verschiedene Mißstände herausgestellt, schließlich ist das Projekt an einer Kleinigkeit gescheitert. Eine kleine Ecke der Eisenkonstruktion von 1 m Höhe kam in der Höhe des Hochwasserstandes von 1882 zu liegen, eines Wasserstandes, wie er wegen der Rhein- und Neckarregulation in Zukunft unmöglich ist. Die Inspektion meinte, daß durch diese Konstruktion der Eisgang gefährlich werden und die Schiffe anstoßen könnten. Die projektierte zweite Brücke soll aber den Neckar in einem großen Bogen von 114 m überspannen. In den Neckar selbst kommt kein Pfeiler, sondern die Pfeiler stehen auf den Ufern. Die Friedrichsbrücke liegt 600 m oberhalb der projektierten Brücke und hat zwei Pfeiler im Neckar selbst. Für die Friedrichsbrücke ist doch bei Eisgang die Gefahr viel größer, die Brücke wirkt ja als Eisfang. Die Pfeiler haben den Stoß auszuhalten. Wenn nun das Eis schon durch diese Pfeiler gebrochen ist, so ist es höchst unwahrscheinlich, daß es sich dann noch an der neuen Brücke staut. Entgegen den Gutachten hervorragender Sachverständiger hat es aber die Regierung nicht für gut befunden, das Projekt zu genehmigen. Man hat nun ein zweites Projekt gemacht mit einer Steigung von 1 : 40. Eigentlich will aber die Regierung wegen des Lastwagenverkehrs nur eine Steigung von 1 : 50 erlauben. Es müssen deshalb jetzt die Rampen und die Konstruktion verstärkt werden, was einen Mehraufwand von 56 000 M. bedeutet.

Die Regierung hat ferner eingewendet, daß bei Hochwasser sich die Schiffe in der Brücke fangen. Nach der Schiffsfahrtsordnung müssen die Schiffe bei einem Wasserstand von 7.50 m den Hafen verlassen. So ein Hochwasser kommt aber nicht in einer halben Stunde, sondern wird viele Stunden vorher signalisiert. Durch diese Einwände der Regierung wurde der Brückenbau um zwei Jahre verzögert. Allerdings haben die Behörden, die sich damit befaßt haben, schnell gearbeitet. Es lag nur daran, daß die Regierung ihre Zustimmung nicht gab. Die Stadt hatte einen ungeheuren Schaden davon, insbesondere die Einwohner der Neckarvorstadt. Die neue Brücke würde mit Rücksicht auf eine billige Wohnungsgelegenheit der Eisenbahnbeamten von großem Vorteil sein. Der Herr Minister Schenkel hat die Notwendigkeit einer zweiten Brücke bestritten, weil der Verkehr nicht derart sei, daß die Friedrichsbrücke überlastet werde. Uebrigens sei der Ordnungssinn der Mannheimer so groß, daß es immer ein schönes Straßenbild gebe. Von einer Belastung der Brücke kann gar nicht mehr die Rede sein, sondern nur noch von einer Überlastung. Im Jahr 1884 wurden

an einem Tag 820 Fuhrwerke gezählt. Am 9. Mai 1902 fuhr in einer Richtung 1622, in der andern 1695, zusammen 3317 Fuhrwerke. Am 12. Mai 1902 waren es 1872 bzw. 1906, zusammen 3778 Fuhrwerke. Außerdem wurden 643 elektrische Wagen gezählt. Der Personenverkehr betrug an vier Tagen im Juli 1901 33 309, 36 751, 36 895, 41 658 Personen. Dabei sind die Radfahrer noch nicht gezählt. Da in Mannheim 15 000 Radfahrerarten ausgegeben worden sind, mögen etwa 10- bis 12 000 Radfahrer in Mannheim fahren, die hauptsächlich Sonntags die Neckarbrücke sehr frequentieren, da sie die einzige Verbindung zur Bergstraße bildet.

Der Personenverkehr nimmt aber manchmal erschreckende Dimensionen an. So passierten am 21. Juli 1902 zwischen 5 und 6 Uhr abends 3945 Personen die Friedrichsbrücke. Insbesondere glaube ich, daß die Friedrichsbrücke in Bezug auf die Frequenz jeden Vergleich aushalten kann mit der Brücke in Heidelberg, die jetzt verbreitert werden soll. Ich glaube, daß diese nach keiner Richtung hin einen derartigen Verkehr aufzuweisen hat. Die Neckarvorstadt ist abwärts der Friedrichsbrücke angelegt. Die neue Brücke wird also so ziemlich in das Herz der Neckarvorstadt kommen. Was hat nun die Erbauung einer zweiten Brücke für den Staat für Vorteile? Den einen Vorteil, nämlich die Schaffung billiger Wohnungsgelegenheiten für die Eisenbahnbeamten habe ich bereits hervorgehoben, ein zweiter Vorteil liegt in der direkten Verbindung des Landesgefängnisses mit dem Amts- und Landgericht. Es wäre sehr zeitaufwendig, wenn die Gefangenen durch die Neckarvorstadt und die Friedrichsbrücke und die Straßenbreite der Stadt geführt werden müßten. Dazu kommt noch, daß durch die Erbauung der zweiten Neckarbrücke der Domänenbesitz ganz bedeutend im Wert steigen und der Staat dadurch einen unverdienten Wertzuwachs erhalten würde. Es handelt sich hier nicht um Hunderttausende, sondern um Millionen von Mark, denn der Staat ist nach der Stadt Mannheim der größte Grundbesitzer von der Gemarkung Mannheim. Auch der Industrie kann nur dadurch wesentlich genützt werden, daß eine zweite Neckarbrücke erbaut wird. Ich kann hier verrotten, daß ein großes industrielles Unternehmen in jener Gegend einen Platz unter der Bedingung angekauft hat, daß bei Eröffnung des Fabrikbetriebs die Neckarbrücke erbaut sein muß. Es könnten also dadurch indirekt die Steuerkapitalien Mannheims erhöht werden. Diese sind vom Jahr 1886 von 314 Millionen bis jetzt auf 854 Millionen angewachsen. Die Bürgerschaft hat aber von der Erhöhung der Steuerkapitalien nichts gemerkt. Der Umlagefuß betrug im Jahre 1886 36,3 Pfg. und ist dann auf 34 Pfg. zurückgegangen, hält sich aber in letzter Zeit auf der dauernden Höhe von 58 Pfg. Wenn nunmehr der Steuerfuß in Mannheim über ein gewisses Niveau hinausgeht, und den Betrag von 58 Pfg. wird man nicht als mäßig bezeichnen können, dann ist zu befürchten, daß sich die Industrie nicht mehr in Mannheim ansiedelt, und den Schaden trägt nicht allein die Stadt, sondern auch der Staat. Dieser hat also ein großes Interesse daran, daß die Steuerkraft von Mannheim erhalten bleibt. Es liegt nun nahe, das, was der Staat für Mannheim getan hat und tut, zu vergleichen mit dem, was er z. B. für die Landwirtschaft tut. Die Stadt Mannheim bringt ein Fünftel der direkten Steuern auf, der Staat muß also Mannheim als seine Melkkuh betrachten. Der Bauer melkt aber seine Kuh nicht ganz aus, und das dürfte auch für den Staat von Vorteil sein, dies mit Mannheim zu tun. Er sollte vielmehr der Stadt kräftig unter die Arme greifen. Was die in die Staatskasse fließende Mijfen anlangt, so betragen diese in Mannheim 1898 1 068 458 M., im Jahre 1899 1 140 009 M., im Jahre 1900 1 068 458 M. und es bringt Mann-



heim etwa 30 Proz. der gesamten Einnahme des Staates aus der Abgabe auf. In letzter Zeit ist nun der Rückgang in Mannheim zurückgegangen, und es könnte diesem Rückgang abgeholfen werden durch Erbauung einer zweiten Neckarbrücke. Es muß ferner noch betont werden, daß durch die Überlastung der Friedrichsbrücke eine starke Abnutzung derselben stattfindet. Es wird nun behauptet, die Stadt habe keinen rechtlichen Anspruch darauf, daß der Staat einen Zuschuß leistet. Nach meiner Ansicht hat der Staat eine rechtliche Verpflichtung dazu, wenn er den hier in Betracht kommenden Fernverkehr bewältigen will. Es besteht aber eine moralische Verpflichtung des Staates zur Leistung eines Beitrages, weil er es gegenüber anderen Ständen als seine Pflicht angesehen hat, unterstützend einzutreten. Hier ist aber ein Unternehmen geplant, das nicht bloß im Interesse der Stadt Mannheim liegt, sondern sowohl in dem des Staates als der Allgemeinheit.

Bei Berücksichtigung aller dieser Momente müssen Sie zu dem Schluß kommen, daß die Regierung der Stadt Mannheim zum Bau der Brücke einen freiwilligen Beitrag leisten sollte. Für die Vorbereitung der Heidelberger Brücke sind 170 000 M. als erste Rate angefordert. Da kommt sicher noch eine zweite oder dritte Rate. Ich gönne Heidelberg gern diesen Zuschuß, die Heidelberger Brücke dient aber hauptsächlich zur Förderung des internen Verkehrs. Was in Heidelberg billig ist, das ist in Mannheim recht. Die Unterstützung des Mannheimer Projekts wird sich für den Staat tausendfach rentieren. Der Domänenbezirk wird viel wertvoller werden und Sie werden kein undankbares Volk in Mannheim finden. Ich möchte deshalb die Förderung dieses Projekts nochmals der Regierung zur wohlwollenden Berücksichtigung empfehlen.

Abg. Greiff: Der Straßenbau stellt in jedem Kulturstaat einen wichtigen Zweig der Staatsverwaltung dar. Wird doch das betreffende Land beurteilt nach dem Zustand seiner Straßen. Bei uns in Baden wurde von jeher sehr gespart auf diesem Gebiet und wenn unsere Straßen trotzdem sich in einem guten Zustand befinden, so trägt daran nicht zum Mindesten die Tüchtigkeit unserer technischen Beamten bei. Zu beklagen ist, daß zu viel gespart wird an dem Fahrbahnpflaster innerhalb der Ortsetter. Dieses Pflaster befindet sich infolge dessen da und dort in einem sehr schlechten Zustand. Man begnügt sich aber damit, die ausgefahrenen Stellen mit Schotter auszufüllen. Hier sollte eine Besserung eintreten.

Ich möchte die Großh. Regierung bitten, Aufschluß zu geben über den Stand der Frage der schienenlosen Straßenbahnen. Auf dem letzten Landtag nahm die Regierung einen ablehnenden Standpunkt zu dieser Frage ein. Inzwischen wurden aber derartige Bahnen in anderen Ländern erstellt, und man wird auch bei uns die Sache im Auge behalten müssen, da ohne Zweifel deshalb ein größeres Bedürfnis dafür hervortreten wird, weil die Wünsche um Erstellung von Schienenbahnen mit Rücksicht auf die schlechte Finanzlage zum großen Teil unerfüllt bleiben werden.

Was die eingereichten Petitionen verschiedener Beamtenkategorien um Verbesserung ihrer Lage anbelangt, so halte ich die darin ausgesprochenen Wünsche für durchaus berechtigt und berückichtigungswert. Ich will nicht unterlassen, anlässlich der Beratung dieses Budgets den Bezirksstellen die volle Anerkennung auszusprechen. Die Kulturinspektionen, Wasser- und Straßenbauinspektionen, sowie die Bezirksbauinspektionen sind mit Arbeit geradezu überlastet, sie werden aber trotzdem ihrer Aufgabe voll und gerecht.

Abg. Dr. Blauhorn: Ich will die Frage des Oberrheinkanals nicht eingehend behandeln, weil der Zeitpunkt nicht geeignet ist, kein neues Material vorliegt, und die gegenwärtige Finanzlage eine rasche Erfüllung dieses Wunsches ausschließt. Der Staat muß aber dieses Projekt in die Hand nehmen. Ich will darauf nicht näher eingehen, ob durch die Rheinkorrektion das Grundwasser vertieft wurde. Die Regierung hat dies zugegeben. Ich will auch nicht weiter untersuchen, inwiefern der Rückgang der Fruchtbarkeit in der Rheinebene mit dieser Vertiefung zusammenhängt. Von der Regierung wurde auf dem letzten Landtag dieser Zusammenhang bestritten, dagegen von vielen Sachverständigen behauptet. Hieraus ergäbe sich für den Staat die Verpflichtung, einen höheren Beitrag für den Kanal zu gewähren. Diese Angelegenheit hat einen sehr schleppenden Gang genommen. Nach der gründlichen Beratung im Jahre 1896 wurde von einer Sachverständigenkommission ein Gutachten ausgearbeitet und dem Druck übergeben. Seitdem ist nichts mehr in die Öffentlichkeit gedrungen. Die Großh. Regierung hütet dieses Gutachten wie einen Geheimrat. Auch der Kostenpunkt wurde nochmals geprüft und ein weiteres landwirtschaftliches Gutachten erhoben. Dies soll nicht besonders günstig für unsere Gegend sein. Darauf wurde der Herr Referent für Landwirtschaft nochmals mit der Ausarbeitung eines Gutachtens beauftragt. Es liegt bis jetzt noch nicht vor. Das technische Gutachten ist aber abgeschlossen. In dem Bericht des Kollegen Hergt lesen wir: „Dieses Gutachten, welches sich hinsichtlich der wichtigen Frage der dängenden Wirkung des Rheinwassers zum Teil wieder auf das Ergebnis der zeitraubenden chemischen Untersuchung von Wasserproben zu stützen hat und eine Reihe weiterer Erhebungen, insbesondere über den Durchschnittsertrag der Wasser- und anderer Wiesen in einer größeren Zahl von Gemeinden für einen längeren Zeitraum notwendig gemacht hat, ist zurzeit noch nicht erstattet. Sollte es noch während der Dauer des Landtags erstattet werden können, so wird die in Aussicht gestellte weitere Mitteilung erfolgen.“

In den Akten habe ich eine Rede des Herrn Geheimrat Dr. Engler gefunden, die er 1896 in der ersten Kammer gehalten hat. Da heißt es: „In Beziehung auf die dängende Wirkung des Rheinwassers liegt ein ausgezeichnetes Gutachten des Vorstandes unserer Agrarkulturchemischen Versuchsanstalt vor, durch welches die Frage definitiv beantwortet wird und zwar im positiven Sinn, d. h. dahin, daß das Rheinwasser tatsächlich dängend wirkt.“ Weshalb dann noch weitere Erhebungen?

Die Frage muß endlich einmal zur Entscheidung kommen, wenn auch zurzeit die Mittel dazu nicht vorhanden sind. Wir müssen sobald wie möglich in den Besitz des Materials kommen. Die Kommission hat deshalb auch beschlossen, die Regierung zu bitten, dem Landtag alle Gutachten mitzuteilen. Ich will noch weiter gehen und die Regierung ersuchen, den Abgeordneten auch nach Schluß des Landtags, sofern bis dahin die Mitteilungen nicht gemacht werden können, noch das Material zuzuschicken, damit sie sich informieren können, ebenso den beteiligten Gemeinden. Die Bevölkerung im Oberland wartet schmerzlich auf eine Entscheidung in dieser Frage.

Im Zusammenhang mit der soeben behandelten Frage steht das Projekt eines Kanals bei Rheinweiler bzw. Nieffern. So viel ich gehört habe, will man von der Großh. Regierung die Ermächtigung, diesen Kanal linksrheinisch zu bauen; es sollen zu gewerblichen Zwecken so und so viel Tausend Pferdekraft gewonnen, und dadurch Mülhausen und vielleicht auch noch andere Ortschaften teilweise auch auf unserer Seite damit versorgt werden. Die Gefahr ist nur die, da außerordentlich große Wassermengen dem



Rhein entnommen werden müssen, daß dies nachteilig auf den Oberrheinkanal rückwirken kann, insbesondere könnten die Gemeinden unterhalb dadurch benachteiligt werden, daß dem Rhein, der so wie so zu manchen Zeiten wenig Wasser hat, ein großer Teil des Wassers entzogen wird. Ich bitte die Großh. Regierung, die Angelegenheit auch von diesem Standpunkte aus beurteilen und jedenfalls den zu landwirtschaftlichen Zwecken bestimmten Oberrhein dabei nicht vernachlässigen zu wollen.

Eine weitere, indirekt auch damit zusammenhängende Frage ist die der Wasserverforgung der Rheinniederungen und Rheinwäldungen. Die Fruchtbarkeit in diesen Niederungen ist durch die Rheinkorrektur und das Sinken des Grundwassers zurückgegangen. So viel ich weiß, ist nun von verschiedenen Rhein Gemeinden eine Petition an die Großh. Regierung gerichtet worden, man möchte die Durchlässe in den Rheindämmen so machen, daß von Zeit zu Zeit, wenn der Rhein steigt, eine Bewässerung stattfindet, wie sie tatsächlich bei Hochwasser ja jetzt schon eintritt. Diese Bewässerung wirkt außerordentlich befruchtend auf die Rheinwäldungen. Jetzt ist der Ertrag dieser Wäldungen so zurückgegangen, daß man bereits Kiefern anpflanzt. Ich bitte die Großh. Regierung, dem Wunsche der betreffenden Gemeinden tunlichst nachzukommen und die Durchlässe so einzurichten, daß einige davon nicht nur bei hohem Wasserstand, sondern auch bei mittlerem Wasser durchlassen. Es würden dadurch dann zugleich die vorhandenen Altwasser fischreicher werden und auch der Fischerei ein wesentlicher Vorteil erwachsen.

Abg. Kirsner: Von den Straßenmeistern und Kulturmeistern der Wasser- und Straßenbauverwaltung liegen zwei Petitionen vor um Verbesserung ihrer Dienst- und Einkommenverhältnisse, die ich mir gestatte der Großh. Regierung und dem hohen Hause zur wohlwollenden Berücksichtigung zu empfehlen, da ich diese Forderungen nach meiner Erfahrung als langjähriger Kreisvorsitzender als vollständig gerechtfertigt bezeichnen kann. Die Petenten wollen ja keine Ausnahmestellung gegenüber anderen Beamten mit ähnlicher Beschäftigung und Vorbildung, sondern nur eine Gleichstellung mit den letzteren, so z. B. den Bahnmeistern bei der Eisenbahnverwaltung usw. usw. Ihr Hauptpetition geht dahin, daß ihr Gehalt als solcher ausbezahlt werden solle, und daß sie ihr Einkommen nicht mit einem Zuschlag aus den Gebühren berechnet wissen möchten.

Der Gehalt der Straßenmeister besteht nach dem Gehaltstarif H 5 aus einem Anfangsgehalt von 1500 M., von diesen sind aber nur 950 M. wirklicher Gehalt, und 550 M. werden von den Gebühren (3.50 pro Tag) dazu geschlagen. Ebenso verhält es sich bei den Kulturmeistern. Besonders ungerecht erscheint mir, daß bei Krankheit oder bei Abhaltung durch Familienereignisse zc. zc. nicht nur die Gebühren verloren gehen, sondern noch pro Tag 1 M. 83 Pf. vom Gehalt. Selbstverständlich werden diese Gebühren für auswärtiges Zehren meistens voll aufgebraucht, und ferner ist nicht zu übersehen, daß bei diesen Beamten, die bei jeder Bitterung im Freien sein müssen, und namentlich bei Wasserbauten, die bei den Kulturmeistern z. Bt. die Hauptbeschäftigung bilden, die Abnutzung der Kleidung als eine ganz außerordentlich große bezeichnet werden muß.

Der Anfangsgehalt bei ähnlichen Beamtenkategorien z. B. Bahnmeistern, Telegraphenmeistern zc. ist 1600 und 1700 M., Höchstgehalt 2400—3000, Zulage alle 2 Jahre 200 M.; bei den Straßen- und Kulturmeistern nur 1500 bzw. 2100 und 160 M.

Der 2. Punkt des Petitums bildet die Stellung eines Zimmers und Vergütung für Einrichtung, Heizung und

Beleuchtung, was andere Beamte in den staatlichen Bureaus unentgeltlich gestellt erhalten, die Petenten dagegen haben dies auf eigene Kosten zu stellen. Nach meiner Ansicht sind diese beiden Stellen sehr verantwortungsvolle und wichtige, von deren Geschäftsführung sehr viel abhängt, ob die Arbeiten, die sie zu überwachen haben, auch pünktlich und solid ausgeführt werden, denn nach fertig gestellter Arbeit ist meistens keine Kontrolle mehr möglich. Deshalb ist es im Interesse des Staates, der Gemeinden und Korporationen, daß diese Beamten mit Berufsfreudigkeit und Arbeitslust ihren Dienst versehen, welche letztere Eigenschaften nach allgemein menschlichen Voraussetzungen nur dann verlangt werden können, wenn auch die pekuniären Gegenleistungen im richtigen und gebührenden Verhältnis stehen.

Ich bitte deshalb nochmals um Berücksichtigung aller nach meiner Ansicht vollständig gerechtfertigten Wünsche in beiden Petitionen.

Abg. Morgenthaler klagt darüber, daß der Gemeinde Elgersweier die Zahlung eines Zuschusses von 600 M. zur Ringbrücke oberhalb Offenburg auferlegt wurde, ohne daß die Gemeinde gemäß § 17 des Straßengesetzes vorher gehört worden war. Der Gemeinderat Elgersweier glaubte, von sich aus dieser Auflage nicht entsprechen zu können. Der Bürgerausschuß, dem die Sache zur Entscheidung vorgelegt wurde, berief sich auf § 17 des Straßengesetzes und verweigerte die Bezahlung des Zuschusses. Jetzt schwebt die Sache vor dem Verwaltungsgerichtshof; und es ist Hoffnung vorhanden, daß die Gemeinde von einem Beitrag verschont bleibt. Die Großh. Regierung sollte darauf hinwirken, daß künftige Gemeinden, bevor man von ihnen Zuschüsse zu derartigen Brückenbauten verlangt, zuerst gehört werden, damit die Gemeinden vorbereitet und dadurch unnötige Prozesse vermieden werden können.

Abg. Hauf: Es gibt wohl kaum eine Frage, die so sehr meinen Bezirk und das Land beschäftigt als die Instandhaltung unserer Landstraßen. Bei uns fragt man nicht, ob das Deck- oder das Fildsystem das richtige ist, sondern verlangt, daß wenn im Herbst die Straßen eingelegt werden, sie auch ordentlich gewalzt werden, um der Tierquälerei der Zugtiere vorzubeugen. Im Jahre 1885 betrug der Durchschnittssatz des Straßenaufwandes pro Kilometer 450 M., heute beläuft er sich auf 560 M. Die Mehrausgabe ist indes nicht entstanden durch eine Verbesserung der Straßen, der Straßenwarte oder höherer Löhne, sondern durch die probeweise Einführung des Walzsystems. Wir im Bezirk Kehl haben schlechte Erfahrungen mit diesem System gemacht. (Redner führt ein Beispiel aus der Stadt Kehl an.) Ich möchte der Großh. Regierung empfehlen, hier nur langsam vorwärts zu gehen. Redner dankt zum Schluß der Großh. Regierung dafür, daß die Flußbaulasten endlich den Gemeinden abgenommen sind, und wünscht, daß auch die anderen Gemeinden, welche in der Weise veranlagt sind, durch die bevorstehende Vermögenssteuer entlastet werden.

Abg. Duffner: Bei der Landwirtschaftsdebatte wurde wiederholt darauf hingewiesen, welche ein großer Segen der Obstbau für unser Land sei. Ich muß bedauern, daß wir auf dem hohen Schwarzwald leider genötigt sind, auf die Vorteile desselben zu verzichten. Ein kleines Äquivalent aber hat uns die allgütige Mutter Natur doch gegeben, und zwar in Gestalt der ehbaren Eberesche, einer Art der gewöhnlichen Vogelbeere, die leider erst in wenigen Exemplaren auf dem Schwarzwald vertreten ist. Und doch ist dieser Baum mit seiner prächtig schmeckenden Frucht berufen, für die höher gelegenen, obstarmen Ge-



genden des Landes eine Wohlthat von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung zu werden.

Damit dies ermöglicht werde, möchte ich die Beihilfe der Großh. Regierung in Anspruch nehmen, indem ich sie bitte, die süße Eberesche als Straßenbaum in jenen Gegenden zu verwenden, in denen Obst nicht oder nur schlecht gedeiht. Es ist dies auch schon geschehen, aber nur in ganz geringem Maße, während ich wünschen möchte, daß die Versuche zunächst in ausgedehnterem Maße vorgenommen werden. Sie gestatten, daß ich zunächst über den Baum selbst einiges sage; ich werde mich so kurz wie möglich fassen, halte es aber für angebracht, dem Fremdling eine Legitimation auszustellen.

Dieser wunderbare, erst seit etwa zwei Jahrzehnten in weiteren Kreisen bekannt gewordene Baum stammt aus dem Sudetengebirge in Mähren. In Spornau, einer Ortschaft dieses Gebirges, welche über 700 Meter über dem Meere liegt, und wo der Obstbau fast keinen Ertrag mehr zu zeitigen vermag, wurde unter zahlreichen wildwachsenden Vogelbeerbäumen ein Exemplar gefunden, welches eßbare, süße Früchte trug. Von diesem Baume entnahm der Hofbesitzer Christoph Garmuth Pfropfreiser zur weiteren Züchtung und bewirkte dadurch die erste Fortpflanzung und Verbreitung der süßfrüchtigen Eberesche, welche in kurzer Zeit in der ganzen Gegend angepflanzt wurde. Bei ihr zusagenden Bodenverhältnissen erreicht die Eberesche eine Höhe von 12—18 Meter, wächst in der Jugend sehr rasch, läßt aber später in der Entwicklung nach. Bei vollkommener Gesundheit kann der Baum 80 und mehr Jahre alt werden. Da die neue süßfrüchtige Eberesche eine Abart der gewöhnlichen Vogelbeere ist, so macht sie auch ebenso wenig Ansprüche an Boden und Klima wie diese und gedeiht noch verhältnismäßig gut, wo andere Obstbäume nicht mehr fortkommen. Wegen der großen Widerstandsfähigkeit ihrer Blüte, die fast niemals durch Spätfröste leidet, trägt sie leicht und reichlich Früchte. Die Beeren der süßen Eberesche sind ausgereift nicht nur in rohem Zustande genießbar, sondern liefern nach Art der Preiselbeeren mit Zucker eingekocht ein wohlriechendes Kompott, ein sehr feines Gelee und eine vorzügliche Marmelade. Diese Verwendungen sind bislang die gebräuchlichsten und rentabelsten. Einen ganz besonders süßen Geschmack nehmen die Beeren an, wenn sie im Herbst nach der Reife getrocknet und über Winter an ganzen Fruchtzweigen an Orten mit stets gleichbleibender Temperatur aufbewahrt werden; auf diese Weise lassen sich die Früchte bis zum kommenden Frühling gut erhalten. — Ich habe den Baum selbst seit etwa sechs Jahren angepflanzt und ich kann deshalb aus Erfahrung sprechen, wenn ich ihn der Großh. Regierung empfehle.

Ich erkundigte mich des weiteren noch über den Baum u. erhielt eine Mitteilung aus Mähren: „Die aus Spornau im nördlichen Mähren stammende sogenannte süße Eberesche, die in Deutschland, Oesterreich-Ungarn und Schweden angebaut wird, ist als Heilmittel bei verschiedenen Krankheiten beliebt. Aus dem Saft der Frucht wird ein Mus — succus sorbonum — bereitet, das gegen viele Leiden ärztlicherseits empfohlen wird. Die Frucht enthält aber auch ein: Art Fuselöl, das sich durch Gärung teilweise verändert und im Branntwein zu einem feinen Aroma entwickelt. Der Ebereschen-Likör ist lichtbraun, wie Kognak, und in Oesterreich, Schlesien, Galizien, Ungarn ein beliebter Handelsartikel. Infolgedessen werden auch in den Baumschulen dieser Gegenden große Quartiere süßer Ebereschen angetroffen“.

Mein Gewährsmann fügt hinzu, daß der Saft der süßen Eberesche noch eine heilbringendere Wirkung habe, bei Kehlkopf- und Lungenkrankheiten z. B., als der Saft der wil-

den Eberesche. In dieser Beziehung will ich nun allerdings den Ärzten das Wort lassen; ich bin jedoch sicher, daß auch sie diese erfrischende, köstliche Frucht als Labung am Krankenbette begrüßen werden.

Durch die hervorgehobenen Eigenschaften der Frucht ist der Wert des Baumes wohl ohne weiteres bewiesen, um so mehr, als derselbe sehr widerstands- und akklimationsfähig, sehr anspruchslos und dankbar ist. Wenn wir nun bedenken, daß durch den Anbau dieses Baumes für obstarbende Gegend ein Volksnahrungsmittel geschaffen wird, das ebenfogut auf den Tisch des kleinen Mannes paßt wie auf die Tafel des Feinschmeckers, dann ist mein Vorschlag wohl schon genügend motiviert.

Es darf aber auch darauf hingewiesen werden, daß die süße Frucht ein guter Handelsartikel auch bei uns werden und dadurch manchem einen schönen Nebenverdienst bringen wird. Dies fällt aber für jene Schwarzwalddenden besonders ins Gewicht, die früher eine blühende Hausindustrie bejessen haben, nach deren Niedergang ein Ersatz aber nicht gefunden wurde. Ich glaube noch einen Schritt weitergehen und sagen zu dürfen, daß, wenn die süße Eberesche einmal als Straßenbaum allgemein angebaut ist, sich auch Liebhaber finden werden für die Beerenernte der Straßenbäume, wodurch dem Staate eine Einnahme erwachsen würde, die er heute bei der Verwendung von fruchtlosen Bäumen oder der gewöhnlichen Vogelbeere nicht hat. Wir importieren aus Schweden und Norwegen ungezählte Mengen von Waldbeeren, da der Bedarf im eigenen Lande nicht gedeckt werden kann. Dadurch sind wir dem Auslande tributpflichtig geworden. Ich bin aber überzeugt davon, daß, wenn das eigene Land dem deutschen Markte die süße Eberesche bietet, sie dankbar angenommen wird. Sie hält die Konkurrenz mit der Preiselbeere, nach meinem Geschmack wenigstens, vollständig aus, übertrifft sie sogar. Ich bedaure sehr, nicht so viel der eingemachten Frucht zur Verfügung zu haben, um für etwa 70 Gerren die Tafel decken zu können. Ich glaube aber die Verantwortung dafür übernehmen zu dürfen, daß diese neue Frucht auch den vorwiegendsten Geschmack befriedigt.

Vor vier Jahren hat nun auf meine Veranlassung die Wasser- und Straßenbauinspektion in Donaueschingen einen Versuch mit 10 Hochstämmen der süßen Eberesche an der Straße Zurtwangen—Gütenbach gemacht. Von zuständiger Seite erhalte ich nun hierüber folgenden Bescheid: „Die längs der Straße befindlichen Bäume haben einen schönen geraden Stamm und eine schöne Krone. Im verflohenen Jahre haben dieselben zum ersten Male Früchte getragen, welche angenehm zu genießen seien und wie Johannisbeeren, nur etwas süßer schmecken sollen. Mit diesem Resultat bin ich sehr wohl zufrieden usw.“

Dadurch bestätigen sich meine eigenen Erfahrungen und ich darf deshalb wohl die Großh. Regierung für diesen Baum interessieren und sie bitten, denselben in größerem Umfange als Straßenbaum zu verwenden, damit der Baum auch in weiteren Kreisen das Interesse weckt.

In Oesterreich hat sich das k. k. Ackerbauministerium des Baumes angenommen und durch eine Staatssubvention an Unternehmer die Kultur desselben gefördert. Es wurde dort den Bäumen von Anfang ein großes Interesse entgegengebracht; sogar in den Schulen sollte die Kultur der süßen Eberesche durch Belehrung sowohl wie durch Anbau in den Schulgärten gefördert werden. Ich will hierauf nicht mehr näher eingehen und nur auf die Monographien von Franz Krägel „Die süße Eberesche“, verweisen.

Wenn ich diese Angelegenheit eingehend behandelte, vielleicht etwas dozierte, dann habe ich es getan, weil ich von der Wichtigkeit dieser Sache durchdrungen bin.



Es ist uns die Möglichkeit geboten, den obstarmen Gegenden des Landes, speziell dem Schwarzwald, einen Ersatz für den mangelnden Obstbaum zu bieten, also tun wir es! Es muß aber mit der etwas stark ausgeprägten konservativen Haltung der ländlichen Bevölkerung in solchen Dingen gerechnet werden, weshalb die Hilfe der Großh. Regierung notwendig erscheint. Dieselbe besteht in erster Linie darin, daß sie durch Verwendung des Baumes als Straßenbaum für denselben das Interesse in den weitesten Volkskreisen weckt, daß sie ihm Eingang und Vertrauen verschafft und dessen Anbau auch seitens der Privaten nach Tunlichkeit fördert. — Ich möchte aber hierbei nicht vergessen, sondern bitten, daß auch von Staatswegen dieser Baum in Volksschulen angebaut werde, damit an unbemittelte und kleine Landwirte, wir haben deren genug auch auf dem Schwarzwald, Pfropfreiser bzw. Bäumchen abgegeben werden können. Man hat seinerzeit Johannisbeer- und Stachelbeersträucher abgegeben, das muß dankbar anerkannt werden. Die obstarmen Gegenden des Landes werden es der Großh. Regierung gewiß auch danken, wenn sie ihnen den Obstbaum des Hochgehirges gibt: die süße Eberesche.

Nun möchte ich noch auf ein Schmerzenskind zu sprechen kommen, das schon auf dem vorigen Landtage von sich reden machte. Es ist die Straße Wolfach—Nippoldsau. Der Abg. Gerth hat schon vor zwei Jahren um die Verbesserung der Straße gebeten; sie ist in der Zwischenzeit auch frisch eingedeckt und gewalzt worden. Nun genügen meinem Dafürhalten nach die für diese Straße angeworfenen Mittel nicht, da derselben der richtige Unterbau fehlt. Sie hat früher ihrem Zwecke vollständig gedient, als die Flößerei noch im Betriebe war. Nun wickelt sich der ganze Verkehr auf dem Sträßchen ab, und wenn man bedenkt, daß von Schapbach aus täglich 15 bis 20 Fuhrn nach Wolfach gehen, darunter schwere Holzfuhrn, daß ferner täglich etwa 8 bis 10 Schwerepatruillierwerke von Rankach her mit etwa 1000 bis 1200 Zentner Gesamtlast den Weg benützen, dann kann man sich ein Bild machen, wie die Straße aussieht. Stellenweise bodenlos, wie man zu sagen pflegt. Die Straße ist eben für einen solchen Verkehr nicht gebaut worden, der Verkehr ist aber nun da, und ich glaube nicht, daß es jemand gibt, der sagen möchte, daß sich der Verkehr nach der Straße zu richten habe.

Mit den bisherigen Mitteln ist nun nicht zu rechnen; sie sind vollständig unzulänglich. Mit Ausbessern ist da nichts getan, da hilft meinem Dafürhalten nach einzig und allein ein Umbau derjenigen Stellen, die bei Regenwetter keine Straße mehr darstellen, sondern einen Morast, daß nicht mal ein leeres Fuhrwerk leicht durchkommt.

Es wird in der nächsten Zeit kaum möglich werden, die Bahnwünsche der Gegend zu befriedigen, da gebe man ihnen wenigstens eine gute Straße. Ich ließ mir sagen, daß die Radfahrer, die in früheren Jahren das herrliche Wolfstal in Scharen besuchten, der schlechten Straße wegen in der letzten Zeit ferngeblieben seien. Darin kann gewiß nur eine Bestätigung der Berechtigung der beweglichen Klagen der Wolfstalbewohner erblickt werden. Ich bitte die Großh. Regierung, hier Wandel zu schaffen, und zwar gründlich. Das kann auf den schwächer in Anspruch genommenen Stellen durch öfteres und kräftigeres Decken geschehen, bei den schlimmsten Stellen unterhalb der Wald aber nur durch den Umbau und Verbreiterung der Straße. Die Angelegenheit ist wirklich dringend, die Großh. Regierung weiß dies selbst, und ich bitte sie deshalb, wenn irgend möglich, eine Nachtragsforderung zum Zwecke des Umbaus bzw. Verbesserung der Straße Wolfach—Nippoldsau dem Hohen Hause vorzulegen.

Abg. Dr. Vinz: Die Schönheit unseres Landes beruht nicht am wenigsten in dem reichen Besitz von Flüssen und Bächen, unter denen die erste Stelle unser Rhein und der Neckar einnimmt, aber dieser herrliche Besitz gereicht unserem Land nicht nur zur Zierde, sondern er ist auch eine Quelle der Fruchtbarkeit und des wirtschaftlichen Gedeihens unseres Landes. Ich glaube, es ist eine edle und schöne Aufgabe, diesen kostbaren Besitz unseres Landes für das Wohl desselben fruchtbringend zu machen. Ich spreche wohl im Sinne des Hohen Hauses, wenn ich beim vorliegenden Anlaß dem lebhaften Bedauern Ausdruck gebe, daß wir heute nicht an der Regierungsbank den hochverehrten und hochbedeutenden Mann sehen, der in erster Linie die technische Leitung unserer Wasser- und Straßenbauverwaltung zu führen hat. Wir bedauern gewiß alle, daß dieser Mann, auf den das badische Land stolz ist, durch Unwohlsein verhindert ist, an unserer Beratung teilzunehmen.

Es sind im Verlaufe der heutigen Beratung schon mehrere von den wichtigsten Kulturaufgaben berührt worden, deren Lösung nur möglich ist mit Hilfe der Wasserkräfte unseres Landes. Ich möchte mit einigen Worten eingehen auf einige Mittel, die bislang angewendet worden sind und angewendet werden, um die Schiffahrtsstraße unseres Rheines eine tunlichst lange Zeit für unsere Schifffahrt offen zu halten. Es kommt dabei nicht bloß die Strecke Mannheim—Karlsruhe—Rehl, sondern der ganze Lauf des Rheins in Betracht. Es sind ja überall das ganze Jahr hindurch die Baggerungsarbeiten vorzunehmen, um die Schifffahrt aufrecht zu erhalten. Es ist mir in dieser Beziehung eine Statistik in die Hand gegeben worden, aus der sich einige bemerkenswerte Daten ergeben hinsichtlich des Anteils unseres Landes an den Baggerungsarbeiten am Rhein. Diese Zahlen sind entnommen und zusammengestellt aus dem Jahresbericht der Zentralkommission für Rheinschifffahrt 1902. Ich erlaube mir einige Zahlen daraus zur Kenntnis zu bringen. Es hat die elsass-lothringische Wasserbauverwaltung für die Unterhaltung der Fahrrinne auf der Strecke bis Lauterburg 41457 M. aufgewendet; auf der Strecke Rehl—Neuburg hat die badische Verwaltung 1158 M. verwendet. Für die Herstellung der Fahrrinne unterhalb Straßburg hat die elsässische Verwaltung 2917 M. ausgegeben, auf badischer Seite sind keine Aufwendungen für diesen Zweck zu verzeichnen. Für Baggerung wurden ausgegeben auf der badischen Seite 651 M., auf der pfälzischen Seite 1059 M. Die Ausgaben sind also auf der badischen Seite sehr gering, während die elsässische und preussische Verwaltung mehr ausgibt. Pro Kilometer Uferlänge berechnet sich die prozentuale Aufwendung der einzelnen Staaten wie folgt: Es geben aus Elsaß-Lothringen pro km 225,5 M., Baden 7,10 M., Bayern 12,03 M., Hessen 91 M., Preußen 34 M. Ich möchte an diese Statistik die Anregung knüpfen, ob es nicht angezeigt ist, die Schifffahrt der uns speziell interessierenden Rheinstraße für eine größere Zahl von Jahren durch einen entsprechenden Aufwand herzustellen. Ich kann mir Umstände denken, warum Baden mit so geringen Zahlen beteiligt ist, immerhin glaube ich doch, die Anregung an die Großh. Regierung herantreten lassen zu sollen, ob sie nicht größere Aufwendungen im Interesse der Schiffbarmachung des Rheines unbeschadet des größeren Projekts künftig zu machen in der Lage ist. Ein Karlsruher Mitbürger, Privatingenieur Kreh, hat eine Erfindung gemacht, die in Elsaß-Lothringen Gegenstand der Aufmerksamkeit war, aber von der Regierung nicht angenommen worden ist. Immerhin ergibt sich aus den Verhandlungen und aus den Aussprachen verschiedener kompetenter Personen, daß diese Erfindung eine sehr beachtenswerte ist, und ich nehme an, daß die Regierung



derselben ihre Aufmerksamkeit geschenkt hat und daß sie wenn keine durchschlagende Bedenken dagegen bestehen, ihr näher treten wird.

Eine Bemerkung des Abg. Sühkind erfordert eine Erwiderung meinerseits. Er hat, wie ich anerkennen muß, ohne etwa einen feindseligen Gegensatz der Interessen zwischen Mannheim und Karlsruhe hervortreten zu lassen, die Behauptung aufgestellt, daß für den Karlsruher Hafen 4 Millionen vom Staate gegeben worden seien. Diese Behauptung beruht bekanntermaßen auf einem Irrtum, denn es wurden nur 2 Millionen vom Staate gerechtfertigterhalber der Stadt gegeben. Ich sage gerechtfertigterhalber, denn diese Summe stellte sich als das Äquivalent dar für die Schädigung, die Karlsruhe dadurch erlitten hat, daß ein Teil der Karlsruhe-Magauer Bahn ihr weggenommen wurde, indem ein Teil des Güterverkehrs nach dem Westbahnhof abgeleitet wurde.

Abg. Eichhorn: Ich wollte nur eine Reihe von Wünschen zum schnelleren und besseren Ausbau der Landstraßen vorbringen. Die Eindeckung der Straßen nach dem neuen System soll bis 1909 durchgeführt sein. Vielleicht ließe sich diese Eindeckung etwas früher bewerkstelligen. Die Landstraßen sind in ziemlich schlechtem Zustand. Wer mit dem Rad die verschiedenen Teile Deutschlands durchfähren hat, dem fällt auf, wie viel unsere Landstraßen zu wünschen übrig lassen. Man findet wenig Teile Deutschlands, wo die Straßen so mangelhaft sind wie bei uns in Baden. Ich schließe hieran die Bitte, die Regierung möge doch in Erwägung darüber eintreten, ob nicht, wie es in Brandenburg und der Provinz Sachsen geschehen, bei stark befahrenen Straßen gewisse besondere Radfahrsteige angelegt werden sollten. In Brandenburg darf der Radfahrer auf dem Fußweg fahren. Dies ist so zur Regel geworden, daß man Fußgänger auf die Straße ausweichen sieht. Selbstverständlich will ich dies für die Radfahrer nicht beanspruchen. Bei uns ist das Fahren auf den Fußwegen mit Recht verboten. Es gibt viele skrupellose Radfahrer, die das Radfahren in Verruf bringen. Die Einrichtung solcher Radfahrwege wäre mit ungemein geringen Mitteln möglich. Ob sich die Eindeckung nach dem neuen System auch auf die Kreisstraßen bezieht, weiß ich nicht und wäre für eine Auskunft sehr dankbar. Die Regierung sollte doch auch von ihrem Recht der Aufsicht über die Gemeindegemeinschaften Gebrauch machen. Ich habe die von den Bauern befahrenen Wege hunderte von Malen im denkbar schlechtesten Zustand gesehen. Die ausgefahrenen Geleise werden einfach mit grobem Schotter ausgefüllt, ohne daß die Stelle festgestampft oder gewalzt wird. Ich habe Straßen gefunden, auf denen stundenlang alle 2 Schritte eine Schotterstelle kam. Stellen Sie sich vor, wie auch die Zugtiere unter diesem Schotter leiden müssen. Er müßte wenigstens notdürftig eingestampft oder gewalzt werden. Was für die Fahrwege gilt, das gilt auch für die Fußwege. J. B. hat sich die Bevölkerung von Brözingen bitter bei mir beklagt, daß der Fußweg der dortigen Straße einfach mit hartem Schotter beworfen worden ist. Bei allen Fortschritten, die im Straßenbau gemacht sind, sollte man doch ein schnelleres Tempo einschlagen. Selbstverständlich spielt die Finanzlage eine große Rolle. Wir sind natürlich auch in diesem Jahre bereit, die Staatszuschüsse zu erhöhen. Die Unterhaltung der Straßen und Wegen sollte von rechtswegen Staatssache sein.

Eine Beschwerde aus meinem Wahlbezirk über die Straße Nr. 158 ins Nagolthal möchte ich noch vorbringen. Nach dem Straßengesetz haben die Gemeinden, die von einer Landstraße berührt werden, einen Beitrag zu ihrer

Erhaltung zu leisten. Die genannte Straße berührt die Gemeinde Huchenfeld. Man hat von dort  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{3}{4}$  Stunde nach Pforzheim zu gehen. Die Straße wird aber von der Gemeinde überhaupt nicht benutzt. Trotzdem muß sie einen erheblichen Beitrag leisten. Ich bitte die Regierung, etwaige Wünsche um Nachlaß möglichst zu berücksichtigen.

Minister des Innern Dr. Schenk: Für einen Zweig der technischen und wirtschaftlichen Verwaltung ist es immer angenehm, wenn er möglichst viel anfordern kann und durch möglichst viele Bewilligungen in den Stand gesetzt ist, den Wünschen der beteiligten Kreise zu entsprechen. Aber jeder Zweig der staatlichen Verwaltung kann nur so viel anfordern und durchführen, als im Zusammenhang mit den Anforderungen der übrigen Zweige der Staatsverwaltung mit Rücksicht auf die jeweilige Finanzlage geleistet werden kann. So hat das Ministerium des Innern bei der Ausarbeitung des Budgets für Wasser- und Straßenbau auf mancherlei verzichten müssen, was recht wünschenswert wäre. Wenn jedoch auch im ganzen dieses Budget mit einer gewissen Sparfameit bearbeitet worden ist, so sind darin doch alle Bedürfnisse berücksichtigt, deren Befriedigung nicht länger aufgeschoben werden konnte. Und falls das Hohe Haus das Budget in dem Umfange bewilligt, wie es von der Großen Regierung vorgelegt ist, so wird unsere Wasser- und Straßenbauverwaltung imstande sein, ihre Aufgabe wie seither sachentsprechend zu erfüllen. Insbesondere wird auch nicht zu befürchten sein, daß unsern Landstraßen von auswärtigen Besuchern der Vorwurf gemacht wird, sie seien im großen und ganzen schlechter als anderswo. Ich selber habe doch auch einige Erfahrungen von den Straßen in den Nachbarstaaten, und habe dabei die tröstliche Ueberzeugung geschöpft, daß unsere Straßen im ganzen mindestens ebenso gut sind, wie in anderen Staaten. Es ist ja richtig, daß man in anderen Staaten zuweilen auf Straßen kommt, wo der Radler ideal fährt; das sind aber meist Straßen, die sehr wenig mit Lastfuhrwerken befahren werden. Unsere Straßen werden — und dies ist ein Zeichen des wirtschaftlichen Hochstandes der meisten Landesteile — zu einem großen Teil sehr viel von Lastfuhrwerken befahren, namentlich in der Nähe der größeren Städte. Dies hat ja natürlich zur Folge, daß die Fahrbahn bald mancherlei zu wünschen übrig läßt.

Unsere Straßenbauverwaltung nimmt aber hierauf Rücksicht, und sucht diejenigen Straßen, auf denen ein erheblicher Verkehr stattfindet, besonders gut zu unterhalten. Diese Grundsätze werden wir auch in Zukunft beachten. Seit einer Reihe von Jahren sind wir mit dem Aufwand für das Kilometer Landstraße hinaufgegangen, auf den stärker benutzten Straßen ist man mit erheblichem außerordentlichen Aufwand vom Flied zum Decksystem übergegangen, und endlich ist auch jetzt wieder für den durchschnittlichen Kilometerfuß, der in der Budgetperiode 1902/03 557 M. betrug, eine kleine Erhöhung, nämlich auf 560 M. vorgezogen.

Natürlich gibt es auf dem Gebiete der Wasser- und Straßenbauverwaltung noch eine Reihe von Wünschen, die wir jetzt nicht erfüllen konnten und von denen wir einen Teil zu unserm Bedauern vielleicht überhaupt nicht werden erfüllen können. Dies gilt namentlich von den zwei Wünschen, die von den Herren Abg. Sühkind und Dr. Blantenhorn vorgebracht worden sind. Es handelt sich dabei einerseits um den Bau einer zweiten Neckarbrücke in Mannheim, andererseits um das Projekt des Oberrheinkanals. Was den Bau der erstgenannten Brücke anlangt, die dazu bestimmt wäre, den neuen Industriehafen mit der Stadt Mannheim zu verbinden, so hat sich



die Staatsverwaltung nach reiflicher Prüfung weder moralisch noch rechtlich für verpflichtet erachtet, diese Brücke zu bauen oder einen irgendwie erheblichen Zuschuß hierzu zu leisten. Sie wäre überdies auch im Hinblick auf die derzeitigen finanziellen Verhältnisse des Staates nicht in der Lage, einen derartigen Zuschuß zu geben. Es handelt sich hierbei um eine Jahrbrücke über den Neckar, die vom Gesichtspunkt der örtlichen Interessen der Stadt Mannheim allerdings von großem Werte ist und eine wichtige Ortsstraße derselben wird; sie liegt aber nicht im Zuge einer Landstraße und dient auch nicht dem durchgehenden Verkehr, der für den Begriff der Landstraße maßgebend ist. Die Kosten dieser Brücke hat daher die Stadt Mannheim zu bestreiten. Der vorhin stattgefundenen Hinweis auf dasjenige, was in diesem Budget zur Verbreiterung der Neckarbrücke in Heidelberg vorgesehen ist, erscheint nicht geeignet, um die Uebernahme jener neuen Mannheimer Neckarbrücke in den Landesverband oder einen erheblichen Staatszuschuß für dieselbe zu rechtfertigen. Denn die Neckarbrücke in Heidelberg befindet sich bereits im Landesverkehrsverband und dient, wie ein Blick auf die Karte nachweist, zum großen Teil dem durchgehenden Landstraßenverkehr. Deshalb tritt der Staat hier ein, übrigens nur in der Weise, daß der Aufwand für alle mit der Verstärkung zusammenhängenden Verkehrsfragen, die zur Befriedigung der ordentlichen Bedürfnisse dienen, von der beteiligten Stadtgemeinde zu tragen ist. Bei der neuen Neckarbrücke in Mannheim dagegen ist die Staatsverwaltung nur insofern beteiligt, als das wasserpolizeiliche Genehmigungsverfahren in Frage kommt, in diesem hat nun die Rheinbauinspektion Mannheim (nicht die Wasser- und Straßenbauinspektion Heidelberg) und die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus Gutachten erstattet, auf Grund deren das Ministerium zur Ansicht gelangte, daß das von der Stadtverwaltung in Mannheim vorgelegte Projekt von dem Gesichtspunkt der Hochwasserverhältnisse nicht allen an dasselbe zu stellenden Anforderungen entspreche, vielmehr eine Höherlegung der Brücke um etwa 0,40 m erforderlich sei. Diefem Gutachten unserer bewährten technischen Behörden mußte das Ministerium stattgeben, denn wir sind nicht in der Lage, ein in sich schlüssiges technisches Gutachten unserer Behörden von höheren technischen Gesichtspunkten aus, wie sie dem Herrn Abgeordneten für Mannheim zu Gebot zu stehen scheinen, zu kritisieren und zu berichtigen.

Auch gegenüber dem Projekt des oberrheinischen Kanals von Hünningen bis zum Kaiserstuhl muß sich die Großh. Regierung ablehnend verhalten. Der Herr Abg. Blantenhorn hat die seitherige Entwicklung dieses Projekts im großen und ganzen richtig dargestellt. Im Jahre 1899/1900 erstattete eine Kommission von Sachverständigen unter dem Vorsitz des Landeskommissärs von Freiburg ein Gutachten über die Rentabilität, die sich bei Ausführung jenes Kanals und bei der dadurch ermöglichten Bewässerung eines großen Gebietes von etwa 7000 ha ergeben würde. Das Gutachten lautete nicht gerade ungünstig. Das Ministerium des Innern glaubte aber dieses auf Grund eines Augenscheins abgegebene Gutachten nicht sofort veröffentlichen zu sollen und zur Grundlage des weiteren Vorgehens machen zu dürfen; denn es waren dabei noch eine Reihe unauflöslicher Punkte übrig geblieben. Wir haben deshalb vor etwa 3 Jahren das Finanzministerium ersucht, zur Vervollständigung und weiteren Aufklärung noch die Gutachten zweier landwirtschaftlicher Sachverständiger der Großh. Forst- und Domänenverwaltung zu erheben. Diese Gutachten wurden im Laufe des Jahres 1902 erstattet, nachdem schon vorher auch die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus nochmals gehört worden war. Die beiden Gutachten

der landwirtschaftlichen Sachverständigen sprachen sich nun über die Rentabilität der Bewässerung in mehrfachen Beziehungen außerordentlich ungünstig aus. Bekanntermaßen sollte durch das Projekt des Oberheinkanal, abgesehen von der Bereitstellung von Wasserkräften, das Wasser aus dem Rhein geliefert werden, wodurch für etwa 6000 bis 7000 ha Bewässerungen eingerichtet werden, wobei eine große Anzahl trockene Wiesen in Wasserwiesen, Ackerboden in Wiesland und endlich auch kleinere Gebiete des Rheinwalds in Wiesen umzuwandeln wären. Gegenüber den hohen Anforderungen für die Ausführung dieses Projekts, die von der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus zuletzt auf 26 Millionen Mark berechnet sind, würde nun nach dem Gutachten der landwirtschaftlichen Sachverständigen die Rentabilität der mittels des Kanals zu bewässernden Fläche keineswegs derart gesteigert, daß auch nur ein Teil der Kosten für die Verzinsung und Tilgung des Kapitals von den Beteiligten aufgebracht werden könnte. Vielmehr sprachen sich die Gutachten der zwei landwirtschaftlichen Sachverständigen und auf Grund ihrer die Neuherung des Finanzministeriums dahin aus, daß alljährlich ein ungedeckter Betrag von Hunderttausenden von Mark bleibe, daß wohl ein Ausfall von etwa 800000 M. jährlich für die Deckung durch Staatszuschuß in Betracht käme. Das war ein so niederschlagendes Ergebnis, daß wir glaubten, noch weitere Erhebungen und Begutachtungen durch den landwirtschaftlichen Referenten des Ministeriums des Innern und durch die landwirtschaftliche Versuchsanstalt Augustenberg einleiten zu sollen. Die letzteren betreffen die Verwendbarkeit des Rheinwassers für die Anfeuchtung und Düngung der Wiesen. Dagegen nämlich schon in den 90er Jahren hierüber ein sachverständiges Gutachten erhoben war, ergab sich doch in Folge der neuerlichen landwirtschaftlichen Gutachten die Notwendigkeit, nochmals zu prüfen, ob überhaupt das Rheinwasser geeignet sei, auf die Wiesen eine dängende Wirkung auszuüben; es wurde nämlich in jenen Gutachten die Befürchtung ausgesprochen, das Rheinwasser habe im Wesentlichen nur besuchende Wirkung, enthalte aber nicht genug Stickstoff, um die Düngung der Wiesen zu erzeihen. Deshalb mußte ein weiteres Gutachten der landwirtschaftlichen Versuchsanstalt hierüber erhoben werden. Alles dies hatte zur Folge, daß eine endgültige Begutachtung des Oberheinkanalprojekts bisher noch nicht vorgelegt werden konnte; auch bin ich nicht in der Lage, zuzusichern, daß entsprechend dem Antrag der Budgetkommission das Ergebnis der Erhebungen noch diesem Landtag vorgelegt wird. Wir machen aber kein Geheimnis aus diesen Erhebungen und Begutachtungen und werden, sobald die Erhebungen zum Abschluß gelangt sind, wie das schon früher einmal geschehen, in einer Drucksache die neuerlichen Erhebungen und Begutachtungen zusammenfassen und die Schrift allen sich für die Frage interessierenden Herrn mitteilen.

Uebrigens ist die Aussicht auf Ausführung des Oberheinkanal in demjenigen Umfang, wie er durch das Projekt aus den 90er Jahren in Aussicht genommen war, auch in anderer Beziehung etwas verdunkelt worden. Nach dem Projekt sollten durch den Oberheinkanal etwa 4000 Pferdekraft der Industrie zur Verfügung gestellt werden. Nun hat sich inzwischen ein Konsortium gebildet, welches beabsichtigt, auf der gleichen Strecke eine viel größere Wasserkraft aus dem Rhein zu gewinnen; hiernach soll bei Rheinweiler linksseitig ein breiter Kanal hergestellt werden, in welchen die Wasser des Rheins, bei niedrigerem Wasserstand der größte Teil, eingeleitet werden, das dortige Gefälle zusammengefaßt und im ganzen 24 000 Pferdekraft gewonnen werden sollen. Das ist natürlich



viel mehr, als wir von dem Oberrheinkanale erwarten können; die Hälfte dieser Kraft würde für das badische Gebiet zur Verfügung gestellt und wir hätten zunächst sogar Mühe, diese Hälfte der Kraft für Nachtrager in unserem Lande unterzubringen. Wir haben aber wohl ein größeres Interesse, daß jenes Wasserwerk bei Nyffer-Rheinweiler hergestellt wird, als daß die 4000 Pferdekraft durch den Oberrheinkanale gewonnen werden. Denn für die Wasserkräfte, die bei Nyffer-Rheinweiler gesaft würden, hätten wir gar keine Opfer zu bringen; im Gegenteil, es ist sogar in Erwägung gezogen worden, ob nicht für jede dort aus dem öffentlichen Fluß zur Verfügung gestellte Wasserkraft ein Entgelt für die Staatskasse in Anspruch zu nehmen wäre. Natürlich ist die Errichtung dieses Wasserwerks noch keineswegs gesichert, es befindet sich erst im Stadium der Vorverhandlungen. Es wird dabei aber auf Wahrung aller öffentlichen Interessen Rücksicht genommen werden, ferner darauf, daß wenn einmal die Schifffahrt nach dem Oberrhein sich ausdehnen sollte, der Werkkanal so eingerichtet ist, daß die größeren Rheinschiffe durchgeschleust werden können, endlich auch darauf, daß die Errichtung von Wasserwerken ähnlicher Art keine Beeinträchtigung erleide. Der viel weiter oben abzweigende Oberrheinkanale würde übrigens durch das Wasserwerk bei Rheinweiler in keiner Weise geschädigt werden und die in dieser Hinsicht vom Herrn Abg. Blankenhorn geäußerten Besorgnisse sind nicht begründet.

Der Herr Abg. Vinz hat bemerkt, es scheine auffallend, daß Baden hinsichtlich der Vornahme von Vaggerungsarbeiten im Interesse der Förderung der Rheinschifffahrt viel weniger Geld ausbebe, als Elsaß-Lothringen und die abwärts gelegenen Rheinuferstaaten. Die Tatsache, die der Herr Abg. Vinz hervorgehoben hat, wird im großen und ganzen richtig sein. Zunächst ist aber ein Vergleich zwischen der Strecke von Straßburg nach Mannheim und der unteren Rheinstrecke von Mannheim abwärts hinsichtlich der Instandhaltungsarbeiten gar nicht möglich. Die Strecke von Straßburg abwärts hat einen ganz eigenartigen Charakter; hier ist der Rhein ein mit starkem Gefälle strömendes Gebirgswasser, das eine unheimlich große Geschiebsbewegung mit sich führt. Der Rhein hat hier kein festes Talwegsbett, sondern der Talweg serpentinert beständig wechselnd zwischen den sich vorwärts schiebenden Riesbänken. Ganz anders verhält sich der Rhein unterhalb Mannheim, wo solche Geschiebe nicht mehr vorkommen, ein im ganzen dauerndes Bett vorhanden ist und nur die Sandanhäufungen im besonders breiten Bett da und dort durch Vaggerungen zu beseitigen sind. Hier läßt sich zum Voraus berechnen, was für die Vaggerung auszugeben ist, um geordnete Zustände auf längere Dauer zu schaffen. Beim Oberrhein, zwischen Straßburg und Speyer, können dagegen keine solchen Vaggerungen mit dauernder Wirkung vorgenommen werden. Man kann daher bei den Vaggerungen auch nur dasjenige in Vergleich stellen, was Baden zusammen mit Bayern für den Rhein von Lauterburg abwärts getan hat, mit dem, was Elsaß-Lothringen von Straßburg abwärts bis Lauterburg aufgewendet hat; da ist nun richtig, daß Elsaß-Lothringen erheblich mehr für Vaggerungen aufwendet. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß Elsaß-Lothringen mit dem seiner Einwirkung unterliegenden oberen Laufe des Rheins es mit viel schwierigeren natürlichen Verhältnissen zu tun hat, als wir abwärts Lauterburg und Karlsruhe. Wir stehen zusammen mit Bayern auf dem Standpunkt, es sei eine Vaggerung auf der unserer Einwirkung überwiesenen unteren Rheinstrecke nur dann vorzunehmen, wenn die Verhältnisse des Fahrwassers an einem oder an einigen wenigen Talwegübergängen ganz besonders ungünstige sind, und nach dem Wasserstand, der Jahreszeit und der

Witterung erwartet werden kann, daß durch die Vaggerung an diesen Einzelstellen lohnenderweise etwas zu erreichen ist, und ich glaube, wir haben damit getan, was den Umständen angemessen ist.

Endlich hat der Herr Abg. Dr. Blankenhorn erwähnt, es werde darüber geflagt, daß die Rheinniederungen, die früher regelmäßig Ueberschwemmungsgebiete des Rheins waren und vielfach mit Waldungen bestockt sind, fast vollständig austrocknen, weil die früheren Durchlässe durch die Rheindämme — ich nehme an, daß er damit die höher liegenden Rheinuferbauten meint — auch bei mittleren Hochwassern nicht mehr offen gelassen würden. Nun sind mir die bezüglichen Verhältnisse nicht näher bekannt, ich weiß nur, daß im großen und ganzen die Wasserbauverwaltung den Standpunkt hat, daß eine Anzahl Einlässe in den Uferbauten schon zum Zwecke der Verlandung der Altrheine bei höheren Wasserständen auch in Zukunft offen stehen sollen. In einem gewissen Maße ist dem, was der Herr Abg. Blankenhorn gewünscht hat, wohl schon jetzt Rechnung getragen; es kann sich nur fragen, ob nicht vielleicht die Durchlässe nicht auch schon für geringere Hochwasserstände zugänglich gemacht werden sollen; sie bei gewöhnlichen Wasserständen offen zu halten, wird gewiß nicht verlangt und wäre auch zwecklos. Denn das Einlassen von Rheinwasser, wenn es bei niedrigen Wasserständen klar ist, würde sehr wenig nützen; die Hauptwirkung des Rheinwassers soll ja die sein, daß es den Schlamm niederlegt. Sodann ist aber auch zu beachten, daß jene Niederungsgebiete keineswegs nur als Rheinwaldungen genützt werden; sondern die Gemeinden haben vielfach ihr Allmendgebiet in diese Niederungen verlegt, und es sind dort nicht selten auch Aecker angelegt worden. Im übrigen kann ich dem Herrn Abg. Blankenhorn zusagen, daß wir diese Frage prüfen, und wenn es unter Berücksichtigung einerseits der Interessen des Wasserbaus und andererseits im Hinblick auf die land- und forstwirtschaftlichen Verhältnisse als angemessen erscheinen sollte, wird die Wasserbauverwaltung wohl bereit sein, an den geeigneten Stellen für eine reichlichere Offenhaltung der Niederungseinlässe Sorge zu tragen.

Ministerialdirektor Geh. Rat Heil: Der Herr Abg. Greiff hat die Freundlichkeit gehabt, mich besonders aufzurufen zur Beantwortung der Frage der schienenlosen Bahnen. In dieser Beziehung kann ich hier hervorheben, daß aus Anlaß der Bestrebungen der Seegegend nach einer derartigen Bahn sehr eingehende Erhebungen angestellt worden sind in Frankreich und Norddeutschland, wo derartige Einrichtungen, wenn auch nur in beschränktem Maße eingeführt sind. Diese Erhebungen haben im allgemeinen auch bei unserer technischen Behörde die Ueberzeugung begründet, daß die technische Durchführbarkeit nicht zu bezweifeln ist. Sie setzt aber eine sehr solide Straße voraus, und gerade der Umstand, daß die Straße, die für den ersten Versuch in Aussicht genommen war, sehr viel zu wünschen übrig ließ, war mit ein Grund, daß von der Ausführung abgesehen wurde. Allerdings sind noch andere Bedenken zu Tage getreten, die sich auf die Möglichkeit eines regelmäßigen sicheren Betriebs und die Rentabilität beziehen. In dieser Beziehung haben die Erhebungen durchaus nicht ergeben, daß man jetzt schon so weit gekommen wäre, daß man eine Rentabilität erwarten dürfte. Es ist auch vielleicht der Wunsch zu erfahren, welche Stellung wir hierzu einnehmen, von dem Gedanken eingegeben, daß eine materielle Unterstützung gewährt werden möge. In dieser Beziehung haben indes die Erhebungen ergeben, daß nirgends bis jetzt Staatsmittel gewährt worden sind, daß umgekehrt aber da und dort für die Benützung der Straßen ein Entgelt verlangt worden ist. Wir haben die Frage einer grundsätzlichen Prüfung unterzogen, ob es überhaupt nach unseren Ge-



setzen tunlich sein würde, Beiträge aus Staatsmitteln zu gewähren. Dabei sind wir zu dem Ergebnis gekommen, daß der Gedanke, ähnlich wie für Kleinbahnen aus der Eisenbahnschuldentilgungskasse auch für solche schienenlose Bahnen Beiträge zu leisten, nach der ganzen Tendenz der maßgebenden Bestimmungen nicht weiter verfolgt werden könne und daß nichts übrig bleiben würde, als allgemeine Staatsmittel hierfür flüssig zu machen. Wir werden aber noch kaum so weit sein in den Erfahrungen über die Möglichkeit dauernden Betriebes und des Nutzens schienenloser Bahnen, daß wir jetzt schon sagen könnten, daß für derartige Einrichtungen Zuschüsse aus allgemeinen Staatsmitteln gewährt werden können. Da würde man auch zum Betrieb von Motorwagen Staatsmittel verlangen, es wäre aber sehr bedenklich, sich auf diesen Weg zu begeben, zumal die hiermit gemachten Versuche bis jetzt noch zu keinem günstigen Ergebnis geführt haben. Daß die Großh. Regierung nichts versäumen wird in der Aufmerksamkeit für diese Frage, geht wohl daraus hervor, daß sie eingehend geprüft worden ist. Das Material befindet sich gegenwärtig beim Bezirksamt Säckingen, weil dort einige Gemeinden ebenfalls eine solche Bahn einführen wollen.

Was die Straßenunterhaltung und speziell das Decksystem anlangt, so wurde von der einen Seite Beschleunigung, von der anderen bedächtiges Vorgehen geraten. Daraus geht wohl hervor, daß die Erfahrungen über das Decksystem während zweier Budgetperioden doch noch nicht so klare, unzweifelhafte Ergebnisse gezeitigt haben, daß man über die Art der Behandlung vollständig einig wäre. Man wird aber zugeben müssen, daß allgemeine Weisungen und Belehrungen hier nicht genügen, daß vielmehr das ganze Personal erst geübt sein muß, und erst weitere Erfahrungen gemacht werden müssen. Seitens der Wasser- und Straßenbauverwaltung wird hier gewiß nichts versäumt.

Auf Grund der jeweils gemachten Wahrnehmungen werden immer wieder alle Beamten auf das beste Verfahren aufmerksam gemacht. Wenn so fortgefahren wird, wie es selbstverständlich ist, werden Mißstände auf einzelnen Straßen, wie in Kehl und zwischen Rippoldsau und Wolfach immer mehr vermieden werden. Die schlechte Witterung im letzten Winter wird jedenfalls auch als ein das Urteil über den Zustand der Straßen mildernder Umstand gelten dürfen. Auf der Straße Rippoldsau—Wolfach finden übrigens auch viele schwere Steintransporte statt, die für die Straße sehr nachteilig sind. Es besteht die Absicht, die Straße durch Einlage einer stärkeren Schotterdecke und durch Walzen zu verbessern. Ob in nächster Zeit die Straße umgebaut werden kann, muß erst noch geprüft werden.

Der Herr Abg. Eichhorn hat den Wunsch ausgesprochen, es möchte nach dem Vorbild anderer Bundesstaaten die Einrichtung von Radfahrersteigen auch bei uns gefördert werden. Nach der jetzigen über den Radfahrverkehr in Baden bestehenden Verordnung ist den Radfahrern das Fahren auf Fußwegen und den Banquetten der Straßen untersagt. Es fragt sich nun, ob bei einer gleichmäßigen Regelung im Reich weitere Konzessionen gemacht werden sollen. Mit Rücksicht hierauf wurde in den letzten Jahren in Aussicht genommen, bei den stärker benutzten Straßen für die Radfahrer Banquetts anzulegen oder Schutzstreifen frei zu lassen. Es geschieht hier, was mit Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse möglich ist.

Mit der Unterhaltung der Straßen hängt auch der Wunsch des Herrn Abg. Duffner zusammen, es möchte der Kultur der süßen Eberesche größere Aufmerksamkeit zugewendet werden. Aus der von dem Abg. Duffner mitgeteilten Neußerung der Wasser- und Straßenbauinspek-

tion Donaueschingen geht ja deutlich hervor, daß die Frage die Aufmerksamkeit der technischen Behörden gefunden hat, und daß Versuche gemacht worden sind. Ich hoffe, daß die Ergebnisse derselben entsprechend der warmen Empfehlung des Herrn Abg. Duffner der weiteren Verbreitung dieses Gebirgsbaumes günstig sein werden.

Der Herr Abg. Morgenthaler hat Klagen vorgebracht über die Behandlung einiger Gemeinden in dem Amtsbezirk Offenburg hinsichtlich des Bezugs zu den Kosten der Ringbrücke bei Offenburg. Er findet es auffallend, daß Gemeinden beigezogen wurden, ohne vorher über das Projekt gehört worden zu sein. Bei dem Bau der Ringbrücke handelte es sich um eine Brücke, die infolge der Hochwasserchäden von 1896 neu gebaut werden mußte. Den Herren, die damals schon dem Hause angehörten, wird bekannt sein, daß im außerordentlichen Budget, ohne daß eingehende Projekte vorhanden waren, bedeutende Summen zur Anforderung gelangten. Es war unmöglich, hierüber vorher die einzelnen Gemeinden zu hören. Auf einem späteren Landtag hat man sich dann dahin schlüssig gemacht, daß die zu erhebenden Gemeindebeiträge im ganzen den Betrag von 20 Prozent der Budgetanforderung für den Baraufwand nicht übersteigen sollten. Die Bauverwaltung hat nun beim Vollzuge darauf Bedacht genommen, um der einzelnen beitragspflichtigen Gemeinden die Last möglichst leicht zu machen, den Kreis der Beitrag leistenden Gemeinden tunlichst weit zu ziehen, und in ihn alle Gemeinden aufzunehmen, die an der Benutzung der Brücke interessiert wären. So kam es, daß im Amtsbezirk Offenburg eine Anzahl von Gemeinden nachträglich zur Beitragsleistung herangezogen wurden. Sie zwar kaum in einem Zweifel sich darüber befanden, daß die Brücke für sie von Nutzen sei, die aber, weil man sie nicht vorher befragte, von der Anforderung nun unangenehm überrascht wurden. Wie der Herr Abg. Morgenthaler bereits ausgeführt hat, schwebt hierwegen zurzeit ein Rechtsstreit vor dem Verwaltungsgerichtshof. Es wird sich zeigen, welchen Standpunkt dieser einnimmt. In einem Punkte aber, nämlich ob es zulässig ist, Gemeinden, ohne daß sie vorher über das Projekt gehört sind, mit Beiträgen heranzuziehen, wird der Verwaltungsgerichtshof nach seiner bisherigen Rechtsprechung und der Motiven des Straßengesetzes wahrscheinlich annehmen, daß die Nichteinhaltung der Bestimmung des § 17 des Straßengesetzes kein Grund ist, die nichtgehörte Gemeinde von dem Beitrag zu befreien. Diese Bestimmung hat nur Bedeutung bei der Prüfung der Anforderung durch die Landstände.

Abg. Geppert: Der Herr Minister hat heute erklärt, daß viele Wünsche auf dem Gebiete der Wasser- und Straßenbauverwaltung unerfüllt übrig bleiben. Einer dieser Wünsche bezieht sich auf die Korrektur der Rend von Erlach abwärts.

Wir haben kürzlich von dem Abg. Müller gehört, daß die Korrektur der Weschnitz in die Wege geleitet ist, und daß Schritte getan sind, um die Interessenten auf das vorgelegte Projekt zu einigen. Es ist bedauerlich, daß die Frage der Rendkorrektur infolge widerstreitender Interessen der Gemeinden noch nicht so weit gebieken ist. Ich beabsichtige ja nicht, daß Geschick dazu gehört, hier eine Einigung zu erzielen. Es sollte dies aber doch gelingen, wenn man ein entsprechendes Projekt vorlegt. Die Gemeinden, die im Ueberflutungsgebiet der Rend liegen und die schon viele Schäden hierdurch haben ertragen müssen, sollte man nicht zwischen Hoffen und Harren in schwebender Pein hängen lassen. (Redner bringt Klagen der Gemeinden Wagschurt und Erlach vor.) Diese Gemeinden müssen sich ins Unvermeidliche schicken: Was das für sie bei den mißlichen Verhältnissen der Land-



wirtschaft im allgemeinen bedeutet, brauche ich wohl nicht auseinander zu setzen. Nach den Erläuterungen zum Kommissionsbericht ist geplant, mit der Verbesserung der Abflußverhältnisse der Rensch die Kultivierung des Malmalengebietes zu verbinden. Gerade hierfür aber habe ich bisher nur wenig Interesse gezeigt. Ich teile den Standpunkt der Budgetkommission, daß die Regierung trotz dieser Schwierigkeiten vor der Fortsetzung der Korrektionsarbeiten nicht zurückweichen darf. Man lasse es doch nicht ankommen auf die Verheerungen eines Hochwassers, um die Frage der Renschkorrektur zu einer brennenden zu machen. Man möge es auch den Gemeinden nicht nachtragen, daß in den 80er Jahren die Renschkorrektur in diesem Hause zum Scheitern gebracht worden ist. Ich möchte die Regierung bitten, daß sie immer wieder an die Frage mit der Geduld herantritt, mit der die Bewohner des Renschals die Schädigungen durch die Rensch ertragen müssen, und mit den Gemeinden unterhandelt, um einen Plan zustande zu bringen, auf Grund dessen das Projekt zur Ausführung gelangen kann.

Der Anregung des Abg. Greiff auf Verbesserung des Straßenpflasters in den kleineren Städten und den Dörfern möchte ich mich anschließen und auch die Anregung des Abg. Duffner nach Einführung der süßen Eberesche unterstützen. Es wäre erfreulich, wenn dadurch der Schwarzwald zum Obstgenuß gelangen kann und die große Einfuhr von Preiselbeeren aus Schweden beseitigt wird. Die Wünsche der Straßenmeister und Kulturmei er möchte ich dem Wohlwollen der Regierung empfehlen.

Abg. Dr. Weiß: Ich möchte Ihre Aufmerksamkeit auf die Verhältnisse im Kreise Mosbach lenken. Diese Verhältnisse sind bedingt durch die geradezu beklagenswerte Configuration unseres Staatsgebietes in seinem nordöstlichen Teile. Man muß sich erinnern, woher diese rührt. Als es sich vor 100 Jahren darum handelte, das Erbe der Kurpfalz, der Reichsritterschaft usw. zu teilen, da gab es ein förmliches Wettrennen zwischen den verschiedenen Staaten, insbesondere dem werdenden Fürstentum Weiningen, Bayern und Württemberg. Heute kam der Amtmann der einen Herrschaft in einen Ort und schlug sein Besitzergreifungspatent an, morgen kam der einer andern und riß es ab, um das seine an dessen Stelle zu setzen, bis endlich der so geschaffene Zustand festgelegt wurde und auch die Grundzüge abgab, auf der drei Jahre später die fraglichen Gebiete im wesentlichen an Baden übergingen. Baden besand sich danach in der Lage, hier einen ausgedehnten Landstrich ohne größere Städte zu haben. Große Teile desselben gravitieren wirtschaftlich nach Würzburg und Heilbronn und tragen bei, die Entwicklung dieser Städte zu fördern und dort Steuerkapitalien zu schaffen, an denen Baden keinen Anteil hat. Es war unter diesen Umständen kein Wunder, daß Baden die ersten Jahrzehnte hindurch dies Gebiet betrachtete, wie ein Landwirt ein Stück Weidland, das er wohl regelmäßig abgrasen läßt, auf das er aber nichts Nennenswerthes verwenden mag. Der badische Staat kam lange nicht zum Bewußtsein, auch dort Pflichten zu haben. Er hielt wohl die Gemeinden an, dies und jenes selbst zu tun, wenn es ihm so gut dünkte, aber er förderte sie nicht, und wenn eine Gemeinde Straßen auf ihrer Gemarkung baute, kam es wohl vor, daß diese auf anderen Gemarkungen keine Fortsetzung fanden, insolge dessen keinen Verkehr beizugehen konnten und wieder dem Verfall überlassen werden mußten. Erst seit etwa 1860 wurde es besser und in steigendem Maße besser. Zunächst kamen um die Zeit, da man Bahnen hätte bauen sollen, wenigstens die wichtigsten Landstraßen, dann allmählich Bahnen.

Sie werden fragen, weshalb ich Ihnen diese alten

Dinge jetzt noch erzähle, nachdem es heute besser geworden ist? Ich tue es deshalb, damit Sie sehen, daß es sich hier um Gegenden handelt, in denen viel Versäumtes nachzuholen ist, in denen man sich nicht begnügen darf, Durchschnittliches zu leisten, sondern mehr leisten muß, um die Sünden der Vergangenheit wieder gut zu machen. Was hier erforderlich ist, wird freilich auch jetzt noch meist im Lichte undankbarer Aufgaben stehen. Man wird sagen, die wirtschaftliche Bedeutung der Gegend rechtfertige große Aufwendungen nicht. Ja, die wirtschaftliche Rückständigkeit rührt aber eben daher, daß man die nötigen Aufwendungen nicht rechtzeitig machte. Seit den 40 Jahren, während deren nun mehr geschieht, ist doch ein deutlicher, wenn auch langsamer Fortschritt zu verzeichnen, und das rechtfertigt die Erwartung, daß auch Mehraufwendungen, die man jetzt macht, in der Zukunft nicht ohne Früchte sein werden.

In erster Linie handelt es sich um die Verkehrswege. Eisenbahnfragen kann ich heute nicht behandeln. Ich möchte nur das sagen: Wo Eisenbahnbauten nicht, oder vorerst nicht möglich sind, da muß um so besser für Straßen gesorgt werden. Der Kreis Mosbach ist hierum eifrig bemüht; aber seine Kräfte reichen bei weitem nicht aus. Man hat ihm nun wohl geraten, langsamer vorwärts zu gehen. Aber das ist kein guter Rat. Langsam getan hat man ehebem lange genug. Jetzt ist ein rascheres Tempo am Platze. Wohl dürfte der Staat in einer Gegend, die noch so wenig mit Bahnen bedacht ist, weitere Landstraßen bauen, wenn er auch in andern Gegenden die Landstraßen durch die Eisenbahnen als ersetzt betrachtet. Es liegt dem Hohen Hause gerade jetzt eine Petition um eine Landstraße von Eberbach über Schönbrunn nach Waldwimmersbach vor. Ich möchte auf diese heute nicht näher eingehen, aber doch sie im Anschluß an das Gesagte angelegentlich empfehlen. Ebenso darf ich wohl die damit zusammenhängende Bitte um Uebernahme der Eberbacher Brücke in den Landstraßenverband kurz berühren. Es wird vielleicht als undankbar betrachtet, wenn wir nach dem bedeutenden Staatszuschuß zum Bau nun noch mit dieser Bitte kommen. Die Dankbarkeit für diesen Zuschuß, der wir seinerzeit Ausdruck gegeben, besteht heute noch. Aber leider sind mindestens zwei Drittel dieses Zuschusses daraufgegangen, die schweren Baubedingungen zu erfüllen, die man uns auferlegt hat. Schon das Projekt, auf Grund dessen wir 150 000 M. Zuschuß erbat, und das sich auf 310 000 M. bezifferte, trug wasserpolizeilichen Anforderungen in großem Umfang Rechnung, denn das erste Projekt, von einem überaus tüchtigen und gewissenhaften Sachmann, Baurat Straub in Eberbach bearbeitet, hätte nur einen Aufwand von 150 000 M. im ganzen erfordert und hätte uns genügt. Aber je weiter die Verhandlungen fortschritten, desto größer wurden die Anforderungen, und nun kostet die Brücke über 400 000 M. Ich mache nun den technischen Behörden durchaus keinen Vorwurf daraus, daß sie die Forderungen aufstellten, die erforderlich waren, das Bauwerk selbst gegen Zerstörung durch ein Hochwasser wie das vermutlich nie wiederkehrende von 1824 zu sichern. Aber ich glaube, die Großh. Regierung hätte darauf verzichten können, diese Forderungen durchzusetzen, in der Erwägung, daß der Bauwert der Brücke eine so hohe Risikoprämie nicht wert ist, und daß eine Gefährdung der Stadt und etwa vieler Menschenleben bei etwaigem Einsturz der Brücken nicht zu erwarten wäre. Unter diesen Umständen dürfte das Gesuch um Uebernahme der Brücke in den Landstraßenverband doch nicht so unbeschneiden sein, zumal die Stadt, wie bei anderen Landstraßen üblich, immer noch mit einem Unterhaltungsbeitrag beizuziehen wäre.



Nächst den Straßen ist die Wasserwirtschaft von großer Bedeutung. Die Städte Mosbach und Eberbach haben f. Zt. eine Untersuchung über die Möglichkeit einer besseren Wasserwirtschaft in den Seitenteilen des Neckars beantragt, und da ein gleicher Antrag bezüglich des Schwarzwaldes aus dem Oberlande kam, hat die Großh. Regierung in dankenswerter Weise Mittel dazu bereit gestellt. Ich wäre dankbar für Auskunft, welche Ergebnisse die im Gang befindlichen Untersuchungen bis jetzt zu Tage gefördert haben. Beiläufig möchte ich auch die Wasserversorgung der Gemeinden hier berühren. In der Gegend, die durch das einstweilige Scheitern des Bahnprojektes Eberbach-Mudau so benachteiligt ist, und die deshalb auf ein gewisses Wohlwollen besonderen Anspruch haben dürfte, besteht das Bedürfnis nach einer gemeinsamen Wasserversorgung. Die sog. Winterhauchgemeinden haben meist Wasserversorgungen eingerichtet, die dem Bedürfnis in keiner Weise entsprechen, und haben dafür so viel Aufwand gehabt, daß sie die unabweisbare gemeinsame Versorgung nun ohne eine erhebliche Staatsbeihilfe nicht durchführen können. Die Sache ist noch nicht so weit, daß eine Petition eingereicht werden konnte, ich möchte sie aber dem Hohen Hause einstweilen aufs dringendste empfehlen haben. Ich habe nun verschiedene allgemeine und spezielle

Wünsche vorgebracht und ich könnte noch eine ganze Reihe beifügen. Aber Sie werden jetzt schon fragen: Woher das Geld nehmen? Nun, meine Herren, wir haben neulich gehört, daß die Wieslocher Irrenanstalt so veranschlagt war, daß man ohne Schwierigkeit 2 Millionen streichen konnte. Ich denke, da wird sich auch eine Stelle finden, wo man das nötige streichen kann, um die Wünsche eines besonders bedürftigen Landesteiles zu befriedigen. Geben Sie doch einmal dem Kreis Mosbach 2 Millionen. Sie werden sehen, was er Alles damit anzufangen weiß.

Schluß der Sitzung: nach 1/2 2 Uhr nachmittags.

\* **Karlsruhe**, 22. März. 50. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Donnerstag den 24. März 1904, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann Fortsetzung der Beratung des Berichtes der Budgetkommission über das Budget des Ministeriums des Innern für 1904 und 1905 Ausgabe Titel XVII, XVIII, XIX, Einnahme Titel VIII, IX (Wasser- und Straßenbau, Bergwesen, geologische Landesaufnahme) — Druckfache Nr. 14 d — samt Nachtrag: Eingeschlagte Petitionen. — Druckfache „Zu Nr. 14 d“. Bericht erstatter: Abg. Dergt.