

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910

93 (6.4.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen
Ständeversammlung Nr. 63. Zweite Kammer. 55. öffentliche Sitzung

Ämtliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

N. 63.

Karlsruhe, den 6. April

1910.

==== Zweite Kammer. ====

55. öffentliche Sitzung

am Dienstag den 5. April 1910.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann:

Bericht der Budgetkommission und Beginn der Beratung über das Budget Gr. Ministeriums des Innern für 1910 und 1911, Ausgabe Titel XVII, XVIII und XIX und Einnahme Titel VIII und IX (Wasser- und Straßenbau; Bergwesen; Geologische Landesaufnahme). — Drucksache Nr. 12e —; Berichtserfasser: Abg. Blümml.

Am Regierungstisch: Minister des Innern Wirkl. Geheimerat **Fhr. von und zu Bodman**, Wasser- und Straßenbaudirektor Geheimerat **Dr. Kreis**, Gef. Oberregierungsrat **Föhrenbach**.

Präsident **Mohrhurst** eröffnet kurz nach 1/2 10 Uhr die Sitzung mit folgender Ansprache:

Nach Ihrer Rückkehr aus den Osterferien gestatte ich mir, Sie auf das freundlichste zu begrüßen und damit den Wunsch zu verbinden, daß unsere Arbeit auch fernerhin einen für unser Land ersprießlichen Fortgang und guten Ausgang nehmen möge (Beifall).

Vor Eintritt in die Tagesordnung lassen Sie uns in Erfüllung einer Pflicht der Pietät der früheren Mitglieder dieses Hauses gedenken, die seit dessen letzter Tagung aus dem Leben geschieden sind. Es sind dies folgende:

1. Am 27. Oktober 1908 entschlief im 67. Lebensjahr Landwirt **Anton Schmid** von Kaltbrunn, der 2 Wahlperioden, von 1881—1889, den 23. Wahlbezirk Triberg-Wolfach in diesem Hause vertreten hat; festgewurzelt in dem heimatischen Boden hat der treue Sohn seiner Berge auch in diesem Hause seiner Heimat Brauch

nicht verleugnet und ihr nach bestem Wissen und Können zu dienen sich bemüht.

2. Am 16. September 1908 verschied im 83. Lebensjahr Finanzrat **Ernst Pfister** in Freiburg, der von 1887—1891 als Abgeordneter des 18. Wahlbezirks Freiburg Stadt diesem Hause angehörte. Ein Mann reichen Wissens, eisernen Willens, edler und uneigenmütiger Denkweise, voll lebhafter Anteilnahme an dem politischen Leben von seinen Jugendjahren, in denen er in heißer Freiheitsliebe sich aktiv an den politischen Bewegungen in der Mitte des vorigen Jahrhunderts beteiligte, bis in sein hohes Alter, hat er in den verschiedensten Stellungen seines reichen Lebens als pflichtgetreuer und tüchtiger Beamter des Staates, als langjähriges geschätztes Mitglied des Bürgerausschusses und des Stadtrats in Freiburg, als Mitglied des Bezirksrats und des Kreis Ausschusses wie als Abgeordneter seine bedeutende Arbeitskraft, seine unermüdbliche Schaffensfreudigkeit in den Dienst des öffentlichen Lebens gestellt und um unsere badische Heimat wie um seinen engeren Wirkungskreis sich große Verdienste erworben.

3. Hochbetagt, aber bis kurz vor seinem Ableben von einzigartiger Frische des Geistes und Körpers entschlief am 29. Januar 1909 Oberingenieur a. D. **Karl Delisle** in Durlach, der von 1895—1899 in diesem Hause den 32. Wahlbezirk — Stadt Rastatt — vertreten und sich in dieser Zeit als fleißiger und kenntnisreicher Mitarbeiter große Anerkennung erworben hat. Ein Mann von rechter Art, gebiegenes Charakters, voll lebhafter Aufmerksamkeit und rastlosem Tätigkeitsdrang für die vielseitigen Angelegenheiten des öffentlichen Lebens in Gemeinde und Staat, ein aufrechter und von Jugend auf unerschrockener Kämpfer für eine freiheitliche Gestaltung unseres Volkslebens zur Förderung der Volkswohlfaht, getragen von unerschütterlicher Überzeugungstreue, in der er das schwerste Opfer, das seines (staatlichen) Berufes brachte, ohne davon Aufhebens zu machen, ist Delisle seinen Freunden ein allseit wohlmeinender, wohlberatender Freund, in seinem

öffentlichen Wirken eine hochgeschätzte, uneigennütige und unermüdbare Arbeitskraft gewesen. Sein lebhaftes politisches Interesse ließ, als er der Kammer nicht mehr angehörte, ihn, den Greis in silberweißem Haar, aber aufrechter Haltung, leuchtenden Auges, jugendfrischen und begeisterungsfähigen, sonnigen Herzens, seine Schritte oft in dieses Haus lenken und im Geiste an dessen Arbeiten und seinen Kämpfen sich beteiligen.

4. Am 31. März 1909 starb im eben vollendeten 75. Lebensjahr Buchdruckereibesitzer Karl Vogel in Raftatt, der von 1883—1888 den 32. Wahlbezirk — Stadt Raftatt — in diesem Hause vertreten hat. Mit der gleichen Pflichttreue und gründlichen Sachkenntnis, mit der er in seiner Heimatstadt in einer langen Reihe von Jahren als Mitglied des Bürgerausschusses und des Gemeinderats eine eifrige, erspriehliche Tätigkeit im Dienste der Allgemeinheit entfaltete, alle Bestrebungen für die öffentliche Wohlfahrt mit Wort und Schrift unterstützte und tatkräftig förderte und sich dadurch Ansehen, Vertrauen und Dank weitester Kreise seiner Mitbürger erwarb, hat er auch in diesem Hause die Interessen seiner Heimat wie die des ganzen Landes nach Kräften gewahrt und gefördert.

5. Am 25. Juni 1909 verschied Wirkl. Geh. Rat August Joos in Karlsruhe im 77. Lebensjahre. In ihm hat unser badisches Land einen außerordentlich tüchtigen Staatsmann von hervorragenden Eigenschaften des Geistes und Charakters verloren, der während seines ganzen langjährigen Wirkens im Dienste des Staates, auf allen den hervorragenden Posten, auf die im äußeren und inneren Verwaltungsdienst das Leben ihn stellte, insbesondere in der wichtigen und bedeutsamen Stellung als Direktor des Oberschulrats, seine besten Kräfte in hingebender und stiller Pflichterfüllung für die Lösung der an ihn gestellten Aufgaben und für die gesunde Weiterentwicklung unseres Landes eifrig und erfolgreich einsetzte und bei allen Ehrungen und Erfolgen, die ihm beschieden waren, eine einfache, schlichte und stille Persönlichkeit geblieben ist. Diesem Hause gehörte Joos zweimal an, 1873—75 als Vertreter des 28. Wahlbezirks Oberkirch—Achern und 1887—1889 als Vertreter des 17. Wahlbezirks Walbfrach—Emmendingen—Freiburg.

6. In Stadtrat Karl Hoffmann in Karlsruhe, der am 2. Juli 1909 im 76. Lebensjahr entschlief, scheidet ein um die Stadt Karlsruhe wie um das Land hochverdienter Mann aus dem Leben, der fast 4 Jahrzehnte eines der arbeitsfreudigsten und einflussreichsten Mitglieder der Stadtverwaltung gewesen und insbesondere durch seine rastlose und uneigennütige Tätigkeit, die er auf dem Gebiete öffentlicher Wohlfahrtspflege in menschenfreundlichem, allezeit opferwilligem, dabei stets schlichtem und bescheidenem Sinne entfaltete, sich den Dank und die Verehrung seiner Mitbürger erworben und in den Werken, die er in diesem Geiste geschaffen, ein dauerndes Andenken gesichert hat. Fast 2 Jahrzehnte, von 1879 bis 1897, hat er den 35. Wahlbezirk Stadt Karlsruhe in diesem hohen Hause mit Sachkenntnis und Pflichttreue zum Wohle seiner Heimat vertreten.

7. Wenige Tage nach dem eben Genannten entschlief am 18. Juli 1909 in Bonndorf Sparfassenbetreiber Ferdinand Krieche im Alter von 73 Jahren. 20 Jahre, von 1885 bis 1905, war er in diesem Hause Abgeordneter für den 6. Wahlbezirk Bonndorf-Waldshut. Wer zugleich mit ihm diesem Hause angehörte, erinnert sich gerne des einfachen, bescheidenen und liebens-

würdigen Mannes, der mit der gleichen Pflichttreue, mit der er in seiner Heimat seines verantwortungsvollen Amtes fast 4 Jahrzehnte erfolgreich waltete, mit der er eine Reihe Ehrenämter in Gemeinde, in Bezirk und Kreis, zu denen ihn das Vertrauen seiner Mitbürger, oder der staatlichen Behörden berufen hatte, bekleidete, in gleichem Geiste auch in diesem Hause sich der Interessen seiner Heimat allezeit annahm. Er hat nicht allzu oft das Wort ergriffen, aber wenn er es tat, sei es als Berichterstatter oder als Vertreter seines Bezirkes, dann verfehlte seine schlichten, klaren, warmen Worte, aus denen ein sicheres Urteil erfahrener Sachkenntnis sprach, ihre Wirkung nicht, insbesondere wenn er, der sonst so ruhige Mann, mit lebhafter Wärme der Interessen seiner heiliggeliebten engeren Heimat sich annahm und herbeim Munde das harte Ringen und die mancherlei Enttäuschungen seiner Schwarzwälder Landsleute schilderte.

8. Am 29. Juli 1909 starb in Freiburg Medizinalrat Dr. Eschbacher im 80. Lebensjahre; ein bedeutender Mann. Begabt mit einem praktischen Blick, mit hervorragendem organisatorischem Talent, voll rastlosen Eifers und Hingabe an die übernommenen Aufgaben seines beruflichen und außerberuflichen Wirkens, und insbesondere mit einem gütigen Herzen, hat er auf dem Gebiete der öffentlichen Betätigung hervorragendes geleistet und insbesondere in dem Ausbau der Kreis-Heilanstalt Freiburg, die seine Hand aus kleinen Anfängen zu einem bedeutsamen Werke umschuf, sich ein bleibendes Verdienst erworben. Dreimal hat das Vertrauen seiner Wähler ihn in dieses Haus entsendet: 1867—1871 vertrat er den 11. Wahlbezirk Stausheim; 1871—73 den 16. Wahlbezirk Breisach-Freiburg und 1875—78 den 18. Wahlbezirk Stadt Freiburg.

9. Fast am gleichen Tage wie der eben Genannte verschied am 30. Juli 1909 im Alter von 81 Jahren Geh. Rat Wilhelm Schupp in Karlsruhe, der lange Jahre an hervorragender Stelle als Betriebsleiter der badischen Staatsbahn als hervorragend befähigter und tüchtiger Beamter dem Lande tüchtige und wertvolle Kraft geleistet hat. In einer für die politische und wirtschaftliche Entwicklung unserer engeren und weiteren Heimat bedeutsamen Zeit hat er in diesem Hause den 33. Wahlbezirk Sinsheim-Eppingen vertreten und an den Arbeiten des Hauses lebhaften Anteil genommen.

10. Am 4. Oktober 1909 beschloß Geh. Kommerzienrat Karl Ladenburg in Mannheim im 83. Lebensjahre ein langes, arbeits- und erfolgreiches Leben, das durchzogen war von idealer Gesinnung, starkem Pflichtgefühl, tatkräftigem Interesse für alle Aufgaben des öffentlichen Lebens, von dem geleitet er seine hervorragenden Geistesgaben in den Dienst seiner Vaterstadt und des Landes stellte und die wirtschaftlichen wie die idealen Interessen beider zu heben sich bemühte. In diesem Hause vertrat er erfolgreich 1887—1891 und 1893—1897 den 45. Wahlbezirk, Mannheim Stadt, zu deren Ehrenbürger ihn das Vertrauen und die Anerkennung seiner Mitbürger gemacht hat.

Von Abgeordneten, die noch dem letzten Landtag angehörten, sind zwei dahingegangen:

11. Am 18. September 1908 entschlief im 66. Lebensjahre Amtsgerichtsdirektor Emil Armbuster in Frei-

burg, der von 1897 bis zu seinem Tode in diesem Hause den 20. Wahlbezirk Ettenheim-Emmendingen-Lahr vertrat und als Abgeordneter, als stellvertretender Vorsitzender der Kommission für Eisenbahnen und Straßen, als Vorsitzender der Petitionskommission mit ernster Sachlichkeit und rastloser Pflichttreue allen Aufgaben, die das parlamentarische Leben an ihn stellte, sich unterzog. Er war eine schlichte und einfache Erscheinung, keine heißblütige Kampfesnatur, kein Mann leidenschaftlicher Debatten, wohl aber ein stiller, gewissenhafter und gründlicher Arbeiter, von wohlthuender Warmherzigkeit, wenn es galt, die Schönheiten des Landes zu rühmen und zu wahren, Werke der Warmherzigkeit zu fördern, voll Herzensgüte, von bei aller Überzeugungstreue stets gleichbleibender Freundlichkeit gegen jedes Mitglied dieses Hauses; darum auch von allen ohne Unterschied der Parteilage geachtet und geschätzt; er hatte darum auch in diesem Hause wohl politische Gegner aber keinen einzigen persönlichen Feind.

12. Am 5. Juli 1909 schloß nach einem inhaltsreichen Leben Oberbürgermeister Dr. Albert Gönner im 72. Lebensjahre die Augen zum letzten Schlummer. Ein Vierteljahrhundert, von 1883—1908, hat er als Abgeordneter für den 31. Wahlbezirk Stadt Baden ununterbrochen diesem Hause angehört und von 1893 bis zu seinem freiwilligen, durch ernste Erkrankung veranlaßten Rücktritt als Präsident die Geschäfte dieses Hauses geleitet. Welch große Verdienste Gönner dank seiner hervorragenden Gaben, seines reichen Wissens und starken Willens und Könnens sowohl als Verwaltungsbeamter im staatlichen Dienste und insbesondere in seiner 32-jährigen Tätigkeit als Leiter des städtischen Gemeindefwesens um Hebung der Stadt Baden in rastloser, umsichtiger und weitblickender Schaffensfreude und Arbeitskraft erworben, welcher Verehrung er durch seine erfolgreiche parlamentarische Tätigkeit als Abgeordneter und als langjähriger Präsident dieses hohen Hauses bei allen in diesen vertretenen Parteien sich erfreuen durfte, das kam in ergreifender Weise an seiner Bahre zum Ausdruck. Und Herr Kollege Fehrenbach hat wohl im Sinne des ganzen hohen Hauses der Trauer Aller um den Heimgang Gönners die Worte verliehen: „Der Verstorbene war das Muster eines pflichterfüllten, arbeitsfreudigen, überzeugungstreuen Abgeordneten. Als Präsident leitete er die Kammerverhandlungen, wie bei allen Schlußsitzungen hervorgehoben werden konnte, mit größter Geschäftsgewandtheit und absoluter Unparteilichkeit. Gegen alle Mitglieder wie Beamte und Bedienstete des Hauses war er voll gerechter Güte und teilnehmender Fürsorge. Das Gedächtnis des Verstorbenen wird unvergänglich sein und in der Geschichte der Zweiten Kammer wird der Name Gönner an ehrenvollster Stelle verzeichnet sein.“ Wer Gönner persönlich näher stand, der erfuhr, daß Gönner ein Mann des reichsten Wissens auf den verschiedensten Gebieten, von festem, gerechtem, lauterem und aufrichtigem Charakter, von vornehmer Gesinnung, von edelster, selbstloser Herzensgüte, von unererschütterlicher Freundes-treue war, und er wird, er muß ihm auch über Grab und Tod ein treues Gedenken bewahren.

Wir wollen das Gedächtnis an alle die Heimgegangenen treu in Ehren halten, und ich bitte Sie, des zum Zeichen sich von Ihren Sitzen zu erheben (Geschlecht).

Sodann werden folgende Einläufe angezeigt:

I. Petitionen:

1. Nachtrag zu der Petition der Bureau-, Kanzlei- und Rechnungsbeamten der Großh. bad. Staatseisenbahnen um Verbesserung ihrer Einkommensverhältnisse;

2. des Vereins der Kupferschmiedereien Deutschlands, Bezirksverein Baden und Umgebung, die Milderung des ihnen durch das neue Branntweinsteuergesetz entstehenden Schadens betr.;

3. des Rechnungsgehilfen Wilhelm Gehrig bei der Großh. Betriebswerkstätte Karlsruhe um etatmäßige Anstellung als Rechnungsführer;

4. des Bahnsteigwärters David Plattner um Verleihung der Beamteneigenschaft;

5. des Hauptauschusses für die staatliche Pensionsversicherung der Privatangestellten in Leipzig, die staatliche Pensionsversicherung der Privatangestellten betr.;

6. des badischen Gymnasiums- und Seminarbienervereins wegen Verbesserung der Lage der Gymnasiums- und Seminarbiener;

7. der Bezirksgruppen Karlsruhe und Konstanz des Bundes geprüfter Sekretäre und Obersekretäre der Reichspost- und Telegraphenverwaltung um Wiedereinführung der landesherrlichen Anstellung der in Baden beschäftigten Oberpostsekretäre usw.;

8. des Gemeinderats und der Handelsgenossenschaft Wertheim, den Bau einer Eisenbahn von Hardheim über Kilsheim nach Wertheim betr.;

9. des Eisenbahnkomitees Schluchsee, die Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn Titisee-St. Blasien betr.;

10. der Schwarzwälder Handelskammer für den Kreis Billingen und Amtsbezirk Neustadt, den Ausbau der Elzalbahn betr.;

11. des allgemeinen Fabrikantenvereins, Verband Mannheim, die Abänderung des Einkommensteuer- und Vermögenssteuergesetzes betr.;

12. des Verbandes der Land- und kleinen Stadtgemeinden, die Änderung des Gesetzes über den Elementarunterricht betr.;

13. des Vereins badischer Lehrerinnen zum Gesetzentwurf über Änderung des Elementarunterrichtsgesetzes;

14. des Landesverbandes der badischen Gewerbe- und Handwerkervereinigungen, die Vermögenssteuer betr.;

15. Eingabe des Schneidermeisters Sebastian Simmelsbach in Karlsruhe zu seiner Petition um Rechtshilfe;

16. des Gemeinderats Mhausen, die Verbesserung der Seefelder Aach auf Gemarkung Mhausen betr., übergeben vom Abg. Weisshaupt-Pfullendorf;

17. des Gemeinderats Kirrlach wegen Errichtung einer Haltestelle daselbst, übergeben vom Abg. Ziegelmeier;

18. des Gemeinderats Grünlingen, unterstützt vom Gemeinderat Donaueschingen, die Errichtung einer Güterstation in Grünlingen betr., übergeben vom Abg. Görlach;

19. des Untererhebers Josef Bläß in Forchheim, Amt Emmendingen, um Erhöhung seines Ruhegehalts, übergeben vom Abg. Frhr. v. Gleichenstein.

Es werden überwiesen: Ziffer 1 bis 7, 15 und 19 der Petitionskommission, Ziffer 8 bis 10, 17 und 18 der Kommission für Eisenbahnen und Straßen, Ziffer 11, 14 und 16 der Budgetkommission, Ziffer 12 und 13 der Schulkommission.

II. Zuschrift des Herrn Dr. Karl Lanz in Mannheim, womit im Namen der Familie Heinrich Lanz das zum Jubiläum der Firma herausgegebene Buch „Heinrich Lanz, 50 Jahre des Wirkens in Landwirtschaft und Industrie“ der Kammer überreicht wird. Hierfür wird gedankt.

Zur Tagesordnung erhält zunächst das Wort

Berichterstatter Abg. Mümmel (Zentr.): Wenn ich mich anschicke, den mir übertragenen Bericht zu erstatten, so kann ich nicht umhin, zunächst eine Pflicht der Pietät gegenüber einem hochverdienten Beamten zu erfüllen, der vor kurzer Frist der Oberdirektion durch den Tod entzogen wurde. Nach einem Leben reich an Arbeit und an Erfolgen ist der Geh. Oberbaurat Dr. a. d. v. v. Rat in der Oberdirektion und Professor der Technischen Hochschule, am 5. Februar d. J. dahingeshieden. Es ist hier nicht der Ort und mir auch nicht möglich, eine eingehende Schilderung seiner Verdienste darzubieten, erwähnt muß aber werden, daß er Hervorragendes leistete in der Schaffung der Wiesenbauerschule, die er fast 40 Jahre mit Erfolg leitete und der die Heranbildung eines tüchtigen Stammes von Kulturbeamten zu verdanken ist. Ebenso hervorragend waren seine Leistungen auf dem Gebiete des Kultur- und Wasserversorgungswesens. Man kann nur bedauern, daß dieser Mann dahingegangen ist, der sein reiches Wissen und Können bis zum letzten Atemzug in den Dienst des Staates und der Allgemeinheit stellte.

Der Stat. über den ich zu berichten die Ehre habe, ist mit großer Vorsicht und Sparsamkeit aufgestellt; das gilt von den Ausgaben auf persönlichem wie auf sachlichem Gebiet.

Die Zahl der Beamten vergrößert sich nicht, weder in der Zentralverwaltung, noch in der Bezirksverwaltung, und die hier in Betracht kommenden Mehrausgaben ergeben sich durchweg aus anfallenden Zulagen. Unter Titel XVII § 10 sind unter 18 Zweiten Beamten der Bezirksverwaltung 3 Stellen als künftig wegfällig bezeichnet, welche durch nichtetatmäßige Regierungsbaumeister ersetzt werden sollen. Diese Absicht der Grobsh. Regierung fand in der Kommission Widerspruch. Es wurde beantragt, diese Stellen als etatmäßige zu belassen, mit der Begründung, daß die schon jetzt ungünstigen Vorrückungsverhältnisse sich durch die Umwandlung der etatmäßigen Stellen in nichtetatmäßige noch erheblich verschlechterten. Es wurde hervorgehoben, daß z. Bt. noch 16 Herren vorhanden seien, die nach der alten Prüfungsordnung, die bis zum Jahre 1906 Geltung gehabt habe, geprüft seien. Außerdem seien noch einige Regierungsbaumeister, auswärts beschäftigt; wenn diese zurückkehrten, so ergebe sich auch hieraus noch eine Verschlechterung des Avancements. Wenn man außerdem bedenke, daß an sich schon die Zahl der alljährlich zur etatmäßigen Anstellung kommenden Regierungsbaumeister gering sei, so sei zu befürchten, daß unter dem Druck dieser Verhältnisse gerade die Befähigteren nicht in

Staatsdienste blieben, sondern sich großen privaten Unternehmungen und der Industrie zuwendeten und damit dem Staate tüchtige Kräfte verloren gingen. Es handle sich hier also nicht nur um das persönliche Interesse der betroffenen Beamten, sondern auch um ein hervorragend dienstliches Interesse, um ein Interesse des Staates. Die Grobsh. Regierung wies demgegenüber darauf hin, daß die Lage des Staatshaushaltes Sparsamkeit nahe lege. Die Vorrückungsverhältnisse seien nicht so ungünstig; die Regierungsbaumeister würden z. Bt. nach 4—5 Jahren etatmäßig. Im übrigen seien diese 3 Stellen überhaupt entbehrlich, man habe sie lediglich zugunsten der Beamten nicht sofort aufgehoben, sondern wolle sie als nichtetatmäßige Stellen weiter bestehen lassen. Mit dieser Erklärung der Grobsh. Regierung war eine andere Situation geschaffen; wenn die Grobsh. Regierung selber erklärt, daß Stellen überhaupt nicht nötig seien, dann haben die Landstände keine Veranlassung, sie aufrecht zu erhalten, auch nicht als nichtetatmäßige Stellen. Es wurde daher der Antrag zurückgezogen, dagegen ein anderer gestellt, wonach die 18 Stellen nach dem Vorschlag der Grobsh. Regierung zwar zu genehmigen seien, dagegen sollten die Worte in den Erläuterungen: „Die 3 wegfällenden Stellen sollen künftig durch nichtetatmäßige Regierungsbaumeister ersetzt werden“ gestrichen werden. Dieser Antrag wurde angenommen.

Einen breiten Raum in den Erörterungen der Budgetkommission nahm eine Frage ein, die schon den letzten Landtag beschäftigte: Sie betrifft den Titel und die Vorbildung der Ingenieurpraktikanten. In § 3 Abs. 2 der Landesherf. Verordnung vom 26. Juni 1906, die Vorbereitung zum höheren öffentlichen Dienst im Ingenieurbaufach betr., wird bestimmt, daß unter den Diplomingenieuren, die sich zum Vorbereitungsdienst melden, eine Auswahl unter Berücksichtigung des Bedarfs der staatlichen Verwaltungen vorgenommen werden soll. Nun wurde von der Budgetkommission des letzten Landtags der Antrag an das Hohe Haus gestellt, die Regierung zu ersuchen, die genannte Verordnung dahin abzuändern, daß alle sich meldenden badischen Diplomingenieure zum praktischen Vorbereitungsdienst und zur Staatsprüfung zugelassen werden. Dieser Antrag wurde damals einstimmig angenommen, während die Grobsh. Regierung sich ablehnend verhielt, aber eine nochmalige Prüfung in Aussicht stellte. Bei den neuerlichen Verhandlungen wurde nun, wie erwähnt, die Frage in der Budgetkommission nochmals angeschnitten und die Grobsh. Regierung nach dem Ergebnis der Prüfung befragt. Die Grobsh. Regierung erklärte, eine Änderung der Verordnung könne nicht in Aussicht gestellt werden, eine gewisse Sichtung sei schon nach der ersten Prüfung vorzunehmen. Doch werde billige Rücksicht genommen und würden bei Bemessung des Bedarfs die Interessen der Gemeinden und Körperschaften im Auge behalten. Bisher sei die in Frage stehende Bestimmung milde gehandhabt worden, denn es seien alle angenommen worden, die das Diplom-Examen bestanden hätten. Die Kommission erklärte sich durch diese Auskunft zufriedengestellt in der Unterstellung, daß die bisherige Praxis auch für die Zukunft beibehalten werde.

Nach § 4 genannter Verordnung hat der zum Vorbereitungsdienst zugelassene Diplom-Ingenieur, der mit der Zulassung den Titel Ingenieurpraktikant erhält, 12 Monate bei der Wasser- und Straßenbauverwaltung und 24 Monate bei der Eisenbahnverwaltung zu arbeiten und wird, wenn er die

daraufliegende Staatsprüfung bestanden, einer der genannten Verwaltungen zugewiesen. Diese zwangsweise Zuführung des Ingenieurs in ein Gebiet der Technik, das unter Umständen seinen Neigungen und Veranlagungen nicht entspricht, wurde in den Verhandlungen des letzten Landtags ebenfalls beanstandet, während die Großh. Regierung entschieden auf dem Boden der Verordnung stehenblieb. Nach der Erklärung, die sie auf Befragen jetzt wieder in der Budgetkommission abgab, hat sie ihren Standpunkt nicht verlassen und kann eine Änderung nicht in Aussicht stellen. Unter den Gründen, die die Großh. Regierung für ihre Stellungnahme vorbrachte, seien folgende hervorgehoben: Wortlaut und Absicht der Vorschrift gestatteten im einzelnen Fall Rücksicht von ihr zu erteilen. Für eine Maßnahme, wie sie von der Kammer angeregt werde, sei Baden viel zu klein. Die derzeitige Regelung mache es leichter möglich, diejenigen, welche in den Eisenbahndienst übergetreten seien, diesen aber wegen seiner manchmal etwas aufregenden Tätigkeit nicht ertragen könnten, wieder in den Dienst der Wasser- und Straßenbauverwaltung zu übernehmen. Es sei ferner zu bedenken, daß es für die jungen Diplom-Ingenieure schwer sei, sich nach dem ersten Examen schon definitiv zu entscheiden, welcher Verwaltung sie sich zuwenden wollten, und es sei mit den 3 Jahren Vorbereitungszeit die Ausbildungszeit noch nicht abgeschlossen. Die Budgetkommission glaubt, angesichts der von der Großh. Regierung vorgelegten Gründe von einer weiteren Erörterung der Frage absehen zu können.

Den dritten und letzten Punkt dieses Kapitels bildete die Erörterung der Titelfrage für die staatlich geprüften Ingenieurpraktikanten. Die Ingenieurpraktikanten, die die Staatsprüfung bestanden haben, sind nach den 3. Zt. geltenden Bestimmungen berechtigt, sich „staatlich geprüfte Baumeister“ zu nennen. Nun kann dieser Titel in einigen deutschen Staaten schon durch den erfolgreichen Besuch einer Baugewerkschule bezw. durch die Werkmeisterprüfung erlangt werden. Deshalb wünschen die akademisch gebildeten Ingenieure einen anderen Titel, und man hat den Titel „Regierungsbaumeister“ eventuell mit dem Zusatz „a. D.“ in Anregung gebracht. Die Frage wurde ebenfalls auf dem letzten Landtag ventilirt, aber ebenfalls nicht entschieden. Nunmehr gab die Großh. Regierung die Auskunft, daß nach § 133 Abs. 2 der Gew.-D. (Novelle vom 30. Mai 1908) die Befugnis zur Führung des Titels Baumeister und Baugewerksmeister durch den Bundesrat werde geregelt werden; die Erwägungen darüber seien aber noch nicht abgeschlossen. Der Titel „Baumeister“ wird für die akademisch gebildeten Techniker fallen, die Frage aber, welcher an dessen Stelle gesetzt werden soll, ist noch nicht entschieden. Ich glaube, im Sinne der Kommission und des Hohen Hauses zu handeln, wenn ich den Wunsch ausspreche, daß auch diese Angelegenheit in befriedigender Weise geregelt werden möchte. Denn es ist zweifellos, daß die Titelfrage gerade und namentlich für diejenigen Techniker, die sich dem Gemeinde- und Privatdienst zuwenden wollen, durchaus nicht gleichgültig ist.

Die Bezüge der nichtetatmäßigen akademisch gebildeten Beamten sind in der Weise geregelt, daß sie vor der Staatsprüfung 14—1600, nach derselben 1700—2500 M. Vergütung erhalten.

Unter § 13 e sind wieder 25 000 M. angefordert als Vergütung für die Mitwirkung der Staatsbehörden bei

der Unterhaltung der Kreisstraßen und der in Kreisfürsorge stehenden Gemeindegewerke. Die Verteilung erfolgt nach den gleichen Grundsätzen wie in den früheren Budgetperioden. Darnach bewegen sich die Bewilligungen bei den Inspektionsvorständen zwischen 200 M. und 500 M., bei den zweiten Beamten zwischen 100 M. und 300 M., bei den Bureauassistenten und Bureaugehilfen zwischen 200 M. und 400 M. und bei den Straßenmeistern und Straßenmeistergehilfen zwischen 60 M. und 150 M. jährlich. Die Budgetkommission erklärt sich mit diesen Maßnahmen einverstanden.

Wie im Budget für 1908/09 ist auch diesmal unter § 16 des Titels XVII ein Betrag vorgesehen für die Fortbildung jüngerer Ingenieure. Die hier angeforderte Summe von jährlich 2150 M. soll verwendet werden zu Belohnungen für wissenschaftliche Arbeiten und Beihilfen zu Studienreisen, sowie zur Abhaltung von Fortbildungskursen. Der erste Fortbildungskurs wurde vom 30. September bis mit 14. Oktober 1909 an der Technischen Hochschule in Karlsruhe abgehalten. Die Zahl der Teilnehmer, sowie die Tätigkeit, die bei der Gelegenheit entfaltet wurde, finden Sie in Anlage 2 des gedruckten Berichtes erläutert. Die Veranstaltung hat nach dem einstimmigen Urteil sämtlicher Teilnehmer allgemein befriedigt und soll wiederholt werden, was sehr zu begrüßen ist. Im Hinblick auf den hohen und förderlichen Zweck, dem diese Budgetposition dienen soll, glaube ich im Einverständnis mit der Kommission den Wunsch aussprechen zu dürfen, daß sie für die Zukunft nicht nur beibehalten werde, sondern daß die Großh. Regierung auch erwägen möchte, ob sie nicht im Interesse der Studienreisen und namentlich der weiteren Ausgestaltung der Fortbildungskurse noch erhöht werden könnte.

Was den Straßenbau anbelangt, so gilt auch hier, was ich schon eingangs allgemein hervorhob, daß nämlich im Personalbestand eine Änderung nicht eingetreten ist. Die Länge der vom Staate zu unterhaltenden Landstraßen betrug Ende 1907 3048,4 km. Davon gingen im Laufe der Budgetperiode 1908/09 ab 5,375 km, während in den Jahren 1910/11 voraussichtlich 1,099 km zugehen werden; der Stand der Straßenlänge wird daher voraussichtlich für 1910 und 1911 3044,130 km betragen; wenn man hiervon die Längen der festen Brücken über die schiffbaren Gewässer und ihre Nebenarme, deren Unterhaltung höhere Aufwendungen erfordert, mit zusammen 1,858 km in Abzug bringt, bleiben für 1910 und 1911 noch 3042,272 Landstraßen-Kilometer übrig, für die ein Satz von je 645 M. zugrunde gelegt ist. Für 1908/09 war ein Kilometersatz von 628 M. zugrunde gelegt. Die Erhöhung rührt daher, daß im letzten Budget für Verbesserung der Landstraßenwärter weitere Mittel bewilligt worden sind.

Die Einkommensverhältnisse der Landstraßenwärter sind in den Anlagen 3a und b des gedruckten Berichtes näher dargelegt. Mit den Mitteln, die im Staatsvoranschlag 1908/09 einschließlich einer Nachtragsforderung im Gesamtbetrage von 107 141 M. bewilligt wurden, konnten die Einkommensverhältnisse in dreifacher Hinsicht verbessert werden. Es ist erstens eine namhafte Erhöhung der Bezüge der Landstraßenwärter eingetreten; zweitens wurde es möglich gemacht, den Witwen der Wärter, die bisher nur in vereinzelten Fällen auf jemeiliges besonderes Ansuchen einmalige Unterstützungen erhielten, künftig regelmäßig

Unterstützungsgelder zuzuwenden. Drittens wurde eine vollständige Neuregelung der Lohnverhältnisse vorgenommen, wobei das Zulagesystem zur Einführung gelangte, was einem wiederholt geäußerten Wunsche der Wärtler entspricht. Wenn bei dieser Neuregelung nicht mehr lediglich die ortsüblichen Tagelöhne zu Grunde gelegt wurden, so ist dies sehr begrüßenswert und ein alter Wunsch der Kammer damit erfüllt. Denn die Entlohnung auf dieser Basis hatte, wie die Großh. Regierung hervorhebt, naturgemäß Ungleichheiten und Härten im Gefolge, die von dem Betroffenen schwer empfunden wurden. Bei dieser Neuregelung wurden vom 1. Juli 1908 ab der Entlohnung der Wärtler 4 Lohnklassen zugrunde gelegt, die Sie sowie auch die Darstellung des Gesamteinkommens ebenfalls in der erwähnten Anlage 3 vorfinden. Alle 2 Jahre wird bei befriedigender Leistung und Führung eine Zulage von 24 M. gewährt. Die Grasnutzung, und zwar diese allein, ist in das Einkommen mit 24,80 M. im Durchschnitt eingerechnet; nicht eingerechnet ist die Belohnung für Telegraphenaufsicht und der Wert der Dienstkleidung mit durchschnittlich 16,10 M. Der Lohn überschreitet die ortsüblichen Tagelöhne jetzt schon vielfach auf seiner Untergrenze, und überschreitet ihn infolge der Zulage schon in verhältnismäßig kurzer Zeit überhaupt. Im Mittel stellt sich heute das Gesamteinkommen mit dem Werte der Dienstkleidung auf 768,14 M.; zu Beginn der Budgetperiode 1908/09 betrug es 676,50 M. Demnach ist eine Erhöhung von rund 14 Proz. eingetreten; gegenüber dem Stand zu Beginn der Budgetperiode 1906/07 eine solche von 33 Prozent. Die Zahl der im Beamtenverhältnis stehenden Wärtler betrug am 1. Januar d. J. 639, d. i. 84 Proz., die Zahl der betragsmäßig angestellten 125, d. i. 16 Proz. aller Wärtler. Die Gesamtzahl beträgt also 764. Davon sind in Lohnklasse I 201 Wärtler oder rund 26 Proz., in Lohnklasse II 351 oder rund 47 Proz., in Lohnklasse III 181 oder rund 23 Proz., in Lohnklasse IV 31 oder 4 Prozent. Aus dieser Berechnung ist ersichtlich, daß die Gemeinden mit den ortsüblichen Tagelohnsätzen von 1,50 M. bis 2,40 M. die Gemeinden mit den höheren Sätzen von 2,50 M. bis 3,10 M. bei weitem überwiegen, und hieraus folgt wieder, wie richtig es ist, die Entlohnung der Wärtler nicht lediglich nach den ortsüblichen Tagelöhnen zu bemessen. Alles in allem genommen wird man der Großh. Regierung das Zeugnis nicht versagen können, daß sie bemüht war, die Einkommensverhältnisse der Wärtler erheblich zu verbessern.

Es wäre weiterhin ein Wort zur Unterhaltung der Landstraßen zu sagen, und zwar zur deckenweisen Unterhaltung und zur Landstraßenteerung. In Ausgabe-Titel XVII B, außerordentlicher Etat § 23 ist eine Summe von 100 000 M. verlangt als 1. Teilforderung eines größeren Betrags, der im Laufe der nächsten Periode zur weiteren Ausdehnung der deckenweisen Unterhaltung nötig wird. Im Laufe von etwa 8 Jahren sollen mindestens weitere 220 Kilometer seither flächweise unterhaltener Landstraßen deckenweise unterhalten werden. Die einmal aufzuwendenden Mehrkosten werden nach den bisher gemachten Erfahrungen rund 500 000 M. betragen, und es soll von dieser Summe in den ersten Jahren ein größerer, später jeweils ein kleinerer Teilbetrag eingestellt werden.

Die Großh. Regierung hat uns nun in einer Druckbeilage zum Staatsvoranschlag über „Die Ausdehnung der deckenweisen Unterhaltung der Landstraßen

im Großherzogtum Baden“ eine nähere Begründung ihres Vorgehens gegeben. Es ist wohl überflüssig, die verehrten Herren Kollegen zu bitten, von dieser interessanten Schrift Kenntnis zu nehmen, weil letzteres ohne Zweifel schon in gründlicher Weise geschehen ist, und ich kann es mir deshalb auch versagen, Ihnen ein ausführliches Exzerpt zu geben. Einiges muß ich jedoch hier anführen. Nach vereinzelter Versuchen, die in den 90er Jahren vorgenommen wurden, gelangte man um die Wende des Jahrhunderts zu einem fest umgrenzten Plan. Es wurde im Jahre 1899 die Anwendung des Decksystems auf etwa 1200 km des damals rund 3100 km langen Landstraßennetzes ins Auge gefaßt. In der Hauptsache kamen Straßen in Betracht mit einem Verkehr von täglich mindestens 100 Zugtieren oder mit einem kilometrischen Jahresverbrauch von mindestens 30 cbm Hart- oder 40 cbm Weichgesteinschotter. Zur Ausführung dieses Plans wurden in den Budgetperioden 1900—1906 insgesamt 522 000 M. an außerordentlichen Mitteln gewährt. Mit dem Jahre 1909 waren die zur Einführung der deckenweisen Unterhaltung bewilligten Mittel erschöpft, aber es waren nicht 1200 km sondern nur 1061 km Landstraßen, also rund 140 km weniger, mit Decken versehen. Die Großh. Regierung legte sich nun die Frage vor: Soll man sich mit dem Erreichten begnügen oder den ursprünglichen Plan durchführen oder die deckenweise Unterhaltung noch weiter ausdehnen und dazu weitere Mittel anfordern? In der Beantwortung dieser Frage kommt sie nach Abwägung der Vorteile und Nachteile des Decksystems zu einem Mittelweg. Sie sagt: Nach den Erfahrungen erscheinen die Vorzüge des Decksystems im Verhältnis zu den Mängeln, wenigstens für die verkehrsschwachen Landstraßen, keineswegs so hervorragend, daß ein Bedürfnis zum völligen Übergang vom Flick- zum Decksystem anzuerkennen wäre. Die Denkschrift vom Jahre 1899 habe die rechte Grenze gefunden in der Annahme, daß das Decksystem nur bei Straßen von mittlerem und stärkerem Verkehr und bei einem Schottereinsatz von 30 bis 40 Kubikmetern am Platz sei. Eine derartige Begrenzung der deckenweisen Straßunterhaltung empfehle sich auch aus wirtschaftlichen Erwägungen, denn es seien nicht nur die bei der Überleitung vom Flick- zum Decksystem entstehenden Mehrausgaben, sondern, was des näheren erläutert wird, auch unerwartet hohe dauernde Mehraufwendungen zu berücksichtigen. Nach der Meinung der Großh. Regierung wird sich zwar die finanzielle Seite nach einer Reihe von Jahren, namentlich wenn man nähere Erfahrungen gesammelt hat, etwas günstiger gestalten, immerhin ist es für sie Tatsache, daß auf den badischen, seither flächweise sehr sparsam unterhaltenen Landstraßen die deckenweise Unterhaltung erheblich größere Mehraufwendungen verursacht und daß deshalb Vorficht in der Ausdehnung dieser Unterhaltungsart geboten ist. Eine Prüfung der derzeitigen Verkehrsverhältnisse hat nun ergeben, daß von 1910 an für die nächsten Jahre etwa 220 weitere Straßenkilometer zum Eindecken in Betracht kommen. Wenn dieser Plan durchgeführt ist, wird die deckenweise Unterhaltung auf insgesamt 1281 Kilometer Landstraßen eingeführt sein.

Die Ersteindeckungen sollen gerade bis zu dem Zeitpunkt vollzogen sein, wo wiederholte Eindeckungen der ersteindeckten Strecken nötig werden. Nun wird ein Teil der in Betracht kommenden Straßen die zweite Decke nach 6, ein anderer Teil nach 7 oder 8 Jahren erhalten müssen. Im Hinblick auf diesen Umstand und mit Rücksicht auf die berechtigten Wünsche der Bevölkerung hat man sich für die Wahl einer 6-jährigen Überleitungsperiode entschieden. Es wären also jährlich $220 : 6 = 36,7$ Kilometer einzudecken.

Nach den derzeitigen Preisverhältnissen beträgt der Aufwand für die 220 Kilometer insgesamt 860 000 M. Nun werden aber auch Ersparnisse gemacht, die sich aus den Winderwendungen für den bisher aufzubringenden Flichtschotter berechnen. Bei stichweiser Unterhaltung braucht man 38 Kubikmeter jährlich für 1 Kilometer zum Durchschnittspreis von 7,6 M. Der Aufwand für das Einlegen von 1 Kubikmeter Schotter beläuft sich auf 5 Pf., sodaß man für 1 Kubikmeter Schotter im ganzen 8,1 M. in Berechnung bringen muß. Es kommen also, wenn jährlich 36,7 Kilometer gedeckt werden, vorweg für ein Jahr in Begfall $36,7 \times 38 \times 8,1 = 11 296$ M. und für 6 Jahre 67 777 M. Dazu kommt, daß in den dem Eindeckungs-jahr folgenden Jahren größere Ersparungen gemacht werden, und zwar deshalb, weil bis zur abermaligen Eindeckung nur etwa 10 Prozent des bisher verwendeten Flichtschotters zur Unterhaltung bis zur Wiedereindeckung erforderlich sein wird. Diese Ersparnis beläuft sich im ganzen auf 151 600 M.; gibt mit den 67 777 M. zusammen eine Ersparnis von rund 219 000 M. Zieht man diese Summe von den obengenannten 860 000 M. ab, so bleibt ein einmaliger Mehraufwand von 641 000 M. Die Regierung glaubt aber, die letztere Summe nicht in vollem Umfang im außerordentlichen Etat anfordern zu müssen, sie glaubt vielmehr in der Lage zu sein, in den nächsten Budgetperioden für den fraglichen Zweck auch Mittel des ordentlichen Etats in einer Gesamthöhe von etwa 141 000 M. verwenden zu können, so daß in den außerordentlichen Staatsvoranschlag für die Jahre 1910/15 insgesamt nur 500 000 M. eingestellt werden müssen. Von dieser Summe erscheint im vorliegenden Budget eine Teilforderung von 100 000 M.

Es fällt nun sofort in die Augen, daß für die 1061 Kilometer Straßen, die bis zum Jahre 1909 zur Eindeckung kamen, 522 000 M. an außerordentlichen Mitteln angefordert waren, während nunmehr der annähernd gleiche Betrag, nämlich 500 000 M. für nur 220 Kilometer angefordert werden. Wie die Großh. Regierung ausführt, ist diese Unstimmigkeit nur scheinbar vorhanden. Tatsächlich kam nämlich die Eindeckung jener 1061 Kilometer bedeutend höher. Weil man nicht genug eigene Erfahrungen hatte, ging man bei der Berechnung des mutmaßlichen Aufwands von zu günstigen Voraussetzungen aus. Man glaubte, eine große Ersparnis machen zu können für einen zweijährigen Schotterrückhalt vor der ersten Eindeckung; diese Ersparnis wurde aber nur zu einem geringen Teil, etwa zu 20 Prozent gemacht, wodurch für die 1061 Kilometer ein Ausfall von 810 000 M. entstand; andererseits brauchte man zur ersten Eindeckung statt der angenommenen 280 Kubikmeter pro Kilometer deren 315; einschließlich der Walzkosten beträgt die Einschotterung eines Kubikmeters 12 M., das gibt also auch wieder einen Mehraufwand von $35 \times 12 \times 1061 =$ rund 450 000 M. Im ganzen betrug also der Aufwand für die bis jetzt eingedeckten Straßen 1 800 000 M. Es mußten zu den 522 000 M. im außerordentlichen Etat weitere Mittel in reichlich dem doppeltem Betrag dem ordentlichen Straßenbauetat entnommen werden. Diese Tatsache ist zu bedauern, weil dadurch andere notwendige oder wünschenswerte Verbesserungen zurückgestellt werden mußten.

Legt man für die Eindeckung der 1061 Kilometer den genannten Aufwand von 1 800 000 M. zugrund, so ergibt sich eine Aufwendungssumme von 170 M. für den Kilometer. Für die Weiterführung der dedenweisen Straßenunterhaltung wird der Aufwand für einen Kilometer auf 230 M. berechnet. Dieser Mehraufwand hat drei Ursachen: Einmal

handelt es sich um Strecken, die schon seither niedrigen Schottereinsatz hatten, sodaß nur geringe Ersparnisse gemacht werden können; die Übergangszeit soll nicht 10, sondern nur 6 Jahre betragen, und endlich soll ein besserer und teurerer Schotter verwendet werden.

Die Einführung des Decksystems erfordert, wie die Regierung im Schlusssatzus der Beilage ausführt, große und zwar nicht nur einmalige, sondern dauernde Geldopfer. Ganz befriedigende Zustände können auch durch das Decksystem nicht herbeigeführt werden; dies ist besonders bei jenen Straßen der Fall, die einen schweren und lebhaften Verkehr haben. Man wird aber trotzdem nicht wieder zu dem alten Verfahren zurückkehren, sondern zu besseren Fahrbahnbefestigungen überzugehen trachten, wofür sich Pflasterungen bewährt haben. Bei Versuchen, die schon da und dort aus Mitteln des außerordentlichen Staatsvoranschlags genommen wurden, hat man in Baden das Reihenpflaster aus harten Gesteinen bevorzugt, während man das in Nord- und Mitteldeutschland weit verbreitete Kleinpflaster nur in einem Fall angewendet. Man hat sich im übrigen in dieser Hinsicht eine gewisse Zurückhaltung auferlegt, namentlich deshalb, weil der Straßenbau neuerdings unter den Ingenieuren wieder mehr Beachtung findet und man sich lebhaft um die Auffindung technisch und wirtschaftlich besserer Unterhaltungsmethoden bemüht. In diesem Zusammenhang wird auf die Verhandlungen des im Jahre 1908 in Paris zusammengetretenen Ersten Internationalen Straßenkongresses hingewiesen. Die Großh. Regierung hat uns über die Ergebnisse des Kongresses auf Wunsch einige Mitteilungen gemacht, die Sie in Anlage 5 des Berichts finden. Ich möchte nicht verfehlen, die geehrten Herren auf diese interessanten Darlegungen noch besonders zu verweisen.

Mit der Landstraßenteerung ist man in Baden unter allen deutschen Staaten am weitesten voran. Nach umfangreichen Versuchen im Jahre 1905, die sich auf einen halben Kilometer Straßenlänge auf der Durlacher Allee erstreckten, waren bis einschließlich 1909 bereits rund 40 Kilometer geteert. In den Jahren 1910 und 1911 sollen je weitere 50—55 Kilometer Landstraßen diesem Verfahren unterworfen werden. Die Kosten der Teerung betragen bisher für den Quadratmeter durchschnittlich 13 Pf. In der Kommission wurde von einer Seite bemängelt, daß die Gemeinden zu den Kosten der Landstraßenteerung beigezogen würden. Von Seiten der Großh. Regierung wurde demgegenüber hervorgehoben, daß nach § 25 des Straßengesetzes die Kosten der Teerung den Gemeinden zufallen, denn dort ist gesagt, daß Vorrichtungen und Arbeiten, welche wesentlich nur der Gesundheit, Reinlichkeit oder Annehmlichkeit dienen, soweit ein öffentliches Interesse besteht, der Gemarkungsgemeinde obliegen. Zurzeit trägt die Staat der Hälfte der Kosten der Landstraßenteerung. Die Großh. Regierung erklärte übrigens, daß man der Frage einer Entlastung der Gemeinden näher treten könne, wenn es sich herausstelle, daß das Teeren die sonstige Straßenunterhaltung verbillige und erleichtere. Doch sei diese Frage heute noch nicht zu entscheiden.

Zu IV „Wasserbau“ hätte ich nur zu bemerken, daß man sich in der Kommission nach den Erfahrungen erkundigte, die die Regierung mit dem neu geschaffenen Institut des Wasserwirtschaftsrats gemacht habe. Die Antwort war kurz die, daß sich die Sache bewährt habe. Von einer Seite wurde Klage darüber geführt, daß zwei der größeren Parteien des Landtags bei der Berufung in den Wasserwirtschaftsrat berücksichtigt worden seien, während

die dritte größere Partei hierbei übergangen worden sei. Die Großh. Regierung erklärte, daß als Vertreter einer Partei niemand berufen worden sei, es seien andere Gesichtspunkte maßgebend gewesen.

Früher mußte über den geringen Zugang zu dem Geometerberuf lebhaft geklagt werden. Trotzdem sich von 1906 an der Zugang hob, ist bis heute, wie Sie der Anlage 6 entnehmen können, ein befriedigender Personalbestand nicht erreicht worden. In den Jahren 1907 bis 1909 wurden 3 hessische und 1 württembergischer Geometer aufgenommen, von denen zwei bereits Bezirksgeometerstellen innehaben. Es werden aber in der Zukunft bessere Verhältnisse eintreten und der Bedarf wird, wie zahlenmäßig dargelegt wird, aus dem Zugang badischer Geometer gedeckt werden können. Wegen weiterer Abnahme der Geschäfte der Katastervermessung sind im ganzen drei Bezirks- und Katastergeometerstellen weniger angefordert; dagegen wird nach J 3 a die gleiche Zahl von Beamten mehr verlangt, sodaß die Gesamtzahl der Beamten sich nicht ändert.

Was den außerordentlichen Etat des Titels XVII anbelangt, so sind besondere Bemerkungen lediglich zu §§ 23 und 24 zu machen; der § 23 ist aber schon in meinen Ausführungen über die deckende Unterhaltung der Landstraßen ausführlich behandelt. In § 24 sind 1 800 000 M. für die Rheinregulierung angefordert, denen 520 000 M. Einnahmen gegenüberstehen. Die Rheinregulierung auf der Stromstrecke Sondernheim-Strasbourg nimmt ihren programmatischen Fortgang. In Anlage 8 gibt die Großh. Regierung nähere Darlegungen hierüber; sie lauten immer noch etwas zurückhaltend; doch können wir ihnen entnehmen, daß die bisherigen Erfolge auf der unteren badischen Strecke im ganzen den Erwartungen entsprochen haben, und daß sie auch auf der oberen elsass-lothringischen Strecke bisher befriedigten. Auf der badischen Strecke ist bisher eine Stromlänge von 23 km, auf der elsass-lothringischen Strecke eine solche von 22 km in die Bauarbeiten einbezogen; die auf diesen Strecken ausgebauten Teilstrecken ergeben, aneinander gereiht gedacht, Stromlängen von 15 bzw. 15,8 km. Die Rheinregulierung soll im Jahre 1916 beendet sein.

Die geologische Landesanstalt, die vor kurzer Zeit von Heidelberg nach Karlsruhe verlegt wurde, soll ihren Sitz wieder ändern und nach Freiburg kommen. Bei der Verlegung von Heidelberg nach Karlsruhe machte die Großh. Regierung geltend, daß es vorteilhaft sei, die Anstalt in steter Verbindung mit denjenigen Verwaltungsbehörden zu halten, für welche die Ergebnisse der geologischen Forschung wichtig sind, das sind z. B. die Oberdirektion und die Generaldirektion, das topographische Bureau; auch die räumliche Annäherung an die Technische Hochschule schien für die Verlegung nach Karlsruhe zu sprechen. Wie die Großh. Regierung nunmehr erklärt, erweisen sich die Gründe, die für Karlsruhe zu sprechen schienen, bei Nichtbefinden nicht als stichhaltig. Für die Studierenden der Technischen Hochschule kommt die geologische Landesanstalt kaum in Betracht, dagegen war es für den Leiter, der in Freiburg seinen Sitz hat, sehr störend, sehr oft nach Karlsruhe reisen zu müssen; einen ehrenvollen Ruf, der an diesen Herrn von Hamburg aus erging, lehnte er nur unter der Bedingung ab, daß die Anstalt nach Freiburg verlegt würde. Diesem Wunsch konnte die Regierung, abgesehen von den schon angeführten Gründen

umso eher entsprechen, als schon in früheren Landtagen Wünsche nach dieser Richtung aus dem Hohen Hause selbst laut wurden und für die Studierenden der Universität die fragliche Anstalt ungleich wichtiger ist als für die Studierenden der Technischen Hochschule. Auch ist die Anstalt hier nur in ungenügender Weise untergebracht, und wenn auch in Freiburg die Unterbringung vorläufig nur in provisorischer Weise erfolgen könne, so sei doch Aussicht vorhanden, daß befriedigende Zustände geschaffen werden. Die Budgetkommission bittet das Hohe Haus, dieser Maßnahme der Regierung, die sie mit Befriedigung entgegennehmen hat, zuzustimmen.

Im Zusammenhang damit wurde noch eine weitere Frage erörtert. Herr Bergat Dr. Schäfer, Mitglied der geologischen Landesanstalt und ein vorzüglicher Kenner unserer geologischen Verhältnisse, besitzt eine wertvolle Sammlung, die demnächst in andere Hände übergehen soll. Es wurde unter allgemeiner Zustimmung die Ansicht ausgesprochen, daß es sehr erwünscht wäre, diese Sammlung dem badischen Staate zu erhalten.

In einem Nachtrag zum vorliegenden Bericht machte die Großh. Regierung auf Ersuchen dann noch Mitteilungen über den Stand der Donauversinkungsfrage. Bekanntlich versinkt ein Teil des Donauwassers schon bei Neudingen, hauptsächlich aber bei Immendingen. Bei niedrigem Wasserstand trocknet das Donaubett so aus, daß kein Tropfen Wasser bis Mähringen und Tuttlingen kommt, worüber die dortigen Bewohner nicht sehr erbaut sind. Nach einem unterirdischen Laufe von mehreren Kilometern tritt das Wasser bei Aach wieder ans Tageslicht, treibt Mühlen und Fabriken und ist für die dortige Gegend eine vorzügliche Kraftquelle, weswegen sich dort eine reiche Industrie angesiedelt hat. Untersuchungen, die an verschiedenen Stellen vorgenommen wurden, haben ergeben, daß in der Tat ein Zusammenhang zwischen der Donau und der Aachquelle besteht. Als vor einigen Jahren eine Versickerungsstelle bei Fridingen künstlich verstopft wurde, merkten dies die Besitzer der an der Aach gelegenen Betriebe sofort. Sie berechneten, daß sie dadurch wenigstens 300 Sekundenliter verlieren und schätzten ihren Schaden auf jährlich 37 000 M. Die Sache wurde auf dem letzten Landtag sowohl in der Ersten wie in der Zweiten Kammer besprochen, und die Großh. Regierung erklärte, mit der Königlich Württembergischen Regierung in Verhandlungen darüber eintreten zu wollen. Die Verhandlungen fanden statt und man kam überein, Untersuchungen darüber anzustellen, ob man den durch die Versinkung der Donau bei Immendingen für das württembergische Donautal hervorgerufenen Mißständen nicht dadurch abhelfen könne, daß die Versinkung der Donau bei und unterhalb Immendingen verhindert und das dem Donaubett auf diese Weise erhaltene Wasser erst unterhalb Tuttlingen bei Fridingen, wo der Fluß wieder ausreichend Wasser führt, durch künstliche Versenkung im Untergrund der Segauer Aach wieder zugeleitet würde. Die Untersuchungen sollten zweierlei zeigen: Erstens: Ist es möglich, bei Fridingen eine größere Wassermenge zu versenken? Zweitens: Kommt die ganze bei Fridingen versenkte Wassermenge in der Aach wieder zum Vorschein? Die erste Frage kann bejaht werden, dagegen lieferte der zur Lösung der zweiten unternommene Versalzungsversuch kein zuverlässiges Ergebnis, weil die bei Fridingen versenkte Salzmenge durch Salzabgänge der Saline Dürheim und von Donaueschingen, möglicherweise auch durch Auslaugungen

natürlicher Salzager beeinflusst wurde. Noch ehe man sich über die Ursachen dieser Störungen vollständig klar war, kam im Juni 1909 von Württemberg ein neuer Vorschlag. Die Großherzogliche Regierung sagt hierüber: „Man solle, sagt Württemberg, bei vollständiger Trockenlegung des Donaubeckens längs der Hauptversinkungsstellen zwischen Zimmendingen und Möhringen der Donau 1000 Sekundenliter entnehmen und um die Versinkungsstellen herumleiten, um hierbon sodann der Naach bei Fridingen durch künstliche Versenkung 750 Sekundenliter zuzuweisen. Dieser Vorschlag wurde, da er für die Naach einen Verlust von 250 Sekundenlitern bedeutete, als nicht annehmbar befunden, zumal der Naach durch den von einem Uferanlieger in Fridingen vorgenommenen Abschluß eines größeren Wassereinzugs bei Mittelwasser ohnedies schon größere Wassermengen entzogen werden und außerdem, wie oben bereits bemerkt, der Nachweis, daß das bei Fridingen zu versenkende Wasser ungeschmälert nach der Naach gelangt, nicht als erbracht gelten kann.“ Die Regierung teilt weiter mit, daß inzwischen Prof. Dr. Endrich in Stuttgart sich bemüht habe, eine „Vereinigung zur Erforschung der Donauunterwelt“ ins Leben zu rufen, und daß er beabsichtige, zur Erforschung der Donauversenkung in einen Erdfall am Brühl einzusteigen, was indes ohne größere Grab- und Schachtarbeiten nicht möglich sein dürfte. Deshalb müsse man Vorkehrungen treffen, daß Eingriffe jeder Art, welche Änderungen der Versinkungsverhältnisse der Donau bezw. der Zuflußverhältnisse der Naach bewirken könnten, entsprechend überwacht, nötigenfalls auch überhaupt verhindert werden.

Wir sehen, daß die Großh. Regierung es nicht daran hat fehlen lassen, zur Klarstellung der überaus schwierigen Sache das ihrige beizutragen und namentlich das Interesse der badischen Landesfinder zu wahren. Wir können ihr hierfür nur dankbar sein, und es liegt wohl in der Meinung der Budgetkommission und des hohen Hauses, wenn ich sie bitte, dies auch weiterhin zu tun.

Das hohe Haus bitte ich, den Anträgen der Kommission zuzustimmen (Beifall).

In der allgemeinen Beratung erhalten das Wort

Abg. Frhr. von Gleichenstein (Zentr.): Die Rheinbauinspektion Freiburg anlangend habe ich einige Wünsche aus meinem Bezirk vorzutragen. Der erste Wunsch betrifft Sasbach. Von da wird mir mitgeteilt, daß die Rheinbauinspektion zur Pflasterung des Rheindammes rote Sandsteine aus Zabern im Elsaß kommen lasse. Wenn überhaupt rote Sandsteine verwendet werden müssen, dann haben wir im Lande selber, und zwar ganz in der Nähe von Sasbach, in Heimbach, rote Sandsteine, die sich zur Rheindammplasterung verwenden lassen; ich meine aber auch, daß die Steine aus der Umgegend in erhöhtem Maße zum Zwecke der Rheinplasterung verwendet werden können. Die Rothweiler Steine werden z. B. verwendet und sind ja auch verwendet worden. Die Sasbacher Steine werden aber nicht mehr verwendet, trotzdem sie, wie ich glaube, zum Zwecke der Rheinplasterung verwendbar sind, was schon daraus ersichtlich ist, daß die elsässer Rheinbauinspektion in Kolmar jährlich etwa 1500 cbm Pflastersteine aus dem Sasbacher Bruch bezieht. Eine größere Bevorzugung dieser heimischen Steinindustrie — wenn ich mich so ausdrücken darf — wäre aber speziell

für die Gemeinde Sasbach von großem wirtschaftlichem Vorteil. Das würde Geld ins Dorf bringen, und die Leute wären dann nicht mehr genötigt, um Geld zu verdienen, nach auswärts zu gehen. Das wäre namentlich heute, wo wir schlechte Weinjahre haben, für die Gemeinde Sasbach von großem Vorteil. Ich möchte also die Regierung bitten, daß einheimische Steine aus dem Rothweiler, aber auch aus dem Sasbacher Bruch in größerem Maße als bisher zur Pflasterung des Rheindammes von der Rheinbauinspektion verwendet werden.

Über die Weisweiler Angelegenheit liegt eine Petition vor, so daß wir uns später über diese Frage zu unterhalten haben werden.

Dagegen muß ich in der Oberhauser Angelegenheit einige Worte sprechen. In den 40er Jahren ist der Elzkanal gebaut worden, und zwar damals nur bis an den Rheindamm, der in einer Entfernung von 2—3 Kilometer vom Flußbett längs diesem hin zum Schutz des flachen Landes errichtet ist. In den Jahren 1879/81 wurde dann dieser Elzkanal durch den Altrhein hindurch bis an das Rheinbett verlängert. Von Sasbach an fließt aus dem Rhein durch eine Schleufe der Mühlbach an Wohl und Weisweil vorbei landabwärts und nimmt, ehe er in die Nähe des Elzkanals kommt, ein Gewässer auf, das Stüchlewasser, Sammelwasser und Quellwasser aus der Ebene. Ehe der Elzkanal gebaut war, floß der Mühlbach weiter an Ober- und Niederhausen vorbei gegen Ruff zu und von dort aus in den Rhein. Mit dem Bau des Elzkanals hörte das auf, nun wurde der Mühlbach in künstlicher Leitung nach links abgelenkt und in einem Kanale längs des Elzkanals ebenfalls bis an den Rheindamm und von dort aus in den Altrhein geführt. Wenn es nun von der Elz sowohl wie vom Mühlbach her Hochwasser gab, so floß dieses, ohne Schaden zu verursachen, gemeinsam in das Gelände zwischen Rheinbett und Rheindamm. Das hat sich aber mit der Verlängerung des Elzkanals bis an das Rheinbett hinaus geändert. Der Mühlbach wurde an seinem Einfluß in den Altrhein mit einer Schleufe verschlossen; so entstand bei Hochwasser eine Überschwemmung des der Gemeinde Weisweil und dem Staate gehörenden Waldes südlich des Elzkanals, die natürlich eine Versumpfung zur Folge hatte. Um dem abzuwehren, hat die Rheinbauinspektion im Jahre 1885 eine Unterführung des Mühlbaches unter dem Elzkanal hindurch gebaut und leitet nun auf der andern Seite des Elzkanals den Mühlbach im alten Bett in den sogenannten Innerrhein und von dort nach dem Rhein weiter. Bei kleinem Hochwasser — ich rede nicht von abnorm großem Hochwasser, wie wir es zum Beispiel in den Jahren 1876 und 1881 gehabt haben —, das vor dieser Korrektur, ohne Schaden anzurichten, verlaufen ist, drückt sich nun das ganze Wasser des Mühlbaches und des Stüchlegrabens durch diese Unterführung hindurch, breitet sich auf der anderen Seite nördlich des Elzkanals aus und überschwemmt eine Fläche von mehreren hundert Morgen Feld. Die Überschwemmung war im Juli 1909 so groß, daß sie sich bis an das Dorf Oberhausen erstreckte, und der Schaden, der hierdurch angerichtet worden ist, beträgt nahezu 100 000 M. Die Gemeinde hat sich einige Tage, nachdem das Unglück geschehen war, von dem Herrn Ökonomierat Schmidt den Schaden abschätzen lassen; dieser hat allein den Schaden, der durch Vernichtung an Gewächsen entstanden ist, auf

78050 M. berechnet, wobei der Schaden, der durch das Wegschwemmen des Dinges eingetreten ist, und auch derjenige, den das Wasser an den Obstbäumen angerichtet hat, ferner die Vernichtung der Wege, die wieder hergestellt werden mußten, noch gar nicht miteingerechnet ist. Das Gelände, das überschwemmt worden ist, ist das beste, das die Gemeinde Oberhausen hat, Privat- und Allmendgut, und so sind beinahe alle Bürger von der Überschwemmung in diesem Gelände betroffen worden. Ich habe mir auf dem Bürgermeisteramt Oberhausen die Schadenslisten zeigen lassen und aus ihnen ersehen, daß einzelne Bürger einen Schaden von 43, 100, 580, 649, einer sogar von 2000 M. erlitten haben, eine Gerberei ist vollständig vernichtet worden. Wie es im Jahre 1909 war, so war es auch im Jahre 1906, und im Jahre 1908 bestand ganz genau dieselbe Kalamität. Die Gemeinde Oberhausen bittet nun durch mich dringend um Abhilfe, nachdem sie dieserhalb schon verschiedene Eingaben an das Bezirksamt und an das Ministerium gemacht hat. Auch im Jahre 1885, als das Werk geschaffen werden sollte, hat die Gemeinde durch ihren damaligen Landtagsabgeordneten, den Herrn Präsidenten Kern von Baldshut, sich gegen dieses Projekt gewendet, aber anscheinend damals schon ohne Erfolg. Die Rheinbauinspektion behauptet nun, daß der Schaden nicht durch das Überschwemmungswasser, das von Sasbach her durch den Mühlbach und den Stücklegraben kommt, sondern durch Druckwasser aus der Elz entstehe, und sie hat auch den Nachweis liefern wollen, daß das so sei. Sie hat nämlich jetzt beim Hochwasser am 21. Januar die Schleuse in Sasbach, durch die das Wasser in den Mühlbach hereinkommt, schließen lassen, dabei hat sich aber das, was sie damit hat beweisen wollen, als ein Beweis für die Richtigkeit der Ansicht der Bürger von Oberhausen herausgestellt. Die von der Rheinbauinspektion erwartete Überschwemmung ist nämlich nicht eingetreten, sondern das Gelände ist von Wasser freigelassen. Die Überschwemmung entsteht also nicht durch Druckwasser der Elz, sondern lediglich durch die übergroße Wassermenge, die durch den Mühlbach und seine Unterführung in das beschädigte Gelände geleitet wird. Dafür, daß die Überschwemmung nicht durch Druckwasser aus der Elz entsteht, ist ein weiterer Beweis, daß vor der Schaffung dieses Werkes, also vor dem Jahre 1885, Überschwemmungen auf diesem Gebiete nicht vorkamen. Es zeigt sich eben hier, daß ein technisch in Anlage wie auch in der Ausführung hochbedeutungsvolles Werk sich in seinem Enderfolg als ein verfehltes Werk darstellt, sodaß Abhilfe dringend notwendig ist, um derartige Schäden von der Gemeinde Oberhausen in Zukunft fern zu halten.

Die Gemeinde schlägt nun vor, man solle eine weitere Unterführung des Mühlbachs an der Stelle einführen, von der an der Elzkanal im Jahre 1879 verlängert worden ist, sodaß also das Überwasser wieder wie früher in den Rheinwald und in den Altrhein geleitet werden könnte. Dadurch würde die Überschwemmungsgefahr verringert, ja sogar ganz aufgehoben werden, und eine Führung des Wassers nach dem Altrhein hätte für die Gemeinde Oberhausen noch den großen Vorteil, daß der Altrhein und damit die in seinem Gebiet befindlichen wasserbedürftigen Bäume wieder mehr Wasser bekämen. Denn jetzt sterben die großen Bäume dort ab, und man schiebt die Schuld daran der Trockenlegung des Altrheins zu, die eine

Folge der Elzkanalisierung und der anderweiten Leitung des Mühlbachs sei.

Die Gemeinde berechnet die Gesamtausgaben für diese neue Unterführung auf ungefähr 50000 M., und ich glaube, die Regierung sollte diese weitere von der Gemeinde gewünschte Unterführung herstellen lassen, denn die dafür aufzuwendenden Kosten sind verhältnismäßig gering im Vergleich zu dem großen Schaden, den die Gemeinde im Lauf der letzten drei oder vier Jahre durch die Überschwemmungen erlitten hat. Bis dahin aber sollte wenigstens auf die Art für Abhilfe gesorgt werden, daß bei jeglicher Überschwemmungsgefahr die Schleuse in Sasbach geschlossen bleibt, sodaß von dort aus kein Hochwasser mehr herüberkommen kann.

Sodann habe ich noch im Interesse der Stadt Breisach eine Bitte an den Herrn Minister zu richten. Die Sparjamkeitspolitik des Herrn Finanzministers hat der Stadt Breisach das Finanzamt genommen. Dadurch wurde der Stadt neben dem wirtschaftlichen Schaden auch eine gewisse Schädigung ihres Ansehens zugefügt. Weiter ist nicht fördernd für das Ansehen der Stadt Breisach die Art und Weise, wie die Eisenbahnverwaltung die Bahnhofsfrage behandelt. Es fehlt wieder die Position für den Bahnhofsneubau. Breisach hat eine derartige Behandlung nicht verdient. Ich erinnere an die Geschichte von Breisach und an die großen Opfer, die die Stadt Breisach im Lauf der Jahrhunderte für das deutsche Reich hat bringen müssen, Opfer an Geld und Gut, Opfer, die heute noch nachwirken. Man braucht sich nur die Ruinen von Breisach, herrührend von der letzten Beschickung der Stadt durch die Franzosen im Jahre 1793, anzusehen. Da möchte ich den Herrn Minister des Innern bitten, ausgleichend zu wirken und zwar dadurch, daß er eine andere Behörde an Stelle des weggenommenen Finanzamts nach Breisach verlegt. Das ließe sich sehr gut machen durch die Verlegung der Rheinbauinspektion von Freiburg nach Breisach. Der Rhein ist die Werkstätte für die Rheinbauinspektion, und die Rheinbauinspektion gehört neben die Werkstätte und nicht 23 Kilometer davon entfernt, sodaß es jedesmal eine Tagesbiät kostet, wenn der betreffende Beamte zu seiner Werkstätte hinüber reisen muß. Außerdem war die Rheinbauinspektion früher in Breisach. Die Gebäude dafür sind noch vorhanden und sie sind jetzt wieder frei geworden dadurch, daß das Finanzamt aus ihnen herausgenommen worden ist. Ich möchte deshalb im Interesse der Stadt Breisach den Herrn Minister dringend bitten, daß die Rheinbauinspektion wieder nach Breisach verlegt und dadurch das Ansehen von Breisach wieder etwas gehoben werde. Breisach verdient es (Beifall im Zentrum).

Hg. Maier (Soz.): Im allgemeinen können wir uns mit der Tätigkeit der Regierung auf dem zur Beratung stehenden Gebiet einverstanden erklären. Einzelne Bemerkungen möchte ich mir aber doch erlauben.

Die Regierung hat uns in einer Denkschrift darüber Auskunft gegeben, wie es hinsichtlich der Landstraßen mit dem Decksystem und Fließsystem in Zukunft gehalten werden soll. Ich persönlich bin der Ansicht, daß sie hierbei im allgemeinen wohl das richtige getroffen haben wird. Vor allem hat mich interessiert, daß die Regierung endlich daran geht, auf das sog. Spurfahren zu achten. In Norddeutschland besteht ja bekanntlich über-

all das Verbot des Spurfahrens, weshalb dort, wie ich mich aus eigener Anschauung öfters zu überzeugen Gelegenheit hatte, die Straßen bedeutend leichter erhalten werden, als es bei unserem süddeutschen System der Fall ist. Insbesondere sind die Straßen, bei denen das Decksystem angewendet wird, durch das Verbot des Spurfahrens noch mehr zu schützen als diejenigen Straßen, die mittels des Flicksystems unterhalten werden.

Auch hinsichtlich der Schotterverwendung könnte man mit der Regierung einig gehen. Immerhin sind dabei auch andere Interessen zu berücksichtigen, die nach meinem Dafürhalten eine gewisse Berechtigung haben. So ist mir ein Schreiben von Tübingen zugegangen — der Herr Kollege Geiger wird wohl noch näher auf diese Dinge eingehen, ich erwähne sie nur nebenbei —, worin die dortigen Steinbrecher ersuchen, der Staat möge doch auch künftig noch für die Straßen, wo es möglich ist, Kalksteinmaterial verwenden, obwohl ja die Regierung meines Erachtens mit Recht erklärt, daß sie nach und nach zu härterem Steinmaterial übergehen muß.

Einen Wunsch hätte ich noch bezüglich der Landstraßen, soweit sie Ortschaften durchschneiden, die von größeren Arbeitermassen bevölkert sind, daß nämlich möglichst überall gute Trottoirs hergestellt werden. Es kommen da sehr oft Dutzende, ja Hunderte von Leuten in Betracht, die spät nachts von einer Bahnstation oder von einer entfernt gelegenen Fabrik heimkommen und morgens in aller Frühe dort wieder hingehen müssen. Bei der Art und Weise, wie heute die Straßen durch die Automobile zusammengefahren werden, und auch bei schlechter Witterung ist es nicht gerade etwas angenehmes, auf dem Fahrweg selber oder auf einem schlechten Trottoir zu gehen.

Des weiteren hätte ich bezüglich der Obstbäume an den Landstraßen eine Anfrage vorzubringen. Im Bericht des Kreisamtschulins Heidelberg wurde kürzlich erfreulicherweise die Obstbaumfrage eingehend behandelt und es wurde dort auch mitgeteilt, daß man nach und nach dazu übergehen wolle, abteilungsweise für kleinere Bezirke Normalportimente derjenigen Obstbäume festzustellen, die in den betreffenden Lagen am ertragreichsten sind. Ich möchte bei der Großh. Regierung anfragen, ob, wenn diese Sortimente einmal festgestellt sind, sie dann auch für die Landstraßen hiervon Gebrauch macht. Vor allem wird auch darauf geachtet werden müssen, daß man möglichst wenig Sorten, möglichst einheitliche Sorten pflanzt, weil dadurch die Verwertungsmöglichkeit des Obstes eine größere wird, als wenn verschiedene Sorten in kleineren Quantitäten auf den Markt geworfen werden.

Die Straßen selber, die Landstraßen sowohl wie die Gemeinde- und Kreisstraßen, leiden seit längerer Zeit und wohl in Zukunft noch mehr wie bisher unter der Automobilplage. Und gerade vom 1. April d. J. an ist eine Verschärfung dieser Plage zu befürchten, denn die mit Wirkung von diesem Tage an geänderten Bestimmungen sind, wie mir scheint, zum Teil zu Gunsten der Automobilfahrer geändert worden, was im Interesse des Verkehrs zu begrüßen wäre, wenn nicht die Rehrseite der Medaille zu manchen Bedenken Veranlassung geben würde. Erst am Samstag haben wir in der Nähe von Heidelberg, in Neckargemünd, wieder den Fall gehabt, daß ein Kind von dem Besitzer eines Automo-

bils, der sein Fahrzeug selbst gelenkt hat, totgefahren wurde. Im letzten Jahre hatten wir zwei schwere Unfälle, bei denen Menschenleben zugrunde gegangen sind, und wobei sich der eigentümliche Umstand herausgestellt hat, daß während der Anwesenheit des Untersuchungsrichters an der Unfallstelle kurz hintereinander zwei fremde Automobile, ohne ein Zeichen zu geben, vorüberfahren wollten. Die Tatsache, daß innerhalb weniger Minuten zwei Automobile, ohne ein Zeichen zu geben, vorbeifahren, zeigt, welche Gefahren das Automobilwesen für die Bevölkerung in sich birgt, und ich meine, die getroffene Änderung der Bestimmungen wird von der Bevölkerung nicht überall sehr sympathisch aufgenommen werden.

Aber ebenso wie die Gefahr der Schädigung von Personen durch den Automobilverkehr ist nachgerade auch eine Schädigung der Landwirtschaft zu konstatieren. In der badischen Pfalz, im Unterlande, wo viel Gemüsebau betrieben wird, sehen wir z. B., daß es den Landwirten geradezu unmöglich ist, in der Nähe von staubigen Landstraßen überhaupt noch feineres Gemüse anzubauen, denn es werden das ganze Jahr über derartige Massen von Sand und Staub auf diese Gemüseplantagen geworfen, daß nur noch minderwertige Pflanzen angebaut werden können. Es dürfte wohl keinem Zweifel unterliegen, daß die Regierung hier die Pflicht hätte, die Straße durch Teerung oder durch möglichst häufiges Kehren gründlich reinigen zu lassen und durch Besprengung wenigstens einigermaßen Abhilfe zu schaffen. Ich glaube, die Regierung wird ohne weiteres einsehen, daß sie in dieser Hinsicht Schritte tun muß, wie das ja auch schon da und dort geschehen ist.

Der Straßenteerung können wir nur zustimmen und wir wollen nur wünschen, daß nicht bloß die Oberflächenteerung in dem von der Regierung beabsichtigten Sinne durchgeführt wird, sondern daß, wie es in der Denkschrift schon angedeutet wurde, nach Möglichkeit dazu übergegangen wird, die Teerung beim Decken selber vorzunehmen, vorausgesetzt, daß die Versuche, die darüber angestellt werden, diese Methode als empfehlenswert erscheinen lassen.

Eines möchte ich noch betonen: Es fahren in der letzten Zeit gerade auch in meinem Wahlbezirk, allerdings nicht auf Landstraßen sondern auf einer Kreisstraße, sogenannte Last- und Kriegsautomobile von Weinheim nach Schönau über Heiligkreuzsteinach, was diese Kreisstraße erheblich mehr ruiniert, als dies früher durch die anderen Fuhrwerke geschah. Der Besitzer der Automobile, Herr Fabrikant Freudenberg, erhält, wie mir mitgeteilt worden ist, einen Zuschuß dafür, daß er dieselben für Kriegszwecke zur Verfügung stellt. Ich möchte nun anfragen, ob mit der Zeit, wenn auf solchen einzelnen Strecken ständig größere Lastautomobile fahren — der Staat selbst fährt ja auch mit einem Lastautomobil vom Dossenheimer Porphyrtwerk aus —, die Regierung nicht geneigt ist, wenn Kreisstraßen und Gemeinbewege in Frage kommen, den Kreisverbänden bezw. den Gemeinden irgend einen außerordentlichen größeren Zuschuß für die Unterhaltung einer solchen Straße zu gewähren, die durch die schweren Lastautomobile mehr wie andere in Anspruch genommen wird.

Dann gestatten Sie mir noch einige Worte zur Neckarschiffsfahrtsfrage. Es ist im Budget zur Unter-

haltung der Fahrstraße des Neckars eine Summe von 5200 M. vorgegeben. Es wird mir nun von Neckarschiffern mitgeteilt, daß die Fahrinne des Neckars keineswegs allen Anforderungen entspricht, sondern daß an manchen Stellen ziemlich Mängel vorhanden sind. So wird u. a. geklagt, daß in der Gegend von Seckenheim der Grund besser ausgebaggert gehöre, daß am Wieblingen Weg eine gute Landungsstelle notwendig wäre, daß an der Aul hinter der Neuenheimer Brücke der Fahrweg in gerade Linie gebracht, daß bei Neckargemünd die Fahrinne tiefer gemacht werden müßte usw. Diese Wünsche sind, so meinen die Neckarschiffer, mit den 5200 M. nicht zu erfüllen, und mit der Erfüllung dieser Wünsche auf die große Neckarkanalisation zu warten, wird nicht angehen, denn es wird noch verschiedene Jahre lang das Wasser den Neckar hinunterlaufen, bevor durch die große Neckarkanalisation die Großschiffahrt ermöglicht wird. Nun behaupten nach meinem Dafürhalten die Neckarschiffer mit Recht, daß die badische Regierung ein größeres Interesse für den Neckar an den Tag legen sollte. Wohl kann man sagen, daß Heilbronn und überhaupt Württemberg in erster Linie ein Interesse an der Neckarschiffahrt hat, aber nach den mir gemachten Mitteilungen sind es zumeist badische Landesländer, die auf dem Neckar die Schiffahrt betreiben (Abg. Sühkind: Sehr richtig!). Bei der Neckar-Rettenschleppschiffahrt besteht das Personal mit ganz wenigen Ausnahmen aus Badenern, bei der Frachtschiffahrt befinden sich unter den 181 Mitgliedern des Frachtschiffervereins nur 15 Hessen und ein Württemberger, während alle anderen badische Staatsbürger sind, die umso mehr ihre Interessen in den Vordergrund stellen dürfen, als das an sich schon enge Neckartal feinerzeit bei Erbauung der Odenwaldbahn und der Bahn nach Heilbronn einen Teil des Geländes für den Bahnkörper hergeben mußte, wodurch die Eigentümer der Weinberge sowohl wie die Besitzer von Aedern und Wiesen beeinträchtigt und in ihrem Fortkommen als Landwirte behindert worden sind. Es kommt außerdem in Betracht, daß im Neckartal durch die Kleinschiffahrt Nagelschmiede, Schiffbauer, ferner, wenn auch nicht ausschließlich, Zimmerleute und Schreiner beschäftigt sind und daß die Steuerleute und Matrosen, die auf dem Neckar fahren, fast alle badischem Gebiet entstammen, so daß also eine ganz erhebliche Zahl von Familien an der Neckarschiffahrt in ganz erheblichem Maße interessiert ist. Wenn also hier die Regierung einigermaßen helfend eingreifen will, so kann sie das, glaube ich, ohne daß sie so sehr viel Gelder flüssig zu machen braucht. Die Summe von 5200 M. aber erscheint nach Lage der Dinge nicht hinreichend, um diese Verhältnisse zu bessern.

In einem Schreiben, das ich von Neckarschiffen bekommen habe, wird in etwas drastischer Weise darauf hingewiesen, daß Baden soviel ausgeben, um den Rhein schiffbar zu machen, auf dem doch lediglich, wie sie sich in lokal-patriotischer Färbung ausdrücken, „die großen Preußen“, d. h. die großen Schiffe preussischer Gesellschaften fahren, die zumeist vom Niederrhein herkommen; die Neckarschiffer empfinden es demgegenüber verlegend, daß für die Schiffahrtswege der badischen Landesländer weniger getan wird.

Weil ich gerade am Wort bin, möchte ich noch an die Großh. Regierung die Anfrage richten, ob sie nicht bezüglich der Kreisstraße von Ziegelhausen nach Heidelberg eingreifen könnte. Der in dieser Gegend begüterte, nunmehr verstorbene Febr. von Vernus, der Besitzer des Stiftes Neuburg, soll sich sehr gegen eine Verlegung dieser Straße gewehrt haben. Dieselbe fällt an einzelnen Punkten in das Überschwemmungsgebiet, wes-

halb es ausgeschlossen ist, daß eine elektrische Bahn oder sonst irgend eine Verbindung mit Heidelberg hergestellt wird, solange die Straße nicht höher und außerhalb des Überschwemmungsgebietes angelegt wird. Ein Teil der im Überschwemmungsgebiet liegenden Acker gehört zu diesem Stift Neuburg, und es soll wie gesagt bisher an dem Widerstreben des Besitzers dieser Grundstücke gelegen haben, daß die Straßenverlegung nicht erfolgen konnte. Möglicherweise findet nun die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues einen Ausweg, um den berechtigten Wünschen der dortigen Bevölkerung gerecht zu werden. Selbst wenn man aber auch nicht an eine elektrische Verbindungsbahn denken wollte, so wäre die Angelegenheit schon für die Wasschuhleute und für den ganzen Fuhrwerksverkehr von Ziegelhausen und Peterstal außerordentlich wichtig. Wenn Hochwasser kommt, können nämlich die Leute nicht auf der Fähre nach Schlierbach und nicht auf der Kreisstraße nach Heidelberg herunterfahren, sondern sie müssen den ganz bedeutenden Umweg über Neckargemünd machen.

Das ist natürlich ein ganz beträchtlicher Mißstand, der ohne weiteres darauf hinweist, daß man endlich auch daran gehen sollte, die längst gewünschte Brücke bei Ziegelhausen über den Neckar zu erstellen. Die Situation ist dem Hohen Hause ja bekannt; die Regierung sagt, und wohl mit Recht, daß sie die Brücke nicht zu bauen brauche, weil es sich nur auf der einen Seite um eine Landstraße, auf der andern aber um eine Kreisstraße handle; sie hat aber erklärt, daß sie bereit ist, einen erheblichen Zuschuß zum Bau der Brücke zu geben. In dieser Frage ist nun, wenigstens nach meinem Empfinden, die Stadt Heidelberg nicht gerade loyal vorgegangen. Sie will offenbar für spätere Eventualitäten der Gemeinde Ziegelhausen gegenüber ein gewisses Präzessionsmittel, einen Akkor, nämlich die Erstellung der Brücke, in der Hand behalten; darin liegt wohl der Grund, weshalb man seitens der Stadtverwaltung Heidelberg zögert, mit einem Zuschuß herauszurücken. Es sollen ja neulich wieder Unterhandlungen stattgefunden haben. Weil ich nun aber im Besitze eines Pflegers für meinen Wahlkreis bin (Heiterfeld), erhalte ich von solchen Dingen keine Kenntnis; unter der Hand aber habe ich gehört, daß neulich auf dem Bezirksamt mit den beteiligten Gemeinden und mit der Stadtverwaltung Heidelberg Unterhandlungen gepflogen worden seien, wobei festgestellt wurde, daß die Regierung hinsichtlich des staatlichen Zuschusses bis zu 158 000 M. und die Gemeinde Ziegelhausen bis etwa 150 000 M. gehen würde. Das ganze Projekt würde etwa 480 000 M. ausmachen. Es wäre also zunächst noch ein Kreiszuschuß und ein Zuschuß der Stadtverwaltung Heidelberg notwendig, um das Projekt der Verwirklichung entgegenzuführen. Da meines Wissens eine Petition hierwegen an diesen Landtag kommen wird, will ich mir heute nähere Ausführungen verjagen. Nur eines möchte ich gleich vorbringen: Bei der Voranschlagsberatung in Ziegelhausen wurde uns auf eine sozialdemokratische Anfrage hin mitgeteilt, daß im August des letzten Jahres eine Deputation meines Innerns beim Ministerium war, wo der Herr Minister erklärt haben soll, daß bei der Finanzlage des badischen Landes vorläufig an einen Staatszuschuß nicht zu denken sei. Ich würde eine derartige Erklärung der Regierung bedauern. Denn wenn irgendwo die Notwendigkeit für eine Brücke vorhanden ist, so ist das in Ziegelhausen der Fall. Über 100 dort vorhandene Arbeiter sind tagtäglich gezwungen, außerhalb der Gemeinde Ziegelhausen in Heidelberg, in Kirchheim in der Fuchschen Waggonfabrik, zum Teil auch in Mannheim Arbeit zu suchen. Bei Eis-

gang müssen diese den Weg nach Heidelberg zu Fuß machen, das sind bis zum Bahnhof $1\frac{1}{2}$ Stunden; sie kommen dabei an der Station Schlierbach vorbei, können aber nicht hinüber gelangen. Bei starkem Hochwasser ist es ihnen ebenfalls nicht immer möglich, nach Schlierbach zu kommen. Den Fuhrwerken ist es bei Hochwasser überhaupt nicht möglich, direkt nach Heidelberg zu fahren, sie müssen über Neckargemünd fahren. Hinter der Gemeinde Ziegelhausen liegt noch die Gemeinde Peterstal, die auch den größten Teil ihrer jungen Mannschaft als Industriebeschäftigte nach Heidelberg, Mannheim, Kirchheim usw. abgibt; alle diese Leute sind unbedingt an einer Brücke interessiert. Das gleiche gilt auch hinsichtlich der zahlreichen, für Ziegelhausen wie auch für Peterstal geradezu typisch gewordenen Wäschereibetriebe; sie besorgen fast alle Wäsche für Mannheim, bei Hochwasser können aber die Fuhrwerke nicht nach Schlierbach kommen.

Aber auch der Staat hätte ein großes Interesse an der Erbauung der Brücke. Wie mir versichert worden ist, besitzt die Domänenverwaltung über 2000 ha Wald im Ziegelhauser Gebiet. Bis jetzt hat also auch sie für ihr Langholz keine Abfuhrwege auf die nächste Bahnstation. Es wäre dann allerdings nötig, daß an der Station Schlierbach ein Verladeplatz für Langholz beschafft würde, sicherlich hat aber die Domänenverwaltung ein großes Interesse daran, daß zur Ausnützung der hinter Ziegelhausen liegenden Domänenwäldungen die gewünschte Brücke erstellt wird.

Ich behalte mir vor, bei Beratung der Petition näher auf diese Dinge einzugehen. Aus den genannten Gründen heraus aber möchte ich heute schon die Regierung dringend bitten, denn doch nicht so sehr zu sparen, daß ein Staatszuschuß von etwa 150 000 M. noch auf Jahre hinaus selbst da vorenthalten wird, wo es sich um wirklich sehr dringende Angelegenheiten zweier wichtiger größerer Gemeinden handelt (Beifall bei den Sozialdemokraten).

Hg. Leifer (natl.): Zunächst möchte ich einige Lokalwünsche um Verbesserung von Straßen in meinem Bezirk vorbringen.

Die Gemeinde Unterkessach ist schon seit vielen Jahren bestrebt, einen besseren Verbindungsweg in das Jagsttal zu bekommen. Der zurzeit in die benachbarten württembergischen Drie führende Weg ist mehr ein Feldweg als eine Straße. Er hat Steigungen von über 14 Proz. und kann mit beladenen Wagen ohne Vorspann nicht befahren werden. Die Bestrebungen zur Verbesserung dieser Straße gehen bis zum Jahre 1885 zurück. Im Jahre 1903 ist von der Gemeinde die Erbauung einer neuen Straße beschlossen worden; es sind auch schon eine ganze Reihe von Verhandlungen mit dem Kreisauschuß, mit der Wasser- und Straßenbauinspektion, mit dem Ministerium des Innern und auch mit württembergischen Behörden gepflogen worden; dieselben haben aber bis jetzt zu einem für die Gemeinde günstigen Ergebnis nicht geführt. Der Kreisauschuß hat sich zwar im vorigen Jahre bereit erklärt, ein Drittel der Baukosten zu einem bestimmten Projekte zu übernehmen, dadurch ist aber die Gemeinde noch nicht in die Lage versetzt, bauen zu können, sie wäre vielmehr noch eines

Staatszuschusses bedürftig. Ein dahingehendes Gesuch ist jedoch durch Erlaß Großh. Ministeriums des Innern abschlägig beschieden worden mit der Begründung, daß für die laufende Budgetperiode (das war nämlich im vorigen Jahre) Mittel zur Bewilligung von Zuschüssen nicht mehr zur Verfügung ständen und es daher der Gemeinde Unterkessach überlassen bleiben müsse, ihr Gesuch nach Erlassung des Finanzgesetzes für die Jahre 1910 und 11 zu erneuern. Eine nochmalige Bitte, den Zuschuß wenigstens in sichere Aussicht stellen zu wollen, ist dahin beantwortet worden, daß die Bewilligung eines Staatszuschusses zurzeit weder zugesagt noch in sichere Aussicht gestellt werden könne. Die Dringlichkeit des Bedürfnisses der Verbesserung des fraglichen Weges kann nicht verkannt werden, und wenn nun die Gemeinde Unterkessach ein erneutes Gesuch um einen Staatszuschuß vorlegen wird, so möchte ich die Großh. Regierung dringend gebeten haben, den erbetenen Zuschuß endlich bewilligen zu wollen.

Ein anderer Wunsch betrifft die Landstraße Nr. 5, Auerbach-Rödingshofen, und hier besonders die Steigungen bei Adelsheim und Osterburken. Gerade über diese Straße ist in diesem hohen Hause schon wiederholt verhandelt worden. Dem Landtage 1905/06 lag eine Petition um Korrektur dieser Straße vor, die der Regierung damals in dem Sinne empfehlend übergeben wurde, daß die Großh. Regierung mit den beteiligten Gemeinden in neue Verhandlungen treten möge. Aufgrund solcher Verhandlungen sind meines Wissens auch einige Projekte ausgearbeitet worden, die aber bis jetzt nicht zur Ausführung gekommen sind. Bei Beratung der Petition im Landtage 1905/06 habe ich einige schwere Unfälle erwähnt, die sich auf der betreffenden Straße ereignet haben. Ich will heute auf dieselben nicht zurückkommen, es sei mir aber gestattet, einen Unfall aus neuester Zeit zu berühren. Anlässlich der Kaisermanöver im vorigen Herbst ist ein Daimler Armeelastzug auf der sogenannten Schöffenzerssteige bei Adelsheim verunglückt. Es war dichter Nebel und die Bremse hat versagt. Bei dem Versuch, zwischen zwei unten stehenden Markentenderwagen durchzufahren, wurde einer dieser Wagen zertrümmert. Der Maschinenwagen kippte um, der Lastwagen fiel vollständig um und riß im Umstürzen noch einen Mast der elektrischen Leitung nieder. Der Wagenführer und ein Leutnant, welche die Steuerung bedienten, wurden über den Straßengraben in einen Garten geschleudert, glücklicherweise ohne bedenkliche Verletzungen zu erhalten. Weniger gut ist es dem Bremser ergangen. Dieser wurde auf die Straße geschleudert und blieb mit einer erheblichen Kopfverletzung bewusstlos liegen. Durch die Zertümmerung des Markentenderwagens sowie des Mastes der elektrischen Leitung und die ganz erheblichen Beschädigungen des Armeelastzuges sind sicher ganz bedeutend hohe Kosten entstanden, und es ergibt sich wohl daraus, daß die Straße dringend der Verbesserung bedarf. Ich möchte deshalb die dringende Bitte an die Großh. Regierung richten, die beteiligten Gemeinden in ihren Bestrebungen um Verbesserung der Straße in möglichst weitgehender Weise unterstützen und fördern zu wollen.

Was die mir nahegelegten Straßenwärterwünsche anbelangt, so will ich auf dieselben heute nicht eingehen. Da namentlich aus dem Kreise Mosbach eine Petition

über die Wünsche der Kreisstraßenwärter vorliegt, ist bei Verhandlung dieser Petition Gelegenheit gegeben, hierüber zu reden.

Auch über das Deck- und Flicksystem will ich mich nur ganz wenig äußern. Ich muß sagen, daß mir das Decksystem eigentlich aus der Erfahrung aus meinem Wahlkreise her gar nicht bekannt ist. In neuester Zeit geht man dazu über, unsere Straßen, sowohl die Kreis- als die Landstraßen, mit Porphyrmaterial zu beschottern. Die Straßen mögen dadurch allerdings besser werden, leider wird aber auch dadurch manchem Fuhrwerksunternehmer und auch Arbeitern ihr bisheriger Verdienst entzogen.

Nun möchte ich noch kurz einige allgemeine Punkte berühren, und zwar zunächst das Vermessungswesen. Schon auf einem früheren Landtage habe ich darauf hingewiesen, daß es manchmal schwer fällt, die zu Grundbucheinträgen erforderlichen Meßurkunden rechtzeitig zu erhalten. Dieser Uebelstand besteht zumteil noch heute. Es ist aber leicht begreiflich, daß es dem Bezirksgeometer in Bezirken mit sehr ausgedehnten Gemarkungen und starker Zerteilung nicht möglich ist, die Meßurkunden immer zur gewünschten Zeit anzufertigen. Es sollte daher den Grundbuchämtern gestattet sein, die Einträge zu fertigen, auch wenn man das Maß der Grundstücke noch nicht bestimmt eintragen kann. Es könnte vielleicht ein ungefähres Maß eingetragen werden, das dann bei Einfluß der nachträglich zu beschaffenden Meßurkunde bezw. nach Fortführung des Lagerbuches richtiggestellt werden könnte. Diese Angelegenheit berührt zwar zunächst ein anderes Ministerium, sie hängt aber auch mit den Arbeiten der Bezirksgeometer so eng zusammen, daß ich geglaubt habe, sie hier berühren zu dürfen.

Es sind mir sodann von einigen Bezirksgeometern Mitteilungen über die Verhältnisse des Steinsekerpersonal gemacht worden. Diese Mitteilungen gehen hauptsächlich dahin, daß es für die Arbeiten der Geometer oft an dem nötigen Steinsekerpersonal mangelt. Als Hauptgrund dieses Mangels ist mir die ungenügende Bezahlung angegeben worden. Vielfach sind die Steinseker in ihrem Hauptberuf Landwirte; wenn nun der Bezirksgeometer während dringender Erntearbeiten oder anderer dringender landwirtschaftlicher Berufsgeschäfte zu Fortführungsarbeiten kommt, so gehen diese Steinseker deshalb nicht gern mit dem Bezirksgeometer, weil sie sonst für ihr eigenes Geschäft Arbeiter einstellen müßten, die möglicherweise besser bezahlt werden müssen, als die Gebühren der Steinseker ausmachen. Die Regelung der Steinsekergebühren ist ja schon alt. Wie mir nun mitgeteilt worden ist, haben einzelne Gemeinden die Gebühren ihrer Steinseker mit Zustimmung des Bürgerausschusses erhöht; in einigen Fällen aber ist diese Zustimmung verjagt worden. Da das Steinsekerpersonal für die Fortführungsarbeiten unentbehrlich ist, sollte die Bezahlung dieser Leute besser geregelt werden. Wenn die Regelung dieser Angelegenheit den Gemeinden allein überlassen bleibt, so wird sie wohl nie gleichmäßig geordnet werden. Es ist mir deshalb der Wunsch nahegelegt worden, die Großh. Regierung zu ersuchen, eine Regelung im Wege der Verordnung herbeiführen zu wollen. Ich möchte diesen

Wunsch der Großh. Regierung zu möglichster Berücksichtigung empfehlen (Beifall bei den Nationalliberalen).

Abg. Dr. Vogel-Rastatt (fortf. Sp.): Durch das Gesetz vom 16. August 1900, die Aufhebung des Pflastergeldes und die Ausschließung von Landstraßen betr., ist ausgesprochen worden, daß solche Teile einer Landstraße, welche innerhalb des Ortsetters einer der Städteordnung unterstellten Gemeinde liegen, aus dem Landstraßenverbände ausscheiden und in das Eigentum der Stadtgemeinde übergehen. Es scheint mir mit dieser Gesetzesänderung eine Entwicklung eingesezt zu haben, die bei den Städten der Städteordnung nicht Halt machen wird, sondern auch nach und nach einzelne Städte, die der Städteordnung nicht unterstellt sind, in ihren Bereich zu ziehen geeignet sein dürfte. Ich will nun nicht sagen, daß das eine dringende Sache sei, ich glaube sogar, daß recht viele Gemeinden, die nicht der Städteordnung unterstehen, es als ein Danaergeßent ansehen würden, wenn ihnen das Eigentum an solchen Landstraßenstrecken übertragen würde. Ich sage es vielmehr lediglich im Hinblick auf eine entsprechende Änderung des Straßengesetzes, die anlässlich der Änderung des Ortstrahengesetzes vom Jahre 1908 eingetreten ist, wo auch der Gedanke zum Ausdruck kommt, daß gewisse Tätigkeitsgebiete des Straßenbaues, die bisher die allgemeine Staatsverwaltung für sich in Anspruch genommen hat, den Gemeindeverwaltungen übertragen werden; ich meine die Bestimmung, welche die Herstellungs- und Unterhaltungspflicht der Gehwege längs der Landstraßen innerhalb des Ortsetters betrifft. Während früher die Herstellung und Unterhaltung dieser Gehwege Aufgabe der Staatsverwaltung war und die Gemeinden nur verpflichtet waren, den Aufwand vorbehaltlich des Rückgriffs auf die Anstößer an die Staatskassen wieder zu ersetzen, so ist jetzt eine diskretionäre Befugnis der Staatsverwaltungsbehörde dahin eingetreten, daß die Herstellung und Unterhaltung dieser Gehwege den Gemeinden übertragen werden kann, nicht muß. In den Gemeinden der Städteordnung ist die Sache mit der Änderung des Straßengesetzes vom Jahre 1900 ja schon erledigt worden. Die Lösung, die die Frage durch das neue Ortstrahengesetz fand, hat nun, wie mir aus Kreisen der mittleren Städte berichtet wird, infolge einer Anordnung der Großh. Oberdirektion zu Mißlichkeiten geführt, die meines Erachtens recht wohl ohne eine Gesetzesänderung beseitigt werden können. Es wird nämlich seitens der Großh. Oberdirektion die Auffassung vertreten, daß da, wo zur Herstellung von Gehwegen das staatsärztliche Gelände allein nicht ausreicht, sondern Privatgelände verwendet werden muß, die Gemeinden, die das Gelände zu erwerben haben, verpflichtet sind, es der Staatsverwaltungsbehörde unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Die Gemeinden haben zunächst die Auffassung vertreten, daß diese Verfügung rechtlich anfechtbar sei. Ich kann mich dieser Auffassung nicht anschließen, denn nach der gesetzlichen Bestimmung, an der nichts geändert werden soll, auch nach dem Wunsche der Gemeinden, ist es Sache der Gemeinden, die Kosten für Herstellung und Unterhaltung der Gehwege zu tragen, und es kommt auf das gleiche hinaus, ob nun der Staat von den Privaten das erforderliche Gelände erwirbt und den Gemeinden die Kosten zu erstatten aufgibt, oder ob die Gemeinden den Erwerb selbst vornehmen und dem Staat

das erforderliche Gelände unentgeltlich zur Verfügung stellen. Im letzteren Falle dürften die Gemeinden finanziell vielleicht sogar besser fahren, als wenn der entgegen-gesetzte Weg eingeschlagen wird. Aber grundsätzlich scheint es mir nicht richtig zu sein, daß die Staatsverwaltungs-behörde die Herstellung und Unterhaltung der Gehwege als eine ihr ausschließlich obliegende Angelegenheit be-trachtet. Es gibt sehr viele Gemeinden, die ziemlich er-hebliche Aufwendungen machen, um die Gehwege besser und sachgemäßer herzustellen, als der Staat es tun wird. Ich denke dabei an die Herstellung mit Zement- und Plättchenbelag und auch an die Einfassung mit Rand-steinen. Vor allem aber haben die Gemeinden ein sehr lebhaftes Interesse, auch den Grund und Boden der Geh-wege, deren Unterhaltung sie durch ihre Organe zu be-jorgen haben, in ihr Eigentum zu bekommen, weil auf diesen Gehwegen und unter ihnen doch recht viele Ein-richtungen angebracht sind, die den Gemeinden gehören; ich denke an Wasser- und Gasleitungen, an elektrische Leitungen, an Kanalisation, an die Aufstellung von Lei-tungsmasten und Flaggenmasten und alle derartige Dinge; ich denke aber auch daran, daß die größeren unter den mittleren Städten nach und nach immer mehr Wert darauf legen werden, ihre Gehwege einheitlich auszuge-stalten und besser herzustellen. Wenn nun die Gemein-den so verhältnismäßig große Aufwendungen machen, die sie sich allerdings von den Anstößern wieder zum Teil er-legen lassen, und Einrichtungen treffen, an die sie immer wieder heran müssen, so ist es eine unnütze Belästigung, wenn sie bei jeder geringfügigen Änderung oder Auf-grabung, etwa einer Reparatur der Gas- oder Wasser-leitung wegen, immer zunächst die Genehmigung der staatlichen Verwaltungsbehörde einholen müssen. Es ist der Wunsch der Gemeinden, der, wie ich meine, im ein-zelnen Falle recht wohl erfüllt werden kann, daß die Geh-wege und Fahrbahnen der Straßen innerhalb des Orts-ekters als etwas rechtlich und wirtschaftlich vollständig getrenntes angesehen werden, daß die Fahrbahn der staatlichen Verwaltungsbehörde überlassen sein mag, so lange das notwendig ist, so lange die Gemeinden nicht auch sie in Eigentum und Unterhaltung nehmen, daß aber die Gehwege in das Eigentum der Gemeinden eintreten. Ich glaube, nach den Erfahrungen, die bisher auf dem Ge-biete der Unterhaltung der Straßen und Gehwege ge-macht worden sind, kann man das recht wohl tun. Es wäre also nach der Ansicht verschiedener Vertreter mitt-lerer Städte Badens, denen ich mich durchaus anschließen kann, in vielen Fällen nicht mehr als recht und billig, durch besondere Vereinbarung das Eigentum des Staa-tes an den Gehwegen an die Gemeinden abzutreten, wo die Gemeinden Wert darauf legen, Eigentümer der Geh-wege zu werden. Es kann in diesen Fällen, an die ich denke, nicht gesagt werden, daß die Gehwege etwas seien, was den Verkehr auf der staatlichen Straße etwa nach-teilig beeinflusst; im Gegenteil, die Verhältnisse werden in der Regel so liegen, daß eine erhebliche Verbesserung der Straßen und des Straßenwesens eintritt, wenn die Gemeinde ihrer Pflicht genügt, wie sie ja im allgemeinen für die Ausgestaltung der Ortsstraßen und der Gehwege in den Städten verantwortlich ist und von ihren Bürgern schon zur Verantwortung gezogen wird, wenn sie ihren Verpflichtungen nicht nachkommt; soweit ich aber sehen kann, sind die Gemeinden sogar meist bereit, ein übriges zu tun. —

Dann darf ich mich zwei Lokalmünschen zuwenden, von deren befriedigender Erfüllung die Gegend, aus der ich stamme, sich wichtige Vorteile verspricht. Der eine Wunsch berührt nicht nur den Geschäftsbereich dieses Ministeriums, er greift auch über in den Geschäftsbereich des Eisenbahnministeriums und bezieht sich auf die Wintersdorfer Eisenbahnbrücke. Man hat als diese Brücke der strategischen Bahn gebaut wurde, zwar Einrichtungen getroffen, durch welche die Brücke für den Fuhrwerkverkehr und Fußgängerverkehr benutz-bar gemacht wird. Es benützen die Brücke, wie ich mir habe sagen lassen, allerdings immer erst nach voraus-gegangener Einholung der Erlaubnis des Kriegsministe-riums, Truppenteile aller Waffengattungen, auch Ar-tillerie. Sie ist aber für jeden andern Verkehr gesperrt, trotz des Bestehens von Zufahrtsstraßen. Nun liegen rechts und links des Rheins an der Stelle, an der die Brücke den Strom überschreitet, entwicklungsfähige Ge-meinden, und es zieht der Verkehr der Bevölkerung im Elsaß viel mehr nach der rechtsrheinischen Seite herüber als nach dem nächstgelegenen größeren elsfässischen Ort Sagenau. Es gravitiert der Verkehr, namentlich soweit er sich auf den Absatz landwirtschaftlicher Produkte be-zieht, mehr und mehr nach Raastatt. Es handelt sich dort linksrheinisch um ein sehr aufnahmefähiges, der Land-wirtschaftlichen Betätigung noch fast ausschließlich gewid-metes Gebiet und um eine Bevölkerung, die noch sehr wenig industriell tätig ist, und auf die in Raastatt und in der näheren Umgebung gerechnet wird; wenn wir daran denken, uns industriell weiter zu entwickeln, da wird es ja unerlässlich sein, aus der nächsten Umgebung Arbeits-kräfte nach Raastatt heranzuziehen. Es entwickelt sich vielleicht auch infolge des Ausbaues der Rheinstraße bei Wintersdorf — es sind dort Aufkäufe von Gelände er-folgt — mit der Zeit eine Industrie, und ich glaube, es wäre jetzt daran zu denken, Mittel und Wege zu finden, um die Wintersdorfer Eisenbahnbrücke auch dem Verkehr für Fußgänger und Fuhrwerke zu erschließen. Man kann nicht gut einsehen, warum zwar militärische Transporte über die Brücke gehen können, während andere Trans-porte nicht stattfinden sollen. Man kann wohl die Auf-fassung vertreten, daß auch die Kriegstüchtigkeit der Brücke viel mehr gewährleistet ist, wenn ein ständiger Verkehr darüber geleitet wird, als wenn nur ausnahms-weise ein solcher Verkehr stattfindet, denn bei dem stän-digen Verkehr zeigen sich etwaige Mängel der Brücke und ihrer Unterhaltung, die im Falle des Krieges gefährlich werden könnten, viel leichter, als wenn die Brücke ge-sperrt ist.

Der zweite Lokalmunsch berührt den Geschäftsbereich des Ministeriums des Innern allein, er bezieht sich auf den Zustand der Schiffsbrücke bei Mitters-dorf und auf deren Änderung. Wenn ich richtig unter-richtet bin, so kann ich mich in dieser Sache ganz kurz fassen. Die Schiffsbrücke bei Mittersdorf genügt heute für den Verkehr nicht mehr. Es findet ein derartig häu-figer Stromverkehr statt, daß nach den statistischen Er-hebungen des Großh. Ministeriums, auf die ich mich be-rufen kann, die Brücke, welche im Durchschnitt der Jahre 1897 bis 1906 täglich von 208 Personen und 67 Fuhr-werken begangen und befahren worden ist, täglich abge-fahren werden muß, um drei Dampfschiffen und sechs anderen Schiffen den Durchgang zu ermöglichen. Das

Bild ändert sich natürlich gewaltig, wenn man den Winterverkehr vom Sommerverkehr trennt und berücksichtigt, daß gerade in der Zeit, in der der Hauptverkehr der Wagen und Fußgänger sich abspielt, also in den Sommermonaten, infolge der günstigen Wasserhältnisse auch gleichzeitig ein außerordentlich lebhafter Schiffsverkehr stattfindet. Nun ist ja klar, der Schiffsverkehr hat dem Landverkehr vorzugehen; allein es können doch Mittel ergriffen werden, um wenigstens die Mängelheiten, die aus dem lebhaften Schiffsverkehr für den Landverkehr hervorgehen müssen, zu mildern. Heute noch muß die Brücke mit Menschenkraft auseinander gefahren werden, und es ist keine Übertreibung, ich habe das aus ganz zuverlässigen Mitteilungen Nichtbeteiligter, also aus objektiver Munde, daß nicht nur hier und da, sondern ziemlich häufig die Brücke 1½ bis 2 Stunden lang abgefahren bleibt, um die großen Schiffszüge, die da hindurch gehen, durchfahren zu lassen. Da stockt dann der ganze Landverkehr. Der Wunsch der Gemeinden geht nun dahin, daß die Menschenkraft, mit der die Brücke bisher bedient wird, möglichst bald durch Moterkraft ersetzt werde. Ich habe mir sagen lassen, daß das beabsichtigt sei im Zusammenhang mit der Regulierung des Rheinstroms, die ja jetzt schon ziemlich in die Nähe von Blittersdorf kommt, und ich möchte nur bitten, daß man nicht allzulange mit dieser Maßregel zuwartet, und daß man sie nicht von der Rheinregulierung abhängig macht, sondern sie sofort in Angriff nimmt; denn ob das im Jahre 1913 oder schon 1912 ausgeführt wird, das ist für die Staatskasse schließlich gleichgültig, für den Verkehr aber nicht. Es muß ja die Brücke, das scheint mir heute schon ziemlich feststehend zu sein, in ihrem Bestande geändert werden; die Boote müssen umgebaut und vergrößert werden, und da darf ich wohl bitten, dabei noch im Auge zu behalten, daß diese Brücke wohl in absehbarer Zeit auch einmal bestimmt sein wird, eine Bahn, wenn auch nicht eine Dampfbahn, so doch vielleicht eine elektrische Bahn zu tragen; schon bei der Herstellung der Brücke sollte deshalb mit dieser Möglichkeit gerechnet werden. Es kann ja sein, daß ich hier von etwas geredet habe, was vielleicht erst in späterer Zeit eintreten wird, es ist aber nicht ausgeschlossen, daß auch in recht naher Zukunft der Fall eintreten kann, denn man denkt bei uns daran, daß wenn die Murgwasserkräfte durch die Herstellung der Stauwerke im oberen Murgtal der Industrie zum Teil wenigstens nutzbar und zugänglich gemacht werden, dann auch in Rastatt eine ganz ungeahnte industrielle Entwicklung einsetzen könnte, und daß im Zusammenhang mit dieser Entwicklung ein unabwiesbares Bedürfnis eintritt, das Elzsaß uns noch mehr anzugliedern, als das bis jetzt schon der Fall war. Das wäre nicht nur eine Sache der wirtschaftlichen, sondern auch der politischen Entwicklung, und ich darf deshalb die Bitte aussprechen, daß man diese Sache in wohlwollendem Gedenden behält, wenn man an den Umbau der Schiffbrücke geht.

Abg. Henninger (Zentr.): Der Herr Kollege von Gleichenstein hat vorhin die Hochwasserschäden auf Gemarkung Ober- und Niederhausen erörtert, und ich möchte im Anschluß daran auf die Hochwasserschäden in den Gemarkungen R u s t und R a p p e l hinweisen. Obwohl die Gemarkung R u s t direkt an diejenige von Niederhausen grenzt, ist man dort der Ansicht, daß die über-

schwemmungen zum großen Teil auf die Elz bezw. auf die großen Stauanlagen, die in den letzten Jahren gemacht worden sind, zurückzuführen seien. Es soll auch öfters vorgekommen sein, daß bei Hochwassergang das Wasser im Leopoldskanal in die Elz geleitet wurde, um dadurch zu bezwecken, daß das Gras auf dem Damm der Gemarkung nicht verschlammte wird. Die Überschwemmungen kommen zurzeit so oft vor, daß die Landwirte in den Gemeinden R u s t und R a p p e l die Felder, die im Überschwemmungsgebiet liegen, teilweise nicht mehr bebauen wollen. Die Leute haben dadurch einen eminent großen Schaden, da das Überschwemmungsgelände zu dem besten zählt, was sie in ihrer Gemarkung haben. Ich war selbst im letzten Jahre dort und habe mich überzeugen müssen, wie die Fruchtfelder bis an die Ähren im Wasser standen. Es ist selbstverständlich, daß bei solch hohem Wasserstande auch die Erträge der Kartoffelfelder, der Futter- und Tabakfelder vollständig vernichtet werden. Auch früher sind schon öfters Überschwemmungen auf diesen Gemarkungen vorgekommen, aber nicht so häufig wie jetzt. Die Gemeinden haben, wenn ich richtig informiert bin, bereits den Beschwerdebeweg betreten, und ich wäre der Großh. Regierung sehr dankbar, wenn ich vielleicht erfahren könnte, inwieweit diesen Beschwerden Rechnung getragen worden ist. Im Anschluß hieran möchte ich die Großh. Regierung noch bitten, nach Möglichkeit dahin wirken zu wollen, daß diese Hochwasserschäden von den Gemeinden ferngehalten werden.

Abg. D e n w a l d (fortsch. Vp.): Die Stadt P f o r z h e i m war, nachdem die beiden Typhusepidemien von 1892 und 1897 hinter ihr lagen, genötigt, mit tunlichster Beschleunigung an die Erstellung der Kanalisation in der ganzen Stadt heranzutreten. Hand in Hand mit dieser Kanalisation mußten auch die Flüsse R a g o l d und E n z reguliert werden. Die beiden Projekte, die einen Kostenaufwand von annähernd 10 Millionen Mark machten, sind im großen und ganzen durchgeführt, nur bleibt uns jetzt noch übrig, in diesem und dem nächsten Jahre drei neue Brücken, die sehr viel Geld kosten, zu erstellen. Die Großh. Regierung hat seiner Zeit zu der Enzregulierung einen Beitrag zugesagt unter der Bedingung, daß die ganze Korrektur bis zum Jahre 1910 fertig gestellt sein müsse. Schon viele Jahre schweben mit der Großh. Oberdirektion längere Verhandlungen wegen dieser drei Brücken; zwei werden ganz zu Lasten der Stadt erstellt. Die Kosten der dritten, der A u e r b r ü c k e, werden zu zwei Dritteln von dem Staat und zu einem Drittel von der Stadt getragen; über die Gestaltung dieser Brücke konnte eine Einigung aber noch nicht erzielt werden. Neuerdings hat nun eben wegen dieser Brückenfrage der Herr Minister bereitwilligerweise einen Besuch in Pforzheim in Aussicht gestellt. Wir hoffen, daß durch diesen Besuch und die Besichtigung des Geländes, wie auch durch persönliche Aussprache ermöglicht werde, eine Lösung zu finden, die beiden Teilen gerecht wird. Allerdings ist bis dahin noch notwendig, daß die Großh. Oberdirektion die Berechnung der Hochwassermengen vom Jahre 1824 nochmals einer eingehenden Prüfung unterzieht, denn es ist undenkbar, daß man mit den von ihr zu Grunde gelegten Zahlen zu einer Einigung kommen kann. Die Großh. Oberdirek-

tion beruht sich bei Berechnung der Wassermengen vom Jahre 1824, des höchsten Wasserstandes, den wir im vorigen Jahrhundert zu verzeichnen hatten, und der ihren Forderungen zu Grunde gelegt ist, auf Württemberg und sagt, die württembergische Regierung habe damals Ermittlungen angestellt. Nun erklärt aber die württembergische Regierung, daß sie solche Ermittlungen nicht vorgenommen, daß sie die maßgebenden Berechnungen vielmehr aus den badischen Akten entnommen habe. Es geht also hieraus klar und deutlich hervor, daß Ermittlungen über das Hochwasser des Jahres 1824 überhaupt nicht existieren, weder bei der badischen noch der württembergischen Regierung. Auf Grund vielleicht irrthümlicher Zahlen wären wir also gezwungen, der Auerbrücke eine Höhenlage zu geben, die wir ganz unmöglich annehmen können. Es kommt noch hinzu, daß die Stadt Pforzheim wegen der Flußkorrektur jetzt schon etwa 40 bis 50 Gebäude hat niederlegen müssen, und wenn die Brücke so gebaut werden würde, wie sie die Oberdirektion von uns verlangt, dann müßten noch zwei weitere Straßenzüge niedergelegt werden. Das würde eine Unsumme Geld erfordern, und dazu kann die Stadt Pforzheim die Hand nicht bieten. Ich will mich für heute jeder weiteren Äußerung enthalten, einmal deshalb, weil die Verhandlungen nahezu dem Abschluß zugeführt sind und ich dieselben nicht weiter stören möchte, und dann weil ich annehme, daß gelegentlich des Besuchs, den uns der Herr Minister in Aussicht gestellt hat, auch Mittel und Wege gefunden werden, die Sache zu einem guten Ende zu führen. Besonders aber möchte ich hier noch betonen, daß wir mit dem Brückenbau selbst nicht mehr länger zuwarten können, es würden uns sonst Schwierigkeiten mit der die Flußkorrektur ausführenden Firma Grün & Wilsinger entstehen, die in ihren Folgeerscheinungen ganz unabsehbar wären.

Abg. Geiger (natl.): Auch im Bezirk Eppingen hat man mit dem Decksystem bei den Landstraßen begonnen. Ich kann das nur begrüßen, denn auf einer gewalzten Straße ist das Fahren angenehmer und die Thiere, besonders die Pferde, die gegenwärtig sehr teuer sind, werden mehr geschont. Ich möchte daher wünschen, daß alle Straßen gewalzt werden, nicht nur die Landstraßen sondern auch die Straßen, die keinen so großen Verkehr haben; diese würden dann um so länger gut bleiben. Der größte Nachteil des Flicksystems ist der, daß die Schottersteine dabei sehr lange auf den Straßen herumliegen und so das Fahren mit Kühen beinahe ein halbes Jahr unmöglich machen. Dies wird in meinem Bezirk sehr beklagt. Wenn dann noch Porphyrschotter verwendet wird, so ist es noch viel schlimmer, als wenn Kalksteinschotter gebraucht wird.

Über die Vorzüge des Decksystems sind wir alle einig. Nur kann ich nicht verstehen, warum man an Orten, wo der Kalkstein an der Straße liegt, Porphyrschotter aus dem Odenwald bezieht, der oft mindestens das dreifache kostet. Ich gebe ohne weiteres zu, daß Porphyrschotter härter ist und darum länger hält, und ich habe nichts dagegen, wenn man Straßen, die mit sehr schweren Fuhrwerken befahren werden, mit Porphyrschotter deckt; aber alle anderen Straßen im Amtsbezirk Eppingen sollte man doch wieder mit dem bewährten Nühener Kalkstein decken. Früher hat man

aus dem Nühener Steinbruch ungefähr 15 Ortschaften mit Schotter versehen, heute ist diese Zahl sehr zusammengefallen. Der Nühener Steinbruch, in dem der Kalkstein 150 Meter stark ist, wie man durch Bohrungen nach Salz festgestellt hat, hat Lager, die dem Porphyrschotter an Härte nicht viel nachgeben. Wenn man sich die Mühe machen wollte, diese Lager auszusuchen, so könnte man ganz gut die Straßen mit Kalkstein decken. Daß man das kann, beweist uns unser Nachbarstaat Württemberg, der aus diesem Steinbruch schon längere Zeit Steine zur Deckung seiner Straßen bezieht. Man hat dorthin keine Klagen gehört. Auch in unserem Bezirk hat man vor einigen Jahren zwei Straßen mit diesem Material zur allgemeinen Zufriedenheit gedeckt. Es hat bei unseren Steinbruchbesitzern schon sehr viel böses Blut gemacht, daß sie bei jeder Vergebung von Schottermaterial übergegangen werden. Es müßte doch eine der wichtigsten Aufgaben des Staates sein, den Gewerbetreibenden und dem Arbeiterstand Arbeit zu gewährleisten und diese nicht ohne Not zu entziehen. Die Leute haben sich, wie sie mir sagten, schon wiederholt beschwert, aber immer sind sie abgewiesen worden. Im letzten Jahre hat man ihnen wiederum die Lieferung des Kalkschotters für eine Straße entzogen, nämlich für die Straße von Nühener nach Eppingen, auf der fast nur Feldfuhrwerke verkehren. Auf dieser Straße sind vor 1900 vor der Erbauung der Bahn von Eppingen nach Sinsheim viele Hunderte von Fuhrern Kalksteine geführt worden, ebenso 400 bis 500 Eisenbahnwagenladungen Kalk; alles hat diese Straße ausgehalten, sie war trotz dieses riesigen Verkehrs beim Flicksystem in Ordnung. Jetzt, wo kein Fernverkehr mehr darauf herrscht, deckt man Porphyrschotter darauf. Ich kann nicht verstehen, daß man das jetzt, obwohl allgemeine Zufriedenheit mit dem Zustand der Straße herrscht, tut. Eine Ersparnis ist das doch ganz sicher nicht.

Ich hätte auch den Wunsch, daß unsere Obstbäume von den Telegraphenleitungen noch mehr geschont werden. Ich gebe gerne zu, daß es viel besser geworden ist als früher, aber es besteht immer noch Anlaß genug zu Klagen. Die Leitungen müßten so hoch angelegt werden, daß die Bäume von ihnen nicht berührt werden. Man hat übrigens schon den Anfang dazu gemacht; ich glaube aber, daß es keine Ruhe gibt, bis alle Leitungen so hoch gelegt sind, daß sie über die Bäume weggehen.

Über die Straßenwarte hätte ich noch manches zu sagen, ich will aber darüber später sprechen, wenn die Petition derselben verhandelt wird, nur möchte ich bemerken, daß man diesen Leuten, die ja alle wegen ihrer geringen Bezahlung nebenher noch landwirtschaftliche Arbeiten treiben müssen, zur Beforgung ihrer kleinen Landwirtschaft wenigstens reichlich Urlaub geben möge. Die Bestimmung, daß sie drei Tage zuvor um den Urlaub einkommen müssen, ist zu streng. Gerade in der Erntezeit läßt es sich nie drei Tage vorher bestimmen, wann das Wetter das Ernten erlaubt. Ich möchte daher die Regierung bitten, daß sie sich auch dieser Leute annimmt, soviel das möglich ist.

Abg. Weishaupt-Pfullendorf (Zentr.): Ich hätte zunächst Veranlassung, einige Ausführungen über den Wasserbau zu machen, umso mehr als ja in einem

anderen Titel ein Betrag von 40 000 M. zur Korrektur der Seefelder Moch aufgenommen ist, über den wir aber bei Gelegenheit der Beratung der Petitionen, die dazu von den beteiligten Gemeinden eingelaufen sind, zu sprechen haben werden. Ich möchte jetzt nur dem Wunsche Ausdruck geben, daß, nachdem jetzt von verschiedenen Gemeinden Petitionen eingelaufen sind, die Großh. Regierung und die Kammer den richtigen Weg finden mögen, die Zufriedenheit aller beteiligten Gemeinden herzustellen.

In einer Landesgegend, wo das Eisenbahnnetz nicht so ausgebaut ist wie z. B. im badischen Mittelland, wo fast der ganze Verkehr sich auf der Straße mit Fuhrwerken abspielt, widmet man natürlich der Unterhaltung der Landstraßen und überhaupt dem gesamten Straßenbau viel mehr Aufmerksamkeit als in den anderen Gegenden, welche mehr Bahnlinien haben. Und deshalb ist auch der Wunsch nach deckenweiser Unterhaltung in einer solchen Gegend ein viel dringenderer und nach meiner Ansicht auch ein weit gerechtfertigter.

Es ist durch die Nachweisung der Gr. Regierung gezeigt, und es muß auch zugestanden werden, daß in Baden sehr viel für die Unterhaltung der Landstraßen getan wird, und auch für meinen Kreis habe ich alle Veranlassung, das zu bestätigen. Ich möchte für die dortige Bevölkerung aussprechen, daß sie mit der großen Unterstützung seitens der Großh. Regierung sehr zufrieden ist, mit der Übernahme der Zufahrtsstraße in Zinnenstadt an den See in den Landstraßenverband, dann auch mit dem Staatsbeitrag für die Neuerrichtung von Kreisstraßen von Weildorf nach Beuren und von Altenbeuren nach Bellwangen. Es ist dort die Haltung der Großh. Regierung mit großer Befriedigung aufgenommen worden.

Die Nachweisungen über die deckenweise Unterhaltung der Landstraßen veranlassen mich, zu fragen, warum man gerade in jener Gegend, wo aller Verkehr sich auf der Landstraße bewegt, nicht dazu gelangt, die deckenweise Unterhaltung einzuführen, warum gerade in den Inspektionsbezirken Überlingen und Konstanz noch gar nicht daran gedacht wird, in der nächsten Zeit einmal die Dampfwalze dem Volke vorzuführen. Ich glaube, es wäre das sehr notwendig, und der Wunsch ist umso mehr berechtigt, als nach den Ausführungen des Herrn Ministerialdirektors Göller in einer der letzten Sitzungen zunächst keine Aussicht besteht, daß das Eisenbahnnetz wesentlich ausgebaut wird. Diese Annahme wird bestärkt durch die Zurückziehung der Bahnbauinspektion von Überlingen. Deshalb möchte ich bitten, mit der deckenweisen Unterhaltung der Landstraßen besonders im Inspektionsbezirk Überlingen zu beginnen, auf dessen Hauptstraße teilweise bis zu 300 und 400 Zugtiere tagsüber verkehren.

Was die Unterhaltung der Straßen allgemein, sowohl der Landstraßen als auch der Kreisstraßen anbelangt, so habe ich und auch andere Mitglieder dieses Hohen Hauses auf früheren Landtagen Klage geführt über die Art der Beschotterung und hauptsächlich über die Zeit der Einlage des Schotterers. Ich glaube, es ist sehr schwer herauszufinden, wann die richtige Zeit ist, den

Schotter einzulegen. Der eine schimpft, wenn der Schotter im Herbst eingelegt wird, die anderen schimpfen, wenn der Schotter im Frühjahr eingelegt wird. Aber der Ansicht bin ich doch, daß man für höhere Lagen, wo man schon im November jede Nacht mit Reif und Frost zu rechnen hat, die Herbstbeschotterung nicht als richtig ansehen kann, und daß es da besser ist, den Schotter im Frühjahr einzulegen. Dadurch, daß die Straße beim Schmelzen des Schnees im Frühjahr loder wird, bringt der Schotter rascher in den Boden ein, während, wenn der Schotter im Herbst oder, wie im letzten Jahre, erst Anfang Dezember eingelegt wird, es nicht möglich ist, die Straße wenn der Boden jede Nacht gefriert, einzufahren; der Schotter wird, wenn er im Herbst eingelegt wird, entweder nutzlos zermalmt oder beiseitegeschoben, so daß der Straße trotz der angewendeten Mittel doch nicht gedient ist. Ich bin der Ansicht, man sollte auf allen stark befahrenen Straßen die deckenweise Unterhaltung mit der Dampfwalze einführen, auf den anderen Landstraßen, hauptsächlich auf alten, gut gebauten Landstraßen, mit dem Fließsystem brechen, alle drei oder vier Jahre einmal die Straße richtig überdecken und wenn nicht mit der Dampfwalze, so doch mit einer anderen Walze, wie sie beispielsweise jetzt bei uns verwendet wird und gute Dienste tut, die ganze Straße einfahren. Dann würde man nicht immer wieder die Klagen von den Leuten hören, die durch ihren Beruf jeden Tag gezwungen sind, auf der Straße zu sein, wie den Tierärzten, den Ärzten, den Messern usw., die sich mit Recht darüber beklagen, daß sie jahraus, jahrein auf dem Schotter fahren müssen. Wenn alle drei bis vier Jahre eine gut eingeführte Landstraße überbeschottert und überwalzt würde, wäre vielem aus dem Wege gegangen, und ich glaube, der Staat würde dabei kein schlechtes Geschäft machen, er würde dabei sogar Geld sparen.

Bei uns im Oberlande wird in der letzten Zeit ziemlich viel Basalt von den fürstlichen Schotterwerken in Zimmendingen verwendet. Wir in Pfullendorf haben bis jetzt nicht gefunden, daß der Basalt ein besseres Material ist als die geschlagenen Waden, die früher verwendet worden sind. Er wird hauptsächlich viel an der schon früher erwähnten Landstraße Pfullendorf-Heiligenberg verwendet, die ungemein stark befahren wird; auch nach der graphischen Darstellung über die Benützung der Landstraßen in Baden ist sie eine der stärksten befahrenen Straßen. Ich glaube, wenn man hier die geschlagenen Waden mit der Dampfwalze einfahren würde, wäre die Straße weit mehr geebnet, wäre in einem weit besseren Zustande und würde nicht so viel Geld kosten als jetzt bei der Verwendung des Schottermaterials aus den fürstlichen Werken. Bei uns kommen die geschlagenen Waden, die teilweise mit der Maschine und teilweise mit der Hand geschlagen werden, pro Kubikmeter auf 6 bis 7 M. zu stehen, während der Schotter aus den fürstlichen Schotterwerken in Zimmendingen auf 14 bis 15 M. zu stehen kommt; dabei ist das, was damit erreicht wird, nicht mehr, als was mit dem Material aus der Gegend selbst erreicht werden kann. Daneben wäre es auch von Vorteil für die Arbeiter, die neben den Kiesgrubenbesitzern, die mir entsprechende Klagen vorgebracht haben, dafür dankbar wären, wenn sie in der Zeit, wo sie im Walde oder im Bauhandwerke keine Beschäftigung finden, in den Kiesgruben beim Beschlagen

set Wachen Verdienst finden könnten. Ich möchte die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues bitten, in Zukunft vom Bezüge von Schotter aus den fürstlichen Schotterwerken abzusehen und auf die Kiesgrubenbesitzer und Arbeiter im badischen Oberlande Rücksicht zu nehmen.

Aus den Nachweisungen, die dem gedruckten Berichte beigegeben sind, ist zu ersehen, daß die Bezahlung der Straßenwärter in den Bezirken Überlingen, Konstanz, Mosbach und Wertheim am geringsten ist. Gerade in diesen Gegenden, wo die Eisenbahn so schwach ausgebaut ist, wo der ganze Verkehr sich auf der Landstraße bewegt, haben die Straßenwärter wohl einen viel strengeren Dienst als im Mittelland, wo das meiste auf der Eisenbahn transportiert und wo auch die Landstraße deckenweise unterhalten wird. Ich kann nicht einsehen, warum die Leute dort schlechter als im badischen Mittelland entlohnt werden sollen. Wohl ist ja nachgewiesen, daß die Löhne nach den ortsüblichen Tagelöhnen festgesetzt sind; aber das halte ich nicht für richtig. Die Beamten bekommen auch den gleichen Gehalt, ob sie im Unterland, im Mittelland oder im Oberland sind, ich würde es daher auch für vollständig berechtigt halten, den Lohn der Straßenwärter überall gleich zu normieren. Diefem Wunsche schließt sich auch mein Herr Kollege Dr. Schofer an.

Dann möchte ich auf einen Punkt eingehen, den vorhin schon der Herr Kollege Geiger erwähnt hat, und möchte wie er bitten, daß man mit der Gewährung von Urlaub an die Landstraßenwärter hauptsächlich zur Heu- oder Erntezeit loyal verfähre. Ich glaube, daß z. B. die Übung, daß einer 3 Tage vorher um Urlaub einkommen muß, vollständig undurchführbar ist. Die Leute sind alle darauf angewiesen, kleine Landwirtschaft zu betreiben; sie tun es auch in den meisten Fällen. Nun weiß aber jeder praktische Landwirt, daß man im Sommer nie drei Tage voraus sagen kann, mit Rücksicht auf die Witterung, ob es möglich sein wird, an dem und dem Tag sein Heu und seine Garben heimzuführen. Das ist ein Ding der Unmöglichkeit. Ich möchte also bitten, daß die Sache loyal durchgeführt und diese Bestimmung hinsichtlich der vorherigen Urlaubseinholung nicht streng gehandhabt wird.

Hinsichtlich der Zuteilung des Ertrags der an den Landstraßen stehenden Obstbäumen an die Straßenwärter habe ich schon die Erfahrung gemacht, daß mit dieser Zuteilung eigentlich nicht ganz das erreicht worden ist, was man eigentlich davon erwarten durfte. Die Straßenwärter hängen doch mit Liebe und Sorgfalt jahraus jahrein an der Pflege ihrer Obstbäume. Das sollte bei der Zuteilung von Obst berücksichtigt werden, bevor das Obst versteigert wird. Man sollte ihren Wünschen möglichst weit entgegenkommen. Sie sollen kein Geschäft damit machen; aber das, was sie im Haushalt nötig haben, sollten sie zu ganz billigem Geld bekommen. Denn daß weiß doch jeder, je mehr Nutzen man von etwas hat, mit desto größerer Freude hängt man an der Sache und pflegt die Sache; und wenn der Obstbau nicht gepflegt wird, wird das auch für den Staat nicht von Vorteil sein. Ich möchte auch in dieser Beziehung bitten, daß man loyal verfährt.

Nach meiner Ansicht verdient niemand lokalere Berücksichtigung, und nirgends ist diese besser angebracht als gerade bei den Straßenwärttern. Soweit ich sie kenne — und ich kenne viele —, sind es durchaus fleißige sparsame Leute, denen gegenüber eine loyale Behandlung und eine gute Entlohnung für die strenge Arbeit, die sie nötigt, jahraus, jahrein bei Wind und Wetter draußen zu sein, gut angewendet ist. (Beifall.)

Abg. **Ziegelmeier** (Zentr.): Die Gemeinde Östringen hat in früheren Jahren schon öfters wegen Deckung der Straße Nr. 77 von Östringen nach Aglasterhausen, also wegen der Straße von Langenbrücken petitioniert; man ist auch schon mehrfach bei der Groß-Oberdirektion persönlich vorstellig geworden, allein ohne Erfolg. Diese Straße war in diesem Winter in einem solch erbärmlichen Zustande, daß manchmal Fuhrwerke stecken geblieben sind und Vorspann nehmen mußten. Ein Bild von dem Zustande dieser Straße kann man sich machen, wenn man weiß, daß in diesem Winter in eine Strecke von ungefähr 3 km ca. 225 cbm Steine hineingeworfen wurden. Wenn man das in Betracht zieht, dann kann man begreifen, wie schlecht und wie verwißt diese Straße war. Sie hat einen sehr großen Verkehr ins Hinterland, und es wäre sehr zu wünschen, daß sie in Bälde überhottet und gewalzt würde, umso mehr, als das Östringer Bahnprojekt wieder in weite Ferne zurückgestellt worden ist und als man jetzt wahrscheinlich die Absicht anzukündigen wird, einen Automobilverkehr nach dem Hinterlande herzustellen. Da wäre es umso mehr notwendig, diese Arbeiten sobald als möglich auszuführen. Wenn es möglich wäre, würde ich deshalb der Groß-Regierung sehr dankbar sein, wenn eine Anforderung dafür noch in diesem Jahre ins Nachtragsbudget eingestellt werden würde, damit diese Straße noch im Spätjahr gewalzt werden kann. Nach meiner Berechnung würde das einen Kostenaufwand von ungefähr 30 000 Mark verursachen, und ich glaube, man sollte der Gemeinde Östringen wenigstens insoweit entgegenkommen, daß sie endlich einmal eine gute Verbindungsstraße an die Hauptbahn erhält.

Bezüglich der Straßenwärter kann ich nur das unterschreiben, was mein Herr Vorrédner Weizhaupt gesagt hat, nämlich, daß sie in ihren Gehältern mehr gleichgestellt werden sollten. Bezüglich des Gehalts sind vier Abstufungen gemacht; ich glaube aber, daß zwei Stufen hinlänglich genügen würden und zwar deshalb, weil ja jeder in gleicher Weise seine Pflicht tun muß, auch wenn er als Straßenwärter in einer Gegend angestellt ist, in der die ortsüblichen Tagelöhne etwas niedriger sind als in einer anderen. Die Leute müssen bei Wind und Wetter draußen sein, um die Fahrbahn offen zu halten. Mit Rücksicht darauf möchte ich bitten, hierin Wandel zu schaffen.

Dann hätte ich einen weiteren Wunsch bezüglich der Anpflanzung von Obstbäumen an der Landstraße vorzubringen. In dieser Beziehung sollte mehr auf die Grundstücke Rücksicht genommen werden, die längs der Landstraße hinstehen. Durch die Anpflanzung von Obstbäumen an der Straße werden die Grundstücke, die längs der Landstraße hinstehen, nach und nach

minderwertig, sogar wertlos, denn größtenteils liegt die Straße hoch, die an die Straße angrenzenden Grundstücke dagegen liegen tief und dann werden sie in einigen Jahren von den Obstbäumen derart beschattet, daß sie keine Sonne mehr haben. Auf diese Weise wird mancher Landwirt schwer geschädigt. Es ist ja sehr zu begrüßen, daß die Regierung an allen Straßen, wo es tunlich ist und keinen großen Schaden macht, bestrebt ist, schöne Obstbäume zu pflanzen. In manchen Gegenden aber und gerade auch in unserer Gegend bei Bruchsal erscheint das nicht ratsam, da dort vielfach längs der Landstraße Grundstücke hinziehen, die durch eine solche Anpflanzung von Obstbäumen schwer geschädigt würden. Es hat sich ja gezeigt, daß manche sich gerächt und die Bäume abgebrochen haben. Das ist zu bedauern, aber es ist damit bewiesen, daß sich die Leute gegen diesen Schaden verwahren wollen. Ich möchte die Großh. Regierung bitten, in dieser Hinsicht auf die angrenzenden Grundstücke so viel wie möglich Rücksicht nehmen zu wollen.

Abg. Dieterle (Str.): Der Herr Abg. Weizhaupt hat vorhin auf die Bedeutung des Straßenwesens gerade für diejenigen Gegenden aufmerksam gemacht, welche nicht in der glücklichen Lage sind, ihre Verkehrsverhältnisse mittelst der Eisenbahn regeln zu können. Wenn dieses von irgend einem Bezirke gilt, so ganz besonders von demjenigen, welchen ich zu vertreten die Ehre habe. Es ist allgemein bekannt, daß sich der S o h e n a l d seit Jahren anstrengt, durch eine Eisenbahnverbindung seine Verkehrsverhältnisse und damit auch seine Vermögensverhältnisse zu heben; es ist uns leider in den letzten Wochen aber auch bekannt geworden, wie diese Hoffnungen fast auf den Gefrierpunkt zurückgeschraubt worden sind. Wenn diese Hoffnungen auch nicht ganz aufgegeben werden, so ist doch voraussichtlich in der nächsten Zeit eine Verwirklichung derselben nicht zu erwarten, und deswegen möchte ich die Großh. Regierung bitten, gerade auf die Straßenverhältnisse in diesem Bezirk besondere Rücksicht nehmen zu wollen. Gerade in den Gemarkungen der hochgelegenen Schwarzwaldgemeinden im Amtsbezirk Säckingen sind die Straßenverhältnisse gegenüber anderen Bezirken teilweise weit zurück. Wenn dies im allgemeinen gilt, so gilt es von einzelnen Gemeinden ganz besonders. Insbesondere wurde mir von der Gemeinde S ü t t e n ein dringender Wunsch nahegelegt und ich ersucht, denselben bei der Großh. Regierung und auch in der Kammer vertreten zu wollen. Sütten ist eine der höchst gelegenen Gemeinden des Amtsbezirks Säckingen. Es ist nur eine kleine Gemeinde, die zum Pfarrbezirk Nidenbach, aber auch zum Notariatsbezirk Nidenbach und zum Arztbezirk Nidenbach gehört. Gerade dahin tendiert also ganz besonders ihr Verkehr. Nun ist aber der Weg, der von Nidenbach nach Sütten hinaufführt, nicht nur keine Straße, sondern kaum ein Weg, man möchte ihn einen Saumpfad nennen, denn dieser Weg hat teilweise eine Steigung von über 30 %. Das ist etwas ganz Ungeheuerliches. Dieser Weg stammt eben noch aus Zeiten, in welchen die Verbindungen der einzelnen Gemeinden regelmäßig in der geradesten Luftlinie und gewöhnlich so gewählt wurden, daß es am wenigsten gutes Gelände gekostet hat. Die Notwendigkeit einer Verbesserung

geht auch daraus hervor, daß sich diese Gemeinde schon seit dem Jahre 1842 um Verbesserung ihrer Verkehrsverhältnisse bemüht. Sie hat aber leider bisher noch kein günstiges Resultat erreicht. Es ist dies natürlich nicht allein die Schuld der Großh. Regierung. Diese hat im Gegenteil wiederholt das Bedürfnis anerkannt, und es wurde auch im Jahre 1905 von der Großh. Wasser- und Straßenbauinspektion Waldshut ein Projekt für Verbesserung dieses Weges ausgearbeitet, das aber an den finanziellen Verhältnissen scheiterte. Sütten war bereit, einen Beitrag zu leisten. Es kommen aber noch die Gemeinden Nidenbach und Altschwand in Betracht und diese Gemeinden haben bisher eine ablehnende Stellung eingenommen. Deswegen ist dieses Projekt, das auf etwas über 50 000 Mark veranschlagt ist, bisher nicht zur Ausführung gekommen. Meine Bitte an die Großh. Regierung geht nun dahin, einmal aufs neue mit diesen Gemeinden in Verhandlung zu treten (denn die unten gelegenen Gemeinden kümmern sich natürlich weniger um die weit höher gelegenen Gemeinden), um sie dahin zu bringen, daß sie ihrer Nachbargemeinde zu Hilfe kommen. In zweiter Linie geht mein Bittgesuch dahin, die finanzielle Beihilfe des Staates bei dieser armen Gemeinde nicht nach den gewöhnlichen Bedürfnissen zu berechnen, sondern höher zu setzen, als es sonst gewöhnlich der Fall ist, wodurch dann dieser gewiß armen und hilfsbedürftigen Gemeinde geholfen würde; denn abgesehen von der ungeheuren Steigung ist auch an den tiefer gelegenen Stellen die Straße bei einigermaßen höherem Wasserstande der Überschwemmung und der Versumpfung ausgesetzt, so daß die Leute manchmal kaum herunterkommen können. Wenn aber Arzt oder Geistlicher oder auch Notar hinaufkommen sollen, so ist das manchmal geradezu eine Unmöglichkeit. Deswegen möchte ich also wie gesagt bitten, daß man nach diesen Richtungen hin dieser Gemeinde zu Hilfe kommen möchte.

Ich hätte dann noch eine kleine Bemerkung zu machen über die Straße zwischen Säckingen und M u r g. Diese Straße wird jetzt nicht mehr streng benutzt, weil die Eisenbahn vorhanden ist. Aber es scheint, daß dort immer noch so ziemlich die nämliche Menge Schotter verwendet wird oder verwendet werden soll wie in früheren Zeiten. Es scheint, daß dort zu viel Schotter eingeworfen wird, man könnte also da ein bisschen an Material wie auch an Arbeitskraft sparen dadurch, daß man nicht gar so viel Schotter einwirft.

Ich hätte noch eine weitere Bitte vorzutragen. Den Gegenstand selber wird der Herr Abg. Müller, wie er mir vorhin gesagt hat, selbst eingehender behandeln. Es handelt sich um die T s c h a m b e r h ö h l e zwischen Beuggen u. Niedmatt. Diese interessante Höhle, die uns von dem Herrn Abg. Müller näher beschrieben werden wird, ist bisher ziemlich vernachlässigt. Es ist kein rechter Zugang usw., auch keine Beleuchtung derselben vorhanden. Deswegen möchte ich, gerade weil es eine wirklich große Natursehenswürdigkeit ist, die Großh. Regierung auf diese Höhle aufmerksam machen und sie bitten, dafür zu sorgen, daß dieselbe dem Naturfreund für seine Ausflüge besser zugänglich gemacht wird und daß sie überhaupt in ihrer Bedeutung, in ihrer Großartigkeit zur Geltung kommen kann.

Das sind die wenigen Bemerkungen, die ich machen wollte (Beifall im Zentrum).

Abg. Süßkind (Soz.): Es besteht schon lange Jahre die Absicht, in Neckarau ein Freibad im Rhein zu errichten. Die Errichtung dieses Freibads hat schon seinerzeit bei den Einverleibungsverhandlungen zwischen Mannheim und Neckarau eine Rolle gespielt. Die Stadt Mannheim hat damals zugesagt, daß ein derartiges Bad sobald als möglich erstellt würde, und diese Absicht ist von der Stadt Mannheim selbstverständlich auch nicht aufgegeben worden, aber die Verhandlungen mit der Flussbaubehörde haben sich immer zerstreut, und zwar deswegen, weil anfangs nicht der geeignete Platz gefunden werden konnte. Schließlich hat die Stadt die Regierung gebeten, ihr einen Platz anzuweisen, wo das Bad errichtet werden könnte, und man hat durch die Verlegung des Rheinufers auch endlich einen Platz gefunden, den die Regierung für den geeigneten erklärte. Die Lage des Platzes wäre auch für ein Bad sehr zweckmäßig. Nun sind neuerdings bei der Regierung wiederum Bedenken aufgetaucht, ob nämlich das Bad, das an dieser Stelle errichtet würde, auch genügend reines Wasser hätte, ob insbesondere das Wasser nicht von den oberhalb dieser Stelle eingeleiteten Fäkalien der Rheinau durchseucht wäre. Die Regierung hat verlangt, daß vor Genehmigung des Bauprojektes das Wasser bakteriologisch untersucht werden solle, und zwar zu verschiedenen Jahreszeiten bei den verschiedenen Wasserständen. Diese Untersuchungen sind teilweise gemacht worden, sie haben ein sehr gutes Resultat ergeben, es haben sich an der fraglichen Stelle keine Rückstände gefunden. Sollten sich aber solche künftig ergeben, so wäre das nur auf die seinerzeitige laze Genehmigung der Einleitung der Fäkalien von Rheinau in den Rhein zurückzuführen. Die Absicht der Einleitung der Fäkalien wurde nicht, wie es sonst üblich ist, derartig ausgeschrieben, daß die Stadtgemeinde Mannheim Gelegenheit gehabt hätte, gegen die Einleitung der Abwässer von Rheinau in den Rhein Einsprache zu erheben, ähnlich wie die Stadtgemeinde Worms früher Einsprache erhoben hatte gegen die Absicht der Stadt Mannheim, ihre Fäkalien in den Rhein einzuleiten. Das ganze Verfahren wurde derart gehandhabt, daß die Stadt Mannheim erst dann davon erfuhr, als die Einsprachefrist abgelaufen war. Es unterliegt gar keinem Zweifel, daß bezüglich der Abwasserableitung von Rheinau große Mißstände herrschen; daß diese Mißstände auch seitens der Regierung vollauf gewürdigt werden, geht daraus hervor, daß vom Bezirksamt Mannheim drei verschiedene Pläne veranlaßt worden sind, wie diesen Mißständen abgeholfen werden könne. Es bestehen nämlich zweierlei Ableitungen auf der Rheinau, eine für Wohnungen und eine für die Fabriken. Die Abwässer der letzteren werden in einen großen Teich geleitet und von da in den Rhein geführt. Diese Ableitung der Fabrikabwässer trägt aber die größten sanitären Bedenken in sich. Es wird der Regierung nicht unbekannt sein, daß in jenem Gebiet fortwährend Typhus herrscht und zwar gerade wegen

dieser Art der Ableitung. Die Kläranlage ist derartig ungenügend, daß sie nicht in dem Sinne, wie sie für Mannheim vorgeschrieben wurde, als Kläranlage betrachtet werden kann. Aus diesen Gründen mag es der Regierung vielleicht tunlich erschienen sein, derartig umfangreiche Untersuchungen anstellen zu lassen, ob das Wasser auch wirklich rein ist. Selbstverständlich werden wir die Letzten sein, die eine Badeanstalt an jener Stelle wünschen würden, wenn wir uns der Meinung der Regierung anschließen müßten, daß das Wasser tatsächlich verunreinigt sei. Der Rhein macht nun aber kurz vor der Stelle, wo das Bad hinkommen soll, einen großen Bogen. Die Entfernung der Einmündungsstelle der Fabrikabwässer bis zu der Badestelle beträgt mindestens 4 bis 5 km, und die Entfernung der Einleitungsstelle der Wohnungsabwässer mindestens noch 3 km. Nun erinnere ich mich ganz genau, daß i. Jt., als es sich um die Einleitung der Fäkalien Mannheims in den Rhein handelte, die abgegebenen Gutachten dahin lauteten, daß bei dem Gefälle und der Menge des Wassers, welches der Rhein mit sich führe, von Rückbleibseln höchstens auf 200 Meter etwas gemerkt werden könne. Ich verstehe deshalb nicht, daß das Bad, das 2 bis 3 km von der letzten Einleitungsstelle liegt, von den Abwässern berührt werden sollte. Sollte dies trotzdem zutreffen, so würde es geradezu als ungeheuerlich zu betrachten sein, daß die Regierung diesem gefährlichen Zustand nicht schon längst ein Ende bereitet hat und zwar dadurch, daß hier genau dieselbe Auflage gemacht wurde, wie sie i. Jt. der Stadt Mannheim gemacht worden ist. Hier ging man soweit, sogar Meßapparate zu verlangen, an welchen sich das Bezirksamt jederzeit vergewissern kann, ob auch die zur Abführung erlaubte Menge von Fäkalien nicht überschritten worden ist. Von derartigen Bedingungen ist auf der Rheinau nichts bekannt. Die derzeitige Ableitung der Fäkalien bildet eine gesundheitliche Gefahr für die ganze Gegend, insbesondere für die Schiffer, deren Schiffe in der Nähe der Einmündung der Abwasserleitungen liegen.

Es ist also einerseits nötig, daß dieser Mißstand sehr bald beseitigt wird, andererseits aber, daß unter allen Umständen Neckarau ein Freibad erhält. Es ist eigentlich sonderbar, wenn man sich vor Augen hält, daß die Einwohner einer Gemeinde, die am Rhein liegt, infolge solcher Verhältnisse nicht in der Lage sind, ein Bad nehmen zu dürfen. Trotz des Verbots werden aber Bäder genommen. Es sind im Laufe der letzten Jahre beim Baden in Neckarau etwa 20 Personen ertrunken, ohne die zu rechnen, die gerettet wurden. Von allen Seiten, speziell von den Medizinalbehörden, wird anerkannt, daß Freibäder eine gesundheitliche Forderung sind; hier ist nun den Bewohnern einer Gemeinde infolge deren Lage am Rhein Gelegenheit geboten, solche Bäder zu nehmen, die Gemeinde selbst will hier ein Bad errichten, ist aber dazu nicht in der Lage, weil ihr allerhand Schwierigkeiten, seien sie berechtigt oder unberechtigt, gemacht werden. Sind diese Schwierigkeiten berechtigt, dann ist es ein Fehler der Regierung, daß sie nicht schon lange diesen sanitätswidrigen Zustand beseitigt hat; besteht aber dieser sanitätswidrige Zustand nicht in dem von ihr angenommenen Maße, dann ist es unbe-

1260

greiflich, daß der Stadtgemeinde Mannheim die Errichtung des Bades unmöglich gemacht oder diese verzögert wird (Beifall).

Hierauf wird abgebrochen.

Schluß der Sitzung gegen 1/4 1 Uhr.

* Karlsruhe, 5. April. 56. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Mittwoch den 6. April 1910, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

Fortsetzung der Beratung über das Budget Groß. Ministeriums des Innern für 1910 und 1911, Ausgabe Titel XVII, XVIII und XIX und Einnahme Titel VIII und IX (Wasser- und Straßenbau; Vergewesen; Geologische Landesaufnahme) — Druckfachen Nr. 12 e und „Zu Nr. 12 e“ —; Berichterstatter: Abg. B l ü m m e l.

Verantwortlich für den Bericht über die Verhandlungen der Zweiten Kammer: Dr. Otto Ball.
Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei. Weide in Karlsruhe.