Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badische Landes-Zeitung. 1870-1918
1904

142 (25.3.1904) Badischer Landtag

Visual Library

Beilage zur „Badischen Landeszeitung" № 142.
Karlsruhe, 25. März 1904.

Badischer Landtag.

50. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer
am Donnerstag, den 24. März 1904.

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

Präsident Dr. **Gönner** eröffnet die Sitzung kurz vor halb 10 Uhr vormittags.

Sekretär **Müller** verliest den neuen Einlauf:

Bitte der badischen Zolleinnehmer, Verbesserung ihrer Lage und Lieferung freier Dienstkleidung betr.

Geht an die Budgetkommission.

Eingegangen ist ferner:

Mitteilung des Präsidiums der Ersten Kammer über Genehmigung des Budgets des Großh. Ministeriums des Innern, Ausgabe Titel I bis mit XIV, XX und XXI, sowie Einnahme Titel I bis mit V, in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der Zweiten Kammer.

Das Haus tritt hierauf in die Tagesordnung ein:

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

Abg. Dr. **Wilckens**: Der Abg. Eichhorn hat vorgestern den unbefriedigenden Zustand unserer Landstraßen beklagt und die Meinung ausgesprochen, sie seien schlechter als die Landstraßen in den meisten anderen Teilen Deutschlands, namentlich in unseren Nachbarländern. Dieses Urteil geht meines Erachtens zu weit. Es mag ja richtig sein, daß der Zustand der einen oder anderen stark befahrenen Landstraße zu wünschen übrig läßt. Es ist vielleicht auch zuzugeben, daß wir, was die Unterhaltung der frequenteren Landstraßen angeht, verhältnismäßig etwas spät vom Flick- zum Decksystem übergegangen sind. Im großen und ganzen aber sind nach meiner Beobachtung unsere Landstraßen, wie der Herr Minister vorgestern mit Recht betont hat, nicht besser, aber auch nicht schlechter als in unseren Nachbarländern. (Sehr richtig!) Sie werden sich mit der Zeit noch weiter verbessern, wenn die Behandlung der Straßen nach dem Decksystem konsequent fortgeführt wird.

Der Abg. Eichhorn hat dann auch die Kreisstraßen und Gemeindewege als durchaus mangelhaft unterhalten bezeichnet. Auch hier bin ich der Meinung, daß er in unstatthafter Weise generalisiert hat. Gerade der Zustand der Gemeindewege ist bei uns durchschnittlich besser wie anderswo, weil nunmehr fast im ganzen Lande die Kreise die Fürsorge für die Unterhaltung der Gemeindewege übernommen haben. Der Kreis zahlt an den bezüglichen Kosten einen entsprechenden Anteil, im übrigen fallen die Kosten auf die Gemeinden. Dadurch ist nach allgemeinem Urteil der Sachverständigen und, ich darf auch sagen der Bevölkerung, die Unterhaltung unserer Gemeindewege eine viel rationellere geworden wie früher. Auch für die Kreisstraßen geschieht verhältnismäßig viel. Der Abg. Eichhorn hat vorgestern gefragt, nach welchem System sie unterhalten werden. Das hängt von der Entschließung der betreffenden Kreisverwaltungen ab. Die Regierung hat hierauf keinen Einfluß. Jetzt werden die Kreisstraßen wohl noch meist nach dem Flicksystem unterhalten. Doch wird in der Nähe der größeren Städte auch die eine oder andere Kreisstraße jetzt schon nach dem Decksystem behandelt. Daß aber auch das Decksystem nicht alle bestehenden Mängel beseitigen kann, zeigen die damit gemachten Erfahrungen zur Genüge. Ist der Verkehr sehr stark, so sind eben die Schotterdecken bald wieder durchgefahren, und es bleibt in solchen Fällen dann mitunter auch nichts anderes übrig, als wieder zu flicken, indem eben eine sofortige Erneuerung der gesamten Schotterdecke zu kostspielig wäre.

Dem Abg. Süßkind ist es offenbar unerwünscht, daß die Wasser- und Straßenbauinspektion für Mannheim ihren Sitz in Heidelberg hat. Er meint, sie gehöre nach Mannheim. Nun umfaßt die in Frage stehende Inspektion die Amtsbezirke Heidelberg, Weinheim, Schwetzingen und Mannheim, und liegt also jedenfalls geographisch günstiger in Heidelberg als in Mannheim. Es würden auch aller Voraussicht nach für den Vorstand der Inspektion und seine Ingenieure mehr Diäten erwachsen, wenn

von einer Stadt aus, die an der Peripherie des Bezirks sich befindet, derselbe zu bereisen wäre, als von einer Stadt aus, die im Bezirk gelegen ist. Es ist auch ein Irrtum, wenn der Abg. Süßkind gemeint hat, die Wasser- und Straßenbauinspektion habe in der Frage der Erbauung einer weiteren Neckarbrücke in Mannheim rascher zum Ziel kommen können, wenn der betreffende Beamte in Mannheim selber seinen Sitz gehabt hätte. Nicht die Wasser- und Straßenbauinspektion, sondern die Rheinbauinspektion hat in dieser ganzen Frage mitzuwirken gehabt, und die hat ja ihren Sitz in Mannheim. Es scheint mir also zu einer Verlegung der Inspektion von Heidelberg nach Mannheim kein Grund vorhanden zu sein.

Der Abg. Süßkind hat sich dann, um für Mannheim einen erheblichen Beitrag für eine neue Neckarbrücke zu erreichen, auf die Leistungen des Staates berufen, die in dem Budget für 1904/05 für die Verbreiterung der neuen Brücke in Heidelberg vorgesehen sind. Er hat gesagt, es seien dafür als erste Rate 170 000 M. angefordert, da käme sicher noch eine zweite oder dritte Rate. Bei näherem Studium des Budgets würde er indes gefunden haben, daß die Brückenverbreiterung in Heidelberg im ganzen 504 000 M. kostet. Davon trägt aber der Staat nur 230 000 M. Der Rest fällt fast nahezu ausschließlich auf die Stadt Heidelberg, weil eben die Verbreiterung, wie der Abg. Süßkind mit Recht hervorgehoben hat, zugleich auch im Interesse des lokalen Verkehrs, nicht bloß in jenem des durchgehenden Verkehrs erfolgt. Der Heidelberger Fall liegt aber insofern anders als der Mannheimer Fall, als eben die neue Brücke in Heidelberg Landstraßenbrücke ist, während die Mannheimer Brücke diese Eigenschaft nicht hat. Gerade deshalb war es auch nicht leicht, die Heidelberger Gemeindevertretung im Interesse der Verbreiterung der Brücke zu so namhaften Opfern zu bestimmen. Wenn aber auch der Mannheimer Fall anders liegt, so scheinen doch nach dem Vortrag des Abg. Süßkind gewisse Momente dafür zu sprechen, daß sich der Staat auch dort mit einem entsprechenden Beitrag beteiligen sollte Ob u. in welchem Maße das geschehen soll, kann aber nur nach genauer Prüfung des Materials gesagt werden. Will die Stadt Mannheim haben, daß sich der gegenwärtige Landtag noch dieser Prüfung unterzieht, so kann ihr nur empfohlen werden, eine Petition einzureichen. Im gegenwärtigen Augenblick aber scheint mir die ganze Angelegenheit noch nicht spruchreif zu sein.

Was die Frage des Oberrheinkanals anlangt, so gebe ich mich keiner Täuschung darüber hin daß die Sache durch die vorgestern vom Regierungstisch abgegebene Erklärung nicht gewonnen hat. Ich glaube, auch, so wie die Dinge jetzt liegen, wird nichts übrig bleiben, als die Großh. Regierung zu bitten, daß sie die Gutachten baldmöglichst zur allgemeinen Kenntnis bringt. Denn es liegt im allgemeinen Interesse, daß eine Klärung der Anschauungen stattfindet. Das gesamte Material sollte deshalb, so bald es vorliegt, der öffentlichen Diskussion zugänglich gemacht werden Ich möchte bitten, das Ergebnis der Erhebungen in Form einer Drucksache seinerzeit hinaus zu geben.

Was die verschiedenen Petitionen aus dem Kreise der Beamten und Angestellten der Wasser- und Straßenbauverwaltung anlangt, so bin ich mit der wohlwollenden Behandlung, die diesen Petitionen in der Budgetkommission zu teil wurde, einverstanden. In der Bezahlung der Landstraßenwärter sollte so weit gegangen werden, daß sie wenigstens die ortsüblichen Tagelöhne erhalten. Was die Petition der Straßenmeister und Kulturmeister betrifft, so erscheint hier eine anderweitige Regelung des Gebührenbezugs dringend notwendig. Es scheint hier ein erheblicher Mißstand zu sein, daß, wenn diese Beamten die auswärtigen Dienstgeschäfte unterbrechen müssen ein Ausfall in dem auf den Gehalt zur Anrechnung gelangenden Gebührenbezuge eintritt. Ich glaube aber, daß schon bei dem jetzigen Gehaltstarif eine Remedur eintreten kann, wenn der Gebührenbezug derart geregelt wird, daß der Ausfall eines Gehaltsteiles ausgeglichen wird. Ich möchte die Regierung bitten, diese Frage bald einer entsprechenden Erwägung zu unterziehen.

Auch die Bitte der Straßenmeister um ein Arbeitszimmer oder Entschädigung für Stellung eines solchen, scheint mir begründet, namentlich für diejenigen, die ihr Amt nicht am Sitze einer Inspektion ausüben, also für ihre Arbeiten die Räume der Inspektion nicht benützen können.

In einem Punkt hat jedoch die Kommission geglaubt, den Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung stellen zu sollen, nämlich in der Frage, ob gegen die Straßenmeister Arrest als Disziplinarstrafe beibehalten werden soll. Die bezügliche Begründung der Straßenmeister war insofern unrichtig, als es nicht zutrifft, daß die Bahnmeister vom Arrest verschont sind. Aber das Anliegen selber scheint mir doch eine gewisse Berechtigung zu haben. Ich halte vom Arrest als Disziplinarstrafe überhaupt nicht viel. Dieses Strafmittel sollte im wesentlichen auf die Beamten beschränkt werden, die einer militärischen Organisation unterstehen. Ich glaube, es wird an der Zeit sein, zu erwägen, ob man nicht bei anderen Beamtenkategorien dieses Strafmittel entbehren könnte. Bei einer gelegentlichen Revision der landesherrlichen Verordnung sollte dem Anliegen wohlwollend näher getreten werden. Es wäre daher eigentlich richtiger, über diesen Punkt der Petition nicht zur Tagesordnung überzugehen, sondern ihn der Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen. Ich bin bereit, wenn ich Unterstützung finde, einen entsprechenden Antrag einzureichen.

Abg. **Mampel** (auf der Tribüne schwer verständlich): Ich kann mich den Ausführungen des Abg. Wickens über die Kreis- und Landstraßen nur anschließen. Redner spricht dann über die Anforderungen an die Grundeigentümer bezüglich Reinigung und Unterhaltung der Straßen. Zweimalige Reinigung wöchentlich ist doch zu viel. Man findet ja immer in der Gemeinde Leute, die sich dazu hergeben, diese Arbeiten im Taglohn auszuführen. Das Vorgehen ist zu rigoros. Ich möchte dann noch die brennende Brückenfrage zwischen Schlierbach und Ziegelhausen berühren. Ich halte eine Brücke dort für sehr notwendig. Ziegelhausen ist hauptsächlich auf die Industrie angewiesen. Der Neckar ist namentlich im Winter bei Hochwasser manchmal ganz unpassierbar. 1897 konnte man 10 Tage lang nicht übersetzen. Diese Brücke wäre notwendiger gewesen als die Erweiterung der Heidelberger Brücke, der ich übrigens zustimme. Ich bitte die Großh. Regierung und das Hohe Haus, sich dieser Frage ebenso freundlich gegenüber zu stellen wie der Erweiterung der Heidelberger Brücke.

Abg. **Klein**: Ich will zur Petition der Straßenmeister noch einige Worte sagen. Das erste Petitum geht dahin, es möge die Anrechnung des Wertanschlags des wandelbaren Einkommens der Straßenmeister auf den Gehalt in Wegfall kommen und für auswärtige Dienstverrichtungen eine entsprechende Diät bewilligt werden. Die Budgetkommission anerkennt, daß in dieser Einkommensberechnung eine gewisse Härte und Unbilligkeit liegt. Da aber die Beseitigung dieses sogenannten gemischten Gehaltssystems, welche übrigens nach Mitteilung des Herrn Regierungsvertreters in der Kommission auch seitens der Großh. Regierung in Aussicht genommen ist, eine Aende-

rung des Gehaltstarifs bedingt, so empfiehlt die Budgetkommission, den Gebührenbezug der Straßenmeister einstweilen so zu regeln, daß der mit Recht beanstandete Ausfall eines Gehaltsteils bei Unterbrechungen des auswärtigen Dienstes ausgeglichen wird.

Die Straßenmeister bitten ferner darum, daß ihnen wie den Bahnmeistern ein Arbeitszimmer samt der erforderlichen Einrichtung verwaltungsseitig gestellt beziehungsweise Entschädigung für Stellung eines Arbeitszimmers und für Heizung und Beleuchtung desselben gewährt werde. Die Kommission befürwortet, daß die Großh. Regierung diesem Wunsche durch nochmalige Prüfung der Bedürfnisfrage und, wo diese zu bejahen ist, zunächst durch Bewilligung angemessener Bauschbeträge entgegenkommen sollte.

Dem dritten Petitum, der Beseitigung der Arreststrafe, stand die Kommission weniger günstig gegenüber. Die Straßenmeister sind nicht die einzigen Beamten, die der Arreststrafe unterliegen, dies ist auch bei Bahnmeistern und andern der Fall. Es paßt aber für die heutigen Beamten diese Arreststrafe nicht mehr. Ich möchte weiter gehen als Kollege Wilckens und bitten, diese Petition der Großh. Regierung nicht zur Kenntnisnahme, sondern empfehlend zu überweisen. Ich habe mir erlaubt, deswegen einen Antrag zu stellen, und werde ihn nachher dem Herrn Präsidenten übergeben.

Dem, was der Abg. Eichhorn über die Gemeindewege gesagt hat, will ich weiter nichts hinzufügen. Der Abg. Eichhorn kennt doch wohl unsere Verhältnisse nicht so genau, sonst hätte er sagen müssen, daß die Gemeindewege sich durchweg in einem guten Zustand befinden. Dies beweist das Urteil der Bevölkerung, die überall mit dem Zustand der Straßen zufrieden ist. Aber auf den Zustand der Landstraße zwischen Heidelberg und Würzburg möchte ich jetzt noch zurückkommen. Es sind Steigungen an dieser Straße vorhanden, die so unerhört sind, daß, wenn sie an Gemeindewegen vorkämen, die Großh. Regierung schon längst auf Abhilfe gedrungen hätte. Hier ist früher ein großes Unrecht getan worden, weil seinerzeit niemand für diesen Bezirk eingetreten ist. Es ist hier also ein altes Versäumnis wieder gut zu machen, und ich möchte die Großh. Regierung bitten, diese Frage nicht aus dem Auge zu lassen, sondern diese wirklich schreienden Mißstände zu beseitigen.

Abg. **Goldschmid:** Ich habe auf dem letzten Landtag die Versickerungsfrage an der Donau zur Sprache gebracht, und ich bin von den Interessenten gebeten worden, auf diese Frage zurückzukommen. Ich habe damals darauf hingewiesen, daß die Mißstände, die speziell bei Möhringen bestehen, unhaltbar sind, und daß man auch aus sanitären Gründen sich entschließen sollte, eine Aenderung eintreten zu lassen. Von seiten des Regierungstisches ist auf die Sache eingegangen worden, und nachdem die Gründe zum Teil als richtig anerkannt worden sind, wurde ausgeführt, daß eben den Interessen an der Donau solche an der Aach entgegenstünden, und daß an einem derartigen Gewässer, wie es die Donau sei, nichts geändert werden dürfe, sondern dem Lauf des Wassers seine natürliche Richtung gelassen werden müsse. Wenn diese Interpretation des Wassergesetzes richtig ist und auch in Zukunft aufrecht erhalten werden sollte, dann würde dies bedeuten, daß andere, ganz wesentliche Nachteile daraus erwachsen würden, und zwar zunächst der Gemeinde Immendingen und der dortigen Maschinenfabrik. Durch die Vermessung ist genau erwiesen, daß oberhalb der Eisenbahnbrücke große Wassermassen jetzt schon versickern und daß diese im Laufe der Jahre immer größere Dimensionen angenommen haben. Ein früherer Direktor der Maschinenfabrik hat der weiteren Versickerung durch Aufwerfen eines Grabens und Einstampfen von Beton abgeholfen, es wurde aber alsbald der Fabrik von der Behörde die Auflage gemacht, dies wieder herauszureißen. Es geschah dies auch zu einem Teil, in der Hauptsache aber blieben die getroffenen Maßregeln erhalten. Ich sage nun, wenn die Interpretation, daß an dem bestehenden Wasserlauf nichts geändert werden darf, richtig ist, dann werden die Wasserkräfte, die die Maschinenfabrik in Immendingen hat, nach und nach geschmälert werden und sie werden nach und nach ganz verschwinden, wie dies in Möhringen der Fall ist. Wenn diesen Nachteilen nur Vorteile an der Aach entgegenstünden, dann könnte man sich mit dem Zustand einverstanden erklären; aber dem ist nicht so. Wir haben an der Aach eine Reihe von industriellen Unternehmungen, die ein wesentliches Interesse daran haben, daß die Wasserkräfte dort ungeschmälert erhalten bleiben. Denen stehen aber wieder andere Interessen gegenüber, namentlich der Landwirte, die unter der zunehmenden Versickerung des Wassers in der Aach leiden. Ich erinnere daran, daß in den 80er Jahren der Amtsvorstand in Stockach ein Entwässerungsprojekt für die Wiesen in jener Gegend ausarbeiten ließ, und ich erinnere daran, daß die Gemeinde Steißlingen an der Aach eine Entwässerung vornehmen lassen mußte, die sie viel Geld gekostet hat. Seit den letzten zwei Jahren ist eine Aenderung insofern eingetreten, als zwischen der badischen und württembergischen Regierung Verhandlungen gepflogen worden sind. Bei der Kommissionstagung wurden die Werkbesitzer über ihre Interessen befragt. Es sind damals von dem Hauptinteressenten, ten Brink, als die Gründe, welche für ihn maßgebend sind, angeführt worden, daß an dem jetzigen Zustand nichts geändert werde, und er im ungeschmälerten Zufluß der Wassermengen der Aach bleibe. Aber ich glaube, daß wir uns darauf nicht stützen können. Ich bin nämlich der Ansicht, daß damals, als jene Herren um die Konzession einkamen, die Konzession nur für die damaligen Wassermassen erteilt wurde, und ich glaube nicht, daß diese Herren einen begründeten Rechtsanspruch auf die späteren vergrößerten Wassermassen haben. Und da meine ich, müßte es Mittel und Wege geben, um hier einen gerechten Ausgleich insofern zu finden, daß man nicht die Interessen auf der einen Seite ganz aus dem Auge läßt und lediglich die auf der andern Seite berücksichtigt. Hier sind es zunächst die Interessen an der Donau, welche Berücksichtigung verdienen. Ich möchte mit Rücksicht auf die sanitären Verhältnisse in Möhringen bitten, daß man einen Ausweg sucht, daß dem Donauwasser unterhalb Immendingen ein regelmäßiger Wasserzulauf gesichert bleibt. Es wäre dies namentlich im Interesse der Fischzucht sehr zu wünschen, der unter den jetzigen Verhältnissen empfindliche Schäden erwachsen. Ich möchte also an die Großh. Regierung die Bitte richten, daß bei der demnächstigen endgültigen Regelung der Frage auch diese Interessen eine wohlwollende Berücksichtigung finden.

Was die Petition der Straßen- und Kulturmeister anlangt, so hat dieselbe erfreulicherweise seitens der Budgetkommission eine wohlwollende Behandlung erfahren, und ich glaube, daß die Budgetkommission dadurch sich großen Dank verdient hat. Die Straßenmeister sind in Wirklichkeit gegenüber anderen Beamtenkategorien, insbesondere gegenüber den ihnen ziemlich nach dem Bildungsgang gleichstehenden Bahnmeistern, schon längst sehr zum Nachteil behandelt worden, u. wenn man bei der künftigen Gehaltsrevision darauf dringt, sie auf gleiche Stufe zu stellen, dann wird man nur einem berechtigten Wunsche entgegenkommen. Auch den Punkt, den der Abg. Wilckens schon behandelt hat, nämlich die Aufhe-

bung der Arreststrafe, möchte ich kräftig unterstützen, denn ich halte es nicht mehr für am Platze, Zivilbeamte mit Arreststrafen zu belegen. Ich würde es daher mit Freude sehen, wenn die Arreststrafen aufgehoben würden.

Auf die Regelung der Tagesgelder will ich nicht weiter eingehen; ebenso nicht auf die diesbezüglichen Verhältnisse der Kulturmeister. Aber ich glaube doch, konstatieren zu dürfen, daß gerade diese Kategorie von Beamten eine Besserstellung verdient. Sie haben sich im Laufe der letzten Jahre große Verdienste bei Erstellung von Wasserleitungen usw. erworben; es ist daher eine Pflicht des Dankes, wenn wir ihnen eine Besserstellung für die Zukunft garantieren. Mit dem, was den Kulturmeistern jetzt geboten wird, werden sie sich zunächst befriedigen; wir wollen hoffen, daß ihnen das übrige bei der künftigen Gehaltstarifrevision noch zuteil wird.

Auch der Wunsch der Straßenwärter um eine geringe Aufbesserung. ist sehr berechtigt. Auch da möchte ich den Antrag der Budgetkommission, mindestens den ortsüblichen Tagelohn zu geben, unterstützen.

Abg. **Pfefferle:** Die Absicht der Großh. Regierung auf unsern drei schiffbaren Flüssen (Rhein, Main und Neckar) die im bisherigen Umfang erhobenen Flußbaubeiträge fallen zu lassen, was tatsächlich bezüglich der Rheinbaubeiträge schon im letzten Budget geschehen ist, hat in den Kreisen der beteiligten Gemeinden dankbare Anerkennung gefunden. Die gesetzliche Regelung dieser Angelegenheit wird nur mit Freuden begrüßt werden können. Diejenigen Gemeinden, die s. Zt. bei Einführung der Rheinkorrektion zur unentgeltlichen Abgabe der sogenannten Vorlande veranlaßt worden sind, werden durch den jetzigen Nachlaß der Rheinbaubeiträge eine gewisse Entschädigung für jenen Geländeverlust finden. Leider ist nach dem Bericht das gleiche Wohlwollen hinsichtlich der Flußbeiträge für die Binnenflüsse nicht vorhanden. Während bei den schiffbaren Flüssen die Großh. Regierung bereit ist, die Unterhaltungskosten im allgemeinen selbst zu tragen und die Gemeinden nur noch so weit heranzuziehen, als es sich um Erhaltung der Uferbauten handelt, besteht hier die Absicht, diese Flußgebiete zu sogen. Flußbauverbänden zusammenzuschließen, allerdings mit Unterstützung des Staates, in sofern er die seither für diese Binnenflüsse aufgewendeten Mittel weiter zuschießt und die Beihilfe der technischen Staatsstellen auch fernerhin gestattet. So dankenswert es nun auch ist, daß hier der Selbstverwaltung ein neues Gebiet der Tätigkeit eröffnet wird, so bedenklich erscheint mir doch diese Maßnahme für die beteiligten Gemeinden, weil die Entlastung des Staates eine neue Belastung für die einzelnen Gemeinden bedeutet. Der Amtsbezirk Emmendingen ist hier speziell interessiert. Ich bin der Budgetkommission für die wohlwollende Behandlung dieser Angelegenheit recht dankbar und hoffe nur, daß deren Anregung bezüglich aller Begünstigungen seinerzeit volle Beachtung findet. Nach meiner unmaßgeblichen Ansicht sollte die Großh. Regierung den bereits ausgearbeiteten Gesetzentwurf angesichts seiner außerordentlich großen Tragweite zunächst den beteiligten Interessenten zur gutachtlichen Aeußerung mitteilten. Die interessierten Gemeindeverwaltungen hätten dann Zeit, ihre Bedenken zur Geltung zu bringen, und man könnte auf diese Weise bei der gesetzlichen Regelung allen Wünschen gerecht werden. Ich möchte die Großh. Regierung bitten, meine Anregung wohlwollend aufzunehmen.

Bezüglich des Oberrheinkanals hat der Abg. Wilckens mit Recht gemeint, die Rede des Herrn Ministers könne keineswegs besonders günstige Aussichten für die Ausführung des Projekts erwecken. In den beteiligten Kreisen werden die Ausführungen des Herrn Ministers keine freudige Stimmung hervorrufen. Da auch mein Wahlbezirk insofern beteiligt ist, als der Oberrhein-Kanal auch für die Kaiserstuhlgemeinden eine gewisse Bedeutung hat und dort die Angelegenheit mit großem Interesse verfolgt wird, wird es mir gestattet sein, einige Ausführungen zu machen. Während die Bewohner der Rheingegend oberhalb des Kaiserstuhls für ihre durch die Rheinkorrektion trocken gelegten Gelände von der durch den Kanal herbeizuführenden Bewässerung eine bessere Fruchtbarkeit und einen Aufschwung der Industrie und des Gewerbes erwarten, erhoffen die Bewohner der Kaiserstuhlgemeinden neben der Berieselung ihrer Wiesen zugleich die Entwässerung des versumpften Geländes rechts und links des Kaiserstuhls. Nun hat aber der Herr Minister gemeint, das Rheinwasser hätte nach dem Sachverständigengutachten keinen Düngewert. Der Abg. Blankenhorn hat demgegenüber in der letzten Sitzung darauf hingewiesen, daß nach der Rede des Geh. Hofrats Engler in der Ersten Kammer das nicht zutreffend ist, vielmehr darnach ein Gutachten des Vorstandes der agrikulturchemischen Versuchsanstalt vorliegt, welches die düngende Wirkung des Rheinwassers bejaht. Der Herr Minister hat die Rentabilitätsverhältnisse dargelegt. Diese sind allerdings nicht rosig. Allein die Regierung hat auch sonst schon für große Unternehmungen namhafte Beiträge à fond perdu gegeben in Fällen, wo sie eine spätere Entschädigung ebenfalls nicht erwartet hat. Das beste wäre jedenfalls, wenn die Angelegenheit ein für alle mal aufgeklärt und die Regierung dafür sorgen würde, daß die noch nicht abgeschlossenen Gutachten möglichst bald der Oeffentlichkeit übergeben werden. Sollten diese Gutachten so ausfallen, daß das Unternehmen schließlich doch seine Berechtigung hat, so werden sich, wenn auch nicht jetzt bei der knappen Finanzlage, so doch später Mittel und Wege finden, das Unternehmen durchzuführen und dem Wunsche des Oberlandes gerecht zu werden. Sollte aber, was ich nicht hoffe, das Fazit der erhobenen Gutachten dem Projekt keine Berechtigung zuerkennen, so wird sich die Oberländer Bevölkerung, so wie ich sie kenne, wenn auch nur ungern dabei bescheiden. Ich bin der Kommission dankbar gewesen, daß sie den Wunsch einer baldigen Veröffentlichung des Ergebnisses der Erhebungen ausgesprochen hat. Die Sache sollte so beschleunigt werden, daß die Oeffentlichkeit bereits vor dem nächsten Landtag orientiert ist.

Ich möchte weiter einen Wunsch zur Sprache bringen, der mir aus dem Amt Breisach mitgeteilt worden ist. Das Befahren der Rheinbrücke in Breisach mit Fahrrädern ist untersagt, die Fahrräder müssen über die Brücke geschoben werden. Das ist nur in Breisach der Fall, anderswo nicht. Diese Maßregel hat sehr verschnupft und großen Unwillen unter der Bevölkerung hervorgerufen. Die Brücke wird nicht nur von Vergnügungsreisenden, sondern insbesondere auch von Arbeitern, Schülern die nach Breisach gehen, Soldaten ꝛc. benützt. Ich bin überzeugt, daß die Großh. Regierung hier Wandel schaffen wird, wenn sie die näheren Verhältnisse untersucht.

Der Abg. Hauß hat vorgestern auf die Unterschiede der Kilometersätze für die Straßenunterhaltung zwischen den 80er Jahren und den im jetzigen Budget enthaltenen hingewiesen, die sich zwischen 430 und 560 M. bewegen. Wenn damals so niedere Kilometersätze festgesetzt wurden, so ist meines Wissens das Hohe Haus daran nicht ganz unschuldig. Es waren damals Strömungen vorhanden, die dahin gingen, die Staatsausgaben möglichst einzuschränken; deshalb wurden auch die Kilometersätze herabgedrückt, und das Hohe Haus hat dem zugestimmt. Bei der Beratung des Budgets für die Jahre 1890/91 beschwerten sich aber dann eine Reihe Abgeordneter über den schlechten Zustand der Straßen, und nun ging die allgemeine Meinung dahin,

man sollte die Kilometersätze erhöhen. Die Großh. Regierung leistete dieser Anregung schon im nächsten Landtag Folge, und jetzt konnte der Herr Minister mit Recht betonen, daß die Straßen unseres Landes sich gegenüber denen der Nachbarländer wohl sehen lassen könnten.

Ueber die Frage des Uebergangs zum Decksystem kann heute noch kein abschließendes Urteil gefällt werden, weil die Sache noch neu ist und man noch nicht weiß, wie lange die Straßen sich dadurch erhalten, wie oft sie erneuert werden müssen usw. Man sollte meiner Ansicht nach abwarten, bis ein endgültiges Resultat vorliegt. Da wo das Decksystem durchgeführt ist, ist die Straße vorzüglich, und es ist ein wesentlicher Unterschied zu erkennen, je nach dem man auf eine Straße mit Flick- oder mit Decksystem kommt.

Schon auf dem letzten Landtag habe ich darauf aufmerksam gemacht, daß durch die Erstellung eines großen Schotterwerks in Rottweil am Kaiserstuhl eine gute Gelegenheit zur Benützung des guten Kaiserstuhlmaterials gegeben ist. Ich habe mit Vergnügen gesehen, daß neben der Hornblende und dem Porphyr auch der Klingenstein beim Decksystem verwendet wird. Nur sollte auch die Wasser- und Straßenbauinspektion in Freiburg, in deren Bezirk das Phonolitwerk liegt, von der Gelegenheit mehr Gebrauch machen. Wenn ein Werk billig arbeiten soll, muß es unterstützt werden.

Wegen der Verwendung von Kies liegen ja Petitionen vor. Der zerschlagene Rheinkies ist anerkanntermaßen auch ein gutes Straßenmaterial, dagegen ist der Kies, der geworfen oder auch ungeworfen verwendet wird, wegen der Rundung der Steine minderwertig. Es ist aber zuzugeben, und wir haben auch in der Kommission darüber gesprochen, daß für wenig befahrene Straßen auch dieses Material gut verwendet werden kann.

Schon auf dem letzten Landtag habe ich die Angelegenheit der Riegeler Schleusenbrücke und das Befahren der Elz- und Kanaldämme berührt. Der Zustand an der Riegeler Schleusenbrücke ist heute noch derselbe; trotz der Zusicherung der Oberdirektion ist noch nichts geschehen, und ich schließe daraus, daß die Behörde die Verhältnisse für günstiger erachtet, als solches von den Bewohnern der Gemeinde Riegel geschieht. Auch bezüglich der anderen Angelegenheit (Befahren der Elzdämme) ist bis jetzt den berechtigten Wünschen noch keine Rechnung getragen worden. Was die vorliegenden Petitionen anlangt, so stimme ich den Ausführungen des Abg. Wilckens bei, insbesondere möchte ich den Wunsch der Straßenmeister auf Gewährung eines besonderen Arbeitszimmers unterstützen. Wenn die Budgetkommission zu dem Antrag gekommen ist, über die Bitte der Straßenmeister, für sie den Arrest als Disziplinarstrafe zu beseitigen, zur Tagesordnung überzugehen, so tat sie es deshalb, weil die betreffende Bestimmung auch noch für andere Beamtenkategorien gilt und nach der Auskunft der Regierung eine Aenderung nur nach eingehender Prüfung möglich ist. Ich bin aber bereit, auch einem Antrag auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme zuzustimmen.

Abg. **Neuhaus**: Vor Einkunft der Petition der Straßenmeister war es mir unbekannt, daß es heute noch in Baden für viele Beamte eine Arreststrafe gibt. Mit diesem alten Zopf sollte gründlich aufgeräumt werden. Man darf doch bei allen Beamten so viel Ehrgefühl annehmen, daß ein Arrest nicht mehr nötig ist, um die Ordnung aufrecht zu erhalten.

Im badischen Hinterland wurde früher zur Schotterung der Straßen Kalkstein verwendet, jetzt ist vielfach der Porphyr an seine Stelle getreten. Die dortigen Gemeinden wünschen sehr, daß man mehr den Kalkstein verwenden möge. Es kommen beim Porphyr viele Hufverletzungen der Zugtiere vor. Ich bitte die Regierung dringend, den Wünschen dieses Teiles der Bevölkerung Rechnung zu tragen.

Abg. **Hergt**: Vorgestern hat der Abg. Binz empfohlen, durch vermehrte Baggerung im Rhein die Fahrstraße möglichst lang offen zu halten. Der Herr Minister hat schon darauf hingewiesen, daß bei dem serpentinierenden Charakter des Rheins dies nicht möglich sei. Dies ist zweifellos richtig; aber es gibt am Rhein gewisse Punkte, wo die Benützung des Rheins nur durch Baggerung aufrecht erhalten werden kann; ich meine die Hafenmündungen. Wir haben zwei neue Häfen, Karlsruhe und Kehl. An den Mündungen müssen die Fahrrinnen ständig offen gehalten werden. Ich möchte auf den gegenwärtigen Zustand des Rheins bei Kehl aufmerksam machen. Bekanntlich legen die Kiesbänke jährlich ca. 300 Meter zurück, hauptsächlich durch das Sommerwasser. Im Augenblick ist der Zustand der, daß das kommende Sommerwasser eine oberhalb der Hafenmündung liegende Kiesbank gerade bis vor die Mündung vorschieben wird. Sie sehen unter § 39 des ordentlichen Etats für die Offenhaltung des Rheins zwischen Mannheim und Kehl nur den Betrag von 10 000 M. angefordert. Es ist unmöglich, mit dieser Summe auch nur die Arbeiten in Kehl auszuführen. Nach meiner Schätzung wird für die Baggerung in Kehl eine Kiesmasse von 40- bis 50 000 Kubikmeter wegzuräumen sein. Dazu reichen 10 000 M. nicht aus. Die nötigen Einrichtungen zur Baggerung sind am Kehler Hafen nicht vorhanden. Es ist da nur ein wenig leistungsfähiger alter Dampfbagger. Damit konnte man im letzten Winter nicht einmal die Mündung des Oberkanals für die Turbinen freihalten. Hier sind bessere Vorkehrungen und nachträgliche Aufnahme der Mittel ins Budget dringend notwendig. Wenn die nötigen Baggerungen rechtzeitig vorgenommen werden sollen, wäre die Anschaffung eines Dampfbaggers von ca. 1000 Kubikmeter Tagesleistungen nötig.

Was die Petitionen betrifft, so bin ich in einer eigentümlichen Lage. Die Herren auf allen Seiten des Hauses äußerten sich über einen Bericht, der noch gar nicht vorgetragen ist. Ich bin selbstverständlich für die Unterstützung, die ich als Berichterstatter gefunden habe, sehr dankbar, aber Sie werden verstehen, daß es für mich schwierig ist, den Standpunkt der Kommission nachträglich darzulegen. Der Herr Präsident hat angeordnet, daß nach der Abstimmung über das Budget über die Petitionen beraten werden soll. Ich muß also meine Ausführungen auf nachher verschieben.

Präsident Dr. **Gönner**: Ich möchte zur Geschäftsordnung bemerken: Ich halte es nicht für richtig, wenn der Abg. Hergt sagt, daß die Herren über einen Bericht gesprochen hätten, der noch nicht vorgetragen sei. Nur die einleitenden Worte des Herrn Berichterstatters sind noch nicht vorgetragen, während der gedruckte Bericht der Budgetkommission, welcher heute auf der Tagesordnung steht, schon längst im Besitze der Kammermitglieder sich befindet. Wir haben uns ja darüber geeinigt, daß beim Vorliegen gedruckter Berichte diese nicht im ganzen wiederholt werden sollen. Im übrigen werde ich nachher dem Herrn Berichterstatter lediglich das Wort zum einleitenden Vortrag über die Petitionen erteilen, und er wird dann Gelegenheit haben, das Gewünschte vorzutragen.

Abg. **Gießler**: In der letzten Sitzung wurden die schienenlosen Bahnen besprochen. Ich muß leider zugeben, daß das Projekt meines Wahlkreises nicht ausgeführt werden

konnte, weil die zwei Ursachen, die der Herr Geh. Rat Heil angeführt hat, auch da wirksam waren: die Erfahrungen waren nicht derart, daß man sie als günstig bezeichnen konnte, ferner war die Straße nicht imstande, eine solche Bahn zu tragen und hätte umgebaut werden müssen. An den hohen Kosten dieses Umbaues scheiterte das Unternehmen. Ich glaube aber, daß die Regierung das Projekt im Auge behalten muß, denn auch auf diesem Gebiete werden sich Fortschritte erzielen lassen. Wir müssen auf dem Standpunkt stehen bleiben, daß die schienenlosen Bahnen im Zusammenhang mit den Eisenbahnen behandelt werden müssen. Wenn der Herr Geh. Rat Heil gesagt hat, Wort und Geist des Gesetzes der Eisenbahnschuldentilgungskasse stehe dazu im Gegensatz, so muß man dagegen bedenken, daß zurzeit der Erlassung dieses Gesetzes noch niemand an elektrische oder Kleinbahnen oder gar schienenlose Bahnen gedacht hat. Wo der Staat die Bahn nicht selbst baut, soll er doch bei Privatbahnen helfend eingreifen, weil die Nebenbahnen Zufahrtsstraßen für die Hauptbahnen bilden. Die Versuche mit dem Automobil in meinem Wahlkreis sind bis jetzt auch nicht gut ausgefallen. Aber jene Gemeinden geben sich große Mühe, den Verkehr zu heben.

Der Begriff „Leinpfad" ist kaum jemand geläufig. Von Schaffhausen nach Stein geht in der Theorie noch ein Leinpfad. Praktisch besteht er natürlich nicht mehr, wir haben ja Dampfschiffe und Eisenbahnen. Aber nach einem alten Vertrag mit der Schweiz muß die badische Seite einen Leinpfad dulden, deshalb darf nichts in den Rhein gebaut werden. Die Gemeinde Gailingen wollte eine Badanstalt errichten, kann dies aber nicht wegen des Leinpfades. Da diese Verpflichtung gegenstandslos geworden ist, könnte man vielleicht mit der Schweiz wegen Aufhebung des Vertrags verhandeln.

Ich möchte noch einen Wunsch bezüglich der Landstraße Konstanz—Mainau zur Sprache bringen. Ich möchte dabei im allgemeinen bemerken, daß unsere Landstraßen in einem guten Zustand sind, ebenso auch unsere Kreisstraßen. Aus den Vergleichen mit andern Ländern habe ich immer den Eindruck bekommen, daß unsere Straßen immer mit anderen konkurrieren können, insbesondere daß unsere Gemeindewege gegenüber Preußen, speziell den Rheinlanden besser sind. Die Mainau wird sehr viel besucht von Fremden. Konstanz hat auf seiner Gemarkung einen Fußgängersteg angelegt, und es ist selbstverständlich, daß dieser Fußgängersteg auch bis zur Mainau, der Sommerresidenz unseres Großherzogs, fortgesetzt werden muß. Dies zu tun, ist nicht Sache der Gemeinde, sondern der Straßenbauverwaltung. Es geschieht dies im Interesse nicht lediglich von Konstanz, sondern des ganzen Landes und der zahlreichen Fremden.

Was die Petitionen anlangt, so möchte ich hier erklären, daß wir dieselben ebenso wohlwollend behandeln, wie es die bisher zum Wort gelangten Redner getan haben, und daß wir die Wünsche, welche zurzeit erfüllbar sind, warm unterstützen. Zur Arreststrafe möchte ich als Vorsitzender der Budgetkommission erklären, daß wir nur deshalb zur Tagesordnung übergegangen sind, weil die Begründung seitens der Petenten eine vollständig irrtümliche war, so daß, was sie voraussetzt, vollständig gegenstandslos ist; wenn man diese Frage aber auf eine breitere Basis stellt und prinzipiell die Frage der Beibehaltung der Arreststrafen zur Diskussion stellt, dann glaube ich, wird kein Mitglied der Budgetkommission gegen die Aufhebung der Arreststrafe sein.

Noch ein Wort zur zweiten Neckarbrücke in Mannheim. Es handelt sich hier allerdings nicht um eine Verbindung von zwei Landstraßen, wie es bei der Heidelberger Brücke der Fall ist, aber damit ist doch nicht ausgeschlossen, daß eine Verbindlichkeit des Staates zur Leistung eines Beitrages nicht konstruiert werden kann. Die Friedrichsbrücke ist Landstraße und der Staat ist für die Unterhaltung derselben in vollem Umfange, d. h. nicht bloß für den Fernverkehr, sondern für den vollen Verkehr verpflichtet. Wenn nun der Verkehr so wächst, daß er von der Friedrichsbrücke nicht mehr bewältigt werden kann, dann wird die rechtliche Verpflichtung kommen, entweder die Friedrichsbrücke zu vergrößern, oder für eine zweite Brücke zu sorgen. Es wird nur darüber gestritten werden können, ob jetzt schon der richtige Zeitpunkt dafür gekommen ist. Dieser Ansicht ist jetzt schon die Stadtverwaltung Mannheim und ganz Mannheim, da eine einzige Brücke für die Altstadt und die stets wachsende Neckarvorstadt nicht mehr genügt. Grundsätzlich sollte man also anerkennen, daß seitens des Staates ein entsprechender Beitrag gegeben werden sollte, da ohne Zweifel die Errichtung einer zweiten Brücke im Interesse des Staates liegt. Ich möchte also den Wunsch aussprechen, da diese Brückenfrage ja schon zehn Jahre alt ist und die Leute schon lange mit Sehnsucht auf die Brücke warten, daß im nächsten Budget ein entsprechender Posten für eine neue Neckarbrücke erscheint.

Abg. **Venedey**: Der Abg. Gießler hat bereits die Landstraße von Konstanz nach der Mainau zur Sprache gebracht. Ich kann mich durchaus auf den gleichen Standpunkt stellen wie er. Es ist ein alter Wunsch, speziell der städtischen Vertretungen von Konstanz, daß endlich einmal ein Gehweg auf dieser Straße erstellt wird. Die Stadt Konstanz hatte, nachdem sie von seiten der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues eine ablehnende Antwort erhalten hatte, sich bereit erklärt, einen entsprechenden Beitrag zu leisten, so weit die Straße auf ihre Gemarkung fällt. Sie hat denn auch den nach § 17 des Straßengesetzes höchsten zulässigen Beitrag geleistet u. das Gelände für die Erstellung eines Gehweges unentgeltlich gestellt. Es handelt sich nun noch um die Fortführung dieses Gehweges über die Gemarkung hinaus. Die Oberdirektion stellt das Ansuchen an die Stadt Konstanz, daß sie auch für diese Weiterführung den höchsten zulässigen Beitrag entrichtet. Man sollte aber meines Erachtens gegenüber einer Stadt, die die höchste Umlage von allen badischen Städten erhebt, und die auch sonst noch sehr viele unerfüllte Wünsche, namentlich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, hat, und die auch durch die Einführung der Bodenseegürtelbahn immer mehr von dem Verkehr abgedrängt wird, sich in einer so verhältnismäßig unbedeutenden Sache nicht auf einen so kleinlichen Standpunkt stellen. Es ist eine Sache des ganzen Landes, daß diese von zahlreichen Fremden im Sommer benutzte Landstraße nach der Sommerresidenz des Landesherrn in einen ordentlichen Zustand versetzt wird. Ich möchte also die Großherzogliche Regierung dringend ersuchen, diesem Wunsche entgegen zu kommen und ein weiteres Opfer dafür zu bringen.

Ich will nun auch meinerseits auf die vorliegenden Petitionen eingehen. Was die der Straßenmeister anlangt, speziell die Arreststrafe, so bin auch ich der Meinung, daß diese Strafe abgeschafft gehört, und zwar nicht bloß bei den Straßenmeistern, sondern bei allen Beamten, auch den militärisch organisierten. Ich bin der Ansicht, daß eine Freiheitsstrafe nur von einem ordentlichen Gericht auf Grund einer öffentlichen, kontradiktorischen Verhandlung verhängt werden sollte; denn es bedeutet einen schwerwiegenden Eingriff in die Freiheit des Einzelnen, wenn die Entziehung der Freiheit lediglich von dem Ermessen eines einzelnen Beamten abhängt, und nicht durch die rechtlichen Garantien eines geordneten gerichtlichen Verfahrens sicher gestellt ist. Man hat ja Disziplinarmittel genug; die Geldstrafe trifft die Leute hart

genug, u. hat außerdem zur Folge, daß der Bestrafte die Gehaltszulage verliert oder erst nach längerer Zeit wieder zu erwarten hat. Den vorliegenden Antrag auf empfehlende Ueberweisung begrüße ich und werde ihm zustimmen.

Was die Petition der Kulturmeister anlangt, so kann ich mich auf das, was bereits gesagt worden ist, beziehen. Die Wünsche dieser Beamten sind nach ihren Leistungen u. ihrer Tüchtigkeit durchaus gerechtfertigt. Ein eigentümlicher Zustand ist nach der Petition der, daß nur ein Teil (800 M.) der ständigen Tagesgebühren auf den Gehalt angerechnet wird, daß aber bei Beurlaubungen und Erkrankungen von unter einer Woche der Ueberschuß von 295 M. wegfällt und außerdem nicht pensionsfähig ist. Auffallend ist auch, was vielleicht vom allgemeinen Interesse sein könnte, daß die Tagesgebühren der Kulturmeister die einzelnen Gemeinden sehr ungleich treffen. Ich halte das für recht bedenklich, unter Umständen sogar für eine Art Besteuerung oder Bestrafung der von dem Dienstsitz entfernter liegenden Gemeinden, die meist auch die ärmeren sind. Es wäre nicht mehr wie recht und billig, wenn diese Kosten auf die Staatskasse übernommen würden.

Schließlich möchte ich noch auf eine Frage zu sprechen kommen, die auch bei anderen Ressorts schon erwähnt wurde: die Frage der Führung der sogenannten Konduitenlisten. Wie mir mitgeteilt wurde, werden auch im Geschäftskreis der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus solche Listen geführt; insbesondere ist am 14. April 1903 in Nr. 13 des Verordnungsblatts der Großh. Oberdirektion ein Erlaß an sämtliche Inspektionen hinausgegangen, in dem ausgeführt wird:

„Alljährlich auf den 15. November haben die Inspektionsvorstände auf Grund der im vergangenen Jahr gemachten Wahrnehmungen und — soweit nötig — von eingezogenen Erkundigungen über den Fleiß, die Leistungen und das Verhalten der ihnen unterstellten, unten näher bezeichneten Beamten und Bediensteten Zeugnisse auszustellen und der Oberdirektion vorzulegen.

Die Zeugnisse sind auszustellen:

1. für die Beamten der Gehaltsklassen H bis K (technische Assistenten, Bureauassistenten, Dammeister, Straßenmeister, Kulturmeister, Brückenmeister);
2. für die nichtetatmäßigen Beamten (Straßenmeister-Anwärter, Kulturaufseher, Bureaugehilfen, mit Ausnahme der Ingenieurpraktikanten);
3. für die durch Vertrag aufgenommenen Bediensteten (Technische und Schreibgehilfen)."

Das wird von den betreffenden Beamten peinlich empfunden. Es handelt sich da um Leute, die vielleicht 50, 60 Jahre oder noch älter sind und schon seit 20 30 oder 40 Jahren im Dienste stehen. Hier jedes Jahr genaue schriftliche Zeugnisse auszustellen, halte ich für ganz überflüssig. Bei Beamten, die zur Anstellung gelangen oder avancieren sollen, kann man sich über die Führung erkundigen, im übrigen sollte man aber von derartigen Listen Abstand nehmen. Es muß bei diesen alten, lang erprobten Beamten einen eigentümlichen Eindruck machen, daß die Ingenieurpraktikanten, unter Umständen blutjunge Leute, die gerade von der Universität kommen, ausdrücklich ausgenommen sind. Für diese Herren wären Konduitenlisten unter Umständen vielleicht notwendiger, als für einen alten, im Dienste ergrauten Beamten.

Abg. **Kramer**: Nachdem der Abg. Gießler den Standpunkt von uns Mannheimer Vertretern in der Mannheimer Brückenangelegenheit in dankenswerter Weise teilt, kann ich es mir versagen, mich darüber noch länger zu verbreiten, zumal die Angelegenheit in fernerer Zeit das Haus noch beschäftigen wird.

Ich habe mich zum Wort gemeldet wegen des Baues einer Neckarbrücke zwischen Seckenheim und Ilvesheim, die deshalb sehr wichtig ist, weil zwischen Mannheim und Heidelberg nicht eine einzige Verbindung besteht, die den Fuhrwerksverkehr von der einen nach der anderen Seite vermittelt. Der Bau einer derartigen Brücke kann nach meiner Ueberzeugung volkswirtschaftlich sehr gut verteidigt werden, da die Brücke den Verkehr zu steigern in der Lage wäre. Die Gemeinde Ilvesheim hat die Fähre, die seither den Verkehr vermittelt, für einen jährlichen Betrag von 4960 M. verpachtet; rechnen wir dazu noch die dem Pächter entstehenden Unkosten und den Verdienst, so kann man annehmen daß die Einnahmen sich ungefähr auf 7000 bis 8000 M. belaufen. Man ersieht daraus, daß an dieser Stelle ein ziemlich großer Verkehr herrscht. Die Großh. Regierung wird sich durch die Unterstützung des Brückenbaus den Dank vieler Arbeiter erwerben, die von Ilvesheim auf der Rheinau und in Friedrichsfeld arbeiten, die Fähre passieren und im Winter bei Hochwasser oft einen großen Umweg über Mannheim machen müssen. Die Uferverhältnisse an dieser Stelle sind außerordentlich günstig; der Neckar ist nicht breit und mit einem Kostenaufwand von 200 000 bis 300 000 M. könnte die Brücke sehr gut hergestellt werden. Ich selbst habe die betreffende Stelle schon bei Nacht und Hochwasser, wo man statt der Fähre den Nachen benützen mußte, passiert. Der Neckar hat dort eine ungeheure Strömung, weil er sich ziemlich einengt; es ist verwunderlich, daß noch kein Unglück passiert ist. Das Sprichwort sagt: Der Brunnen wird zugedeckt, wenn das Kind hineingefallen ist. Soll nun wirklich erst eine großes Unglück geschehen, bis man eine Brücke in dieser Gegend baut? Ich bitte die Großh. Regierung, der Frage näher zu treten; die betreffenden Gemeinden werden wohl gerne bereit sein, einen ihren Verhältnissen entsprechenden Beitrag zu leisten.

Mit der Anregung des Kollegen Wilckens, daß die Straßenmeister nicht mehr mit Arrest bestraft werden sollten, sind wir durchaus einverstanden.

Abg. **Köhler**: Der Abg. Neuhaus hat den Wunsch ausgesprochen, es möchte in seinem Wahlbezirk Kalkstein statt Porphyr als Schottermaterial auf den Landstraßen verwendet werden. Ich habe dem gleichen Wunsche für den Bezirk Tauberbischofsheim bereits auf einem früheren Landtage — ohne Erfolg — Ausdruck gegeben. Ich wiederhole diesen Wunsch heute in der Hoffnung, daß er schließlich doch einmal erfüllt wird. Der Abg. Neuhaus hat 2 Gründe angeführt, die für Verwendung von Kalkstein sprechen: 1. bedeute sie eine Schonung für Vieh und Fuhrwerke, 2. eröffne sie eine Einnahmequelle für die Bevölkerung. Ein dritter Grund ist der, daß dieses Material auch für den Staat wesentlich billiger zu stehen kommt als der Porphyr, der von Dossenheim oder sonst weiter her unter teuerer Fracht bezogen werden muß.

Den Antrag, betreffend die Abschaffung der Arreststrafe als Ordnungsstrafe, habe auch ich unterschrieben, und zwar deshalb, weil ich die Arreststrafe für Zivilbeamte für eine recht vorsintflutliche Einrichtung halte. Ob sie auch gegenüber militärisch organisierten Beamten abgeschafft werden soll, will ich dahin gestellt sein lassen. Diese Frage bedarf meines Erachtens noch näherer Prüfung, jedenfalls möchte ich sie jetzt nicht in dem Maße bejahen, wie es der Abg. Venedey getan.

Abg. **Hauß**: Als der Abg. Binz die Baggerung im Rhein anschnitt, hätte ich mich auch gern zum

Wort gemeldet. Ich habe es unterlassen, weil der Herr Minister sich sehr ungünstig über die Baggerung ausgesprochen hat, welch letztere die Rheinschiffahrt beeinträchtige. Nachdem nun der Herr Berichterstatter diese Frage wieder berührt hat, so will auch ich Ihnen einige Mitteilungen darüber machen. Ich habe kürzlich mit einem Kapitän und Steuermännern über die Rheinregulierung gesprochen. Die haben mir gesagt, die Rheinregulierung wäre schon recht, aber sie nimmt zu viel Zeit in Anspruch. Das kann noch 10 Jahre dauern. Warum tut die badische Regierung nicht mehr durch Baggern, wie dies in Holland unter noch schwierigeren Verhältnissen geschieht. Wenn von Karlsruhe bis Kehl 4 bis 5 Bagger aufgestellt würden, würden sie die Fahrbahn das ganze Jahr offen erhalten, und dies wäre ein sicheres Mittel zur Vollendung der Rheinregulierung. Ich bitte die Regierung, dies zu erwägen.

Minister des Innern Dr. **Schenkel**: Der Herr Abg. Pfefferle hat zunächst die Frage der Aenderung unseres Wassergesetzes angeregt. Von ihm und anderen Herren ist die Anerkennung dafür ausgesprochen worden, daß die Regierung hinsichtlich der schiffbaren Flüsse den seit Jahrzehnten geäußerten Wünschen nach Befreiung der beteiligten Gemeinden von den Flußbaubeiträgen entsprochen hat. Seit vier Jahren zahlen die anliegenden Gemeinden am Rhein, Neckar und Main keine Beiträge mehr für die Korrektion und Instandhaltung der Flüsse. Sehr ermutigend wirkt übrigens diese Anerkennung nicht, wenigstens soweit sie vom Herrn Abg. Pfefferle ausgeht: denn hier hat sich sofort wieder ein weiterer Wunsch angeschlossen, der für die Staatskasse von sehr bedenklicher Tragweite sein könnte. Der Herr Abg. Pfefferle hat gemeint, es würde nicht gerecht sein, wenn man bei einer Abänderung der Vorschriften des Wassergesetzes über den Flußbauverband die Beitragsregelung so gestalten würde, daß die Unterhaltung der Binnenflüsse im wesentlichen den Gemeinden zugeschoben würde. Nun besteht aber ein wesentlicher Unterschied hinsichtlich dessen, was der Staat für den Flußbau einerseits bei den großen schiffbaren Flüssen, andrerseits bei den Binnenflüssen leistete. Wenn man die Flußbaubeiträge für die schiffbaren Flüsse endlich aufgehoben hat, so war dabei die Rücksicht bestimmend, daß bei Rhein, Neckar und Main die den Schutz dienenden Korrektionsarbeiten im wesentlichen abgeschlossen sind, und daß in allen anliegenden deutschen Staaten die angrenzenden Gemeinden für die Unterhaltung der schiffbaren Flüsse keine regelmäßigen Beiträge zu entrichten haben. Mit der Entlastung der an die schiffbaren Flüsse grenzenden Gemeinden von den Flußbaubeiträgen ist daher der gleiche Rechtszustand eingeführt, wie er in den Nachbarstaaten gilt. Ganz anders aber verhält es sich mit den nicht schiffbaren Binnenflüssen; hier geht der badische Staat seit einem Jahrhundert sehr viel weiter als alle Nachbarstaaten, ja als die Mehrzahl der deutschen Staaten überhaupt; bei uns hat nämlich für eine Anzahl von Binnenflüssen der Staat von vornherein die Fürsorge für die Korrektion und Instandhaltung übernommen, und zwar an Stelle der Gemeinden, denen früher diese Pflicht oblag, und die sie meist recht schlecht erfüllt hatten. Es handelte sich zwar bei den Binnenflüssen um eine Aufgabe welche im wesentlichen den Gemeinden zugute kommt, und daher eigentlich von diesen zu erfüllen wäre, wenn trotzdem der Staat den Flußbau jener Binnenflüsse übernahm, so war der Umstand maßgebend, daß der Binnenflußbau nach Art einiger Flüsse, wie Kinzig, Rench, Dreisam usw., besonders kostspielige technische Veranstaltungen erfordert, u. nur bei ihrer einheitlichen Ausführung dauernder Erfolg zu erwarten ist. Deshalb hat der Staat den Flußbau jener Binnenflüsse übernommen und den so geschaffenen Flußbauverband allmählich noch erweitert, namentlich indem er vor etwa zwei Jahrzehnten noch die Wiese übernommen hat. Immer aber wurde dabei der Grundsatz festgehalten, daß die beteiligten Gemeinden einen erheblichen Teil des vom Staat für den betreffenden Binnenfluß gemachten Aufwandes zu ersetzen haben, und zwar nach dem Wassergesetz ein Drittel, vorbehaltlich bestimmter gesetzlich vorgesehener Nachlässe. Dieser Grundsatz ist hinsichtlich der Bestreitung des Aufwands für die Binnenflüsse auch in Zukunft, auch bei einer Aenderung des Wassergesetzes, aufrecht zu erhalten. Der Staat ist bei uns an sich schon viel weiter gegangen als anderswo; in anderen Staaten wird die Unterhaltung solcher nicht schiffbarer Flüsse im wesentlichen den beteiligten Gemeinden und Güterbesitzern überlassen; und aus der Staatskasse werden nur da und dort für größere Wasserbauarbeiten Zuschüsse gewährt; insbesondere liegen die gewöhnlichen Instandhaltungsarbeiten, Räumungen u. s. f., die an den Binnenflüssen des Verbands bei uns der Staat besorgt, dort den Beteiligten ob. Wenn man die Verhältnisse einerseits der im Binnenflußbauverband befindlichen Gewässer, und andrerseits der übrigen nicht schiffbaren Flüsse und Bäche in Betracht zieht, so wäre eine Neuregelung gewiß nicht gerecht, welche die an den „Verbandsflüssen" gelegenen Gemeinden noch mehr als bisher von den Beiträgen befreien würde, den Gemeinden der übrigen Flüsse und Bäche aber die volle Wasserbaulast beließe. Warum sollten die Anlieger an der Rench, Kinzig, Wutach usw. den großen Vorteil haben, daß für sie der Flußbau im wesentlichen auf Staatskosten bestritten wird, warum aber sollen dann die Anlieger an der Tauber, Elsenz, Acher, am Neumagen, in den verschiedenen Aachen nicht auch den gleichen Vorteil genießen? Hier haben aber die Gemeinden allein für die Besorgung und die Kosten der Korrektion und Instandhaltung aufzukommen. Ich würde es daher als eine sehr unbillige Regelung betrachten, wenn man das, was man nur bei den großen schiffbaren Strömen rechtfertigen kann, die Aufhebung der Flußbaubeiträge, auch für die Binnenflüsse einführen wollte. Es wird daher davon auszugehen sein, daß auch bei einer Aenderung des Wassergesetzes die an den Binnenflüssen gelegenen Gemeinden, wie seither, einen wesentlichen Teil des Wasserbauaufwandes werden zu tragen haben. Bei einer Aenderung des Wassergesetzes wird vor allem die Aufhebung der Flußbaubeiträge der Gemeinden für die schiffbaren Flüsse (Rhein, Main und Neckar) ausdrücklich im Gesetz festzulegen sein. Dabei wäre aber vorzubehalten, daß auch an diesen Flüssen die beteiligten Gemeinden für gewisse außerordentliche und größere Arbeiten Beiträge zu zahlen haben, namentlich dann, wenn besondere, den Wasserschutzinteressen bestimmter Gemeinden hervorragend zugute kommende Bauarbeiten zu machen sind, wie Deichbauten. Sodann wären die Rechtsverhältnisse der Binnenflüsse neu zu regeln; dabei kämen zwei verschiedene Arten der Regelung in Frage. Entweder wäre das seitherige System des staatlichen Flußbauverbands im wesentlichen beizubehalten, wobei der Staat die Wasserbauarbeiten an den Binnenflüssen auch fernerhin zunächst auf Staatskosten ausführt, vom Betrage der Kosten aber ein Drittel den Gemeinden zum Ersatz auferlegt. In diesem Falle aber wäre die Verteilung dieses Kostenbeitrags unter die Gesamtheit der an einem Flusse beteiligten Gemeinden im Gesetze neu zu regeln, und zwar im Anschluß an die zu erwartende neue Gesetzgebung über die direkten Staatssteuern.

Der zweite Weg der Neuregelung wäre, daß man von dem seitherigen System des staatlichen Binnenflußbaus ganz abgehen und wie in den meisten anderen Staaten die Flüsse, die jetzt im Bau- und Flußverband stehen,

den beteiligten Gemeinden selbst zur Unterhaltung und zum Ausbau überweisen würde; alsdann würden die wasserbaupflichtigen beteiligten Gemeinden für jeden Binnenfluß zu einem Verband zusammengefaßt, der besondere gemeinsame Organe wählen würde, die mit tatkräftiger Unterstützung der technischen Staatsbehörden den Flußbau besorgen würden. Diesen neu zu gründenden Flußbauverbänden wäre also namentlich die Mitwirkung der technischen Staatsbehörden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, außerdem würde ihnen aus der Staatskasse ein Zuschuß zur Erfüllung ihrer Aufgaben zugewiesen, in der Höhe derjenigen Aufwendungen, welche seither durchschnittlich der Staat als Unternehmer der Wasserbauarbeiten für die Binnenflüsse zu machen hatte; ferner würden auch in Zukunft, falls größere, außerordentliche Arbeiten an diesen Flüssen nötig würden, im Budget besondere Zuschüsse gewährt werden, die nach Maßgabe der Verhältnisse im Einzelfall durch die Regierung u. die Landstände festzusetzen wären. Dieses System der Selbstverwaltung des Binnenflußbaues durch körperschaftlich organisierte Flußbauverbände, beruhend für jeden Binnenfluß auf der Gemeinschaft sämtlicher an den Schutzarbeiten beteiligten Gemeinden, wäre etwas verwickelter, als das jetzige, und es ist nicht ganz unzweifelhaft, ob durch die Organe dieser neuen Flußbauverbände die Aufgaben des Wasserbaues für die Binnenflüsse ebenso glatt und einfach erledigt werden könnten, wie jetzt durch die Organe der staatlichen Wasserbauverwaltung. Jedenfalls aber hätte das neue System den Vorteil, daß die zunächst Beteiligten selbst verantwortlich wären für das, was in ihrem Interesse für den Flußbau geschieht, und daß sie auch bezüglich der zu ergreifenden Maßnahmen mehr als seither mitzusprechen hätten. Die Sache ist im Ministerium des Innern reiflich erwogen und es ist in der letzteren Richtung auch ein vorläufiger Entwurf ausgearbeitet worden, der zunächst den beteiligten Behörden zur Aeußerung überwiesen wurde. Hierbei haben sich eine Reihe von Bedenken u. Schwierigkeiten ergeben; wir sind daher zur Ansicht gelangt, daß es zweckmäßiger ist, zu warten, bis die Notwendigkeit einer neuen Regelung unbedingt an uns herantritt. Dies trifft ein im Zeitpunkt, wo über die Neuregelung der direkten Staatssteuern beschlossen wird. Wir werden die Sache zunächst noch einer weiteren Prüfung unterziehen und jedenfalls, ehe ein endgültiger Entwurf in der Richtung der etwa zu gründenden Flußbauverbände abgeschlossen wird, den dabei beteiligten Kommunalorganen Gelegenheit zur Aeußerung geben. Ich besorge freilich, daß dabei vor allem das Bestreben hervortreten wird, möglichst gar nichts zu bezahlen, vielmehr dem Staate alle Kosten auch für die Binnenflüsse aufzuerlegen; und es scheint mir, als ob wir einen Vorklang dessen, was wir bei genauer Erhebung erfahren werden, schon heute zu hören bekommen haben.

Auch der Oberrheinkanal ist heute wiederum zum Gegenstand der Erörterung gemacht worden. Wir sind ja, der gegebenen Anregung folgend, bereit, eine zweite Denkschrift, wenn alle Gutachten abgeschlossen und alle Erhebungen zu Ende geführt sind, ausarbeiten zu lassen, und dann das gesamte Material der Prüfung durch die Oeffentlichkeit und die Beteiligten zu übergeben. Jedenfalls kann die Sache nur dann zum Gegenstand der Entschließung über eine etwaige Staatsunterstützung gemacht werden, wenn ein Unternehmer auftritt, der den Oberrheinkanal in engerem oder weiterem Umfange auszuführen sich verpflichtet. Denn schon jetzt kann man es als ausgeschlossen betrachten, daß der Staat ein solches Unternehmen, das nur einer engeren Landesgegend und den dort beteiligten Güterbesitzern dient, auf eigenes Risiko ausführt. Erst wenn ein Unternehmer, sei es nun ein kapitalistisches Konsortium oder die Vereinigung der beteiligten Gemeinden oder eine Genossenschaft der betreffenden Grundbesitzer als Unternehmer des Oberrheinkanals an die Großh. Regierung herantreten sollte, wird man die Frage erörtern können, ob ein solches Unternehmen durchführbar, und zu diesem Zwecke kapitalkräftig genug sein würde und weiterhin, ob und in welcher Weise es aus der Staatskasse zu unterstützen wäre. Insbesondere wäre dann auch zu fragen, ob das Unternehmen volkswirtschaftlich von der Bedeutung ist, daß der Staat dafür die von einigen Seiten gewünschten Opfer zu bringen hätte, die all das weit übersteigen, was jemals für derartige Kulturunternehmungen von Staatswegen geleistet worden ist.

Zum dritten ist heute die Frage der Baggerungen und der Kehler Hafen von seiten der Abgg. Hergt und Hauß zum Gegenstand der Erörterung gemacht worden. Was die Baggerungen anlangt, so wäre es außerordentlich schön, wenn man so verfahren könnte, wie es der Herr Abg. Hauß als Anschauung von Sachverständigen kundgegeben hat, wenn man bloß fünf Bagger von Straßburg bis Sondernheim aufzustellen hätte, die dann fröhlich das ganze Jahr drauf los baggern und damit auch die Wasserstraße des Rheins das ganze Jahr hindurch für die Großschiffahrt offen hielten. So viel ich durch die Aeußerungen unserer technischen Behörde weiß, die immerhin auch etwas von der Sache verstehen muß, ist dies unmöglich; denn es kann durch solche Baggerungen wegen des Serpentinirens des geschiebeführenden Rheins zwischen den Kiesbänken hindurch eine wesentliche Wirkung zur dauernden Offenhaltung der Wasserstraße nicht erzielt werden. Wollte man dies, so müßten nicht bloß fünf, sondern wohl zwanzig und mehr Bagger aufgestellt werden, und es müßte ungeheuer viel Geld in den Rhein geworfen werden, eine von Jahr zu Jahr nötige Leistung, mit deren Aufwand die volkswirtschaftlichen Vorteile in gar keinem Verhältnis stünden. Es würde nichts dauerndes damit geschaffen werden und gerade die dauernde Schaffung eines für die Großschiffahrt sich eignenden Beckens wird mit der Rheinregulierung bezweckt. Soweit es sich aber um die Offenhaltung der Häfen handelt, muß schon jetzt natürlich alles dazu Erforderliche an Baggerungen getan werden. Von diesem Grundsatz ist auch unsere Wasserbauverwaltung immer ausgegangen; so soll auch am Kehler Hafen vorgegangen werden, für dessen Instandhaltung und Offenhaltung ja auch in diesem Budget 10 000 M. in Aussicht genommen sind, und zwar neben den 10 000 M., die auf die Wasserstraßen des Rheins zu verwenden sind. Wenn sich mit dieser Summe nicht alles erreichen ließe, so müßte dieser Posten überschritten werden; aber ich hoffe, daß diese Mittel reichen. Natürlich ist keineswegs erforderlich, daß man dort die ganze Kiesbank, wie Herr Abg. Hergt meint, von 40 000 cbm Kies wegschafft; es handelt sich nur darum, daß man bei Kehl so viel von der den Hafen beengenden Kiesbank wegbaggert, daß der Eingang in den Hafen frei wird. Zur Zeit sind in Kehl zwei Bagger vorhanden, der eine, der kleinere, genügt, um oben den Zugang am Elektrizitätswerk offen zu halten; für die Offenhaltung des eigentlichen Hafeneingangs müßte, wenn der dort schon vorhandene größere Bagger dazu nicht genügen sollte, noch ein weiterer aus Karlsruhe zugezogen werden. Im ganzen sind wir jetzt am Rhein mit Baggern, wenn auch nicht reichlich, so doch immerhin genügend ausgerüstet, wir haben drei große Bagger, der eine ist in Kehl, der eine in Karlsruhe, der andere in Mannheim; außerdem zwei kleinere, einen in Kehl und den andern im Neckar.

Es ist sodann von dem Herrn Abg. Gießler bemerkt worden, daß das Bestehen eines lediglich theoretischen

Leinpfades auf der Rheinstrecke zwischen Schaffhausen und Konstanz praktische Mißstände habe, in dem daraus der Anspruch abgeleitet werde, daß an dem Ufer bei Gailingen eine Badeanstalt nicht errichtet werden dürfe. Mir ist darüber nichts näheres bekannt; das Ministerium ist noch nicht damit befaßt worden. Die Beteiligten scheinen der Sache entweder kein so großes Gewicht beigelegt zu haben, daß sie sich die Mühe genommen hätten, sich an die zuständigen Behörden zu wenden, oder sie haben die Sache für so wichtig gehalten, daß sie glaubten, die Sache gleich bis an den Landtag bringen zu müssen. Wir werden die Sache in wohlwollende Berücksichtigung ziehen; es ist ja zu hoffen, die schweizerischen Behörden, welche den Einspruch erhoben haben sollen, wenn die Sache so liegt, wie Herr Abg. Gießler sagt, zu überzeugen sind, und dann ihren ablehnenden Standpunkt aufgeben.

Sodann hat der Herr Abg. Goldschmid die Frage der Versickerung des Donauwassers zwischen Immendingen und der württembergischen Landesgrenze zur Sprache gebracht, eine Frage, die schon mehrfach nicht nur im badischen sondern auch im württembergischen Landtag Gegenstand der Erörterung war. Die Frage ist zurzeit in der Schwebe. Nicht nur die Gemeinde Möhringen, diese ist ja nicht in erheblicher Weise beteiligt, sondern namentlich die weiter untenliegenden Gemeinden, wie die württembergische Stadt Tuttlingen, haben in dieser Beziehung Anträge zur Herbeiführung eines die Versickerung hindernden eventuell mindernden Zustandes gestellt. Infolge davon sind seit einer Reihe von Jahren Erhebungen über die tatsächlichen Zustände durchgeführt worden, und zwar im Benehmen zwischen den beiden Regierungen und nach den Normativbestimmungen, die von den beiden gemeinsam aufgestellt worden sind. Diese Erhebungen sind noch nicht zu Ende geführt. Einig ist man aber jetzt schon darüber, daß es geboten ist, den gegenwärtigen Stand des Spaltensystems und die Mengen der darin nach dem Aachgebiet hin versickernden Donauwassers tunlichst genau festzustellen, sowie daß eine Vermehrung der Versickerung zum Nachteil der weiter unten an der Donau gelegenen Gemeinden möglichst verhütet werden soll. Ob noch weitere Maßnahmen im Interesse der Wassererhaltuug für die untergelegenen Donauanlagen zulässig sind, steht noch dahin. Jedenfalls haben die Anlagen an der Aach allen Anspruch darauf, daß die Wasserzufuhr nicht wesentlich geschmälert werde. Zurzeit liegt die Sache so, daß eine erhebliche Verschlechterung der Versickerungsverhältnisse zum Nachteil der unterhalb der Donauquellen gelegenen beteiligten Anlagen bei den gemachten Erhebungen nicht nachgewiesen werden konnte.

Gegenüber den heute von neuem erfolgten Anregungen zu Bezug auf staatliche Unterstützung für den Bau einer zweiten Neckarbrücke in Mannheim kann ich nur wieder darauf hinweisen, daß der jetzige Landtag keine günstige Gelegenheit hierfür bietet; denn wir haben jetzt schon Not, dringenderen Bedürfnissen gerecht zu werden. Nun haben aber die Herren Abgg. Mampel und Kramer heute auch die Errichtung zweier weiteren Neckarbrücken, einer bei Ziegelhausen und einer andern zwischen Ilvesheim und Seckenheim als ein dringendes Bedürfnis bezeichnet. Seitdem wir mit großer Liberalität bei der Brücke in Eberbach beinahe die Hälfte der Kosten bestritten haben, bin ich etwas entmutigt in der Gewährung weiterer Staatszuschüsse für Neckarbrücken. Wenn wir bisher geglaubt haben, es sei durch die Gewährung eines Staatszuschusses für die Eberbacher Brücke ein gutes Werk geschaffen worden, so hat neulich der Herr Abg. Weiß bemerkt, der Staatszuschuß sei vergebens ausgegeben und sozusagen ins Wasser geworfen worden; die Stadt Eberbach hätte für sich allein die Brücke um die Hälfte billiger bauen können. (Heiterkeit.) Und dann wurde noch weiter an die liberale Beteiligung des Staats für die Eberbacher Brücke das Verlangen angeknüpft, daß nicht bloß diese Brücke, sondern auch noch ein von dort ausgehendes weiteres Wegesystem, dem seither der Charakter bescheidener Gemeindewege zukam, auf den Staat, in den Landstraßenverband aufgenommen werden solle. Für solche Brückenbauten ist es nicht gerade nützlich, wenn sie so massenhaft wie die heutigen drei Neckarbrücken auftreten. Es dürfte ratsam sein, wenn künftig in einer Landtagsperiode immer nur eine Brücke mit der Bitte um Staatshilfe hier erscheinen und wenn man mit den Brückenbitten etwas langsamer verfahren würde, namentlich in Zeiten wie den jetzigen, wo die finanziellen Verhältnisse nicht günstig sind.

Geh. Oberregierungsrat **Straub**: Der Herr Abg. Geppert hat in der letzten Sitzung die Frage der Renchkorrektion zur Sprache gebracht und mit Recht darauf hingewiesen, daß es sich dabei nicht nur um die Fortsetzung der Renchkorrektion von Erlach bis an den Rhein, sondern zugleich um ein gleichzeitig auszuführendes größeres Meliorationsunternehmen, nämlich die Bewässerung und teilweise Entwässerung des sogenannten Maiwaldgebietes handle. Der Maiwald ist jetzt nicht mehr Wald, sondern ein 800—900 Hektar großer, im Eigentum von acht Gemeinden stehender Wiesenkomplex, der gegenwärtig einen äußerst geringen Ertrag aufweist, der aber bei einer systematischen Be- und Entwässerung in Verbindung mit rationeller Düngung einer ganz beträchtlichen Steigerung fähig ist. Der Herr Abg. Geppert meinte, die Regierung werde vielleicht der Angelegenheit mit Rücksicht auf die frühere ablehnende Haltung der beteiligten Gemeinden gegenüber der im Jahre 1880 wegen der Renchkorrektion gemachten Regierungsvorlage keine entsprechende Aufmerksamkeit mehr zuwenden. Das ist aber nicht der Fall. Die Regierung stellte sich allerdings angesichts jener Gegenpetition zunächst auf einen abwartenden Standpunkt, bis wiederum eine Anregung aus den beteiligten Kreisen selbst hervortreten würde. Diese Anregung ist jetzt erfreulicherweise erfolgt, und nach längeren Verhandlungen haben sich die beteiligten Gemeinden mit einer Ausnahme bereit erklärt, die Kosten der Vorarbeiten für das Meliorationsunternehmen nach Verhältnis ihres Anteils an dem Maiwald zu übernehmen. Mit der Ausführung dieser Vorarbeiten wurde demgemäß schon im vorigen Sommer die Kulturinspektion Offenburg betraut; daß die Großh. Regierung das Unternehmen nur tunlichst fördern will, ergibt sich daraus, daß diese Inspektion eine entsprechende Personalvermehrung durch Zuweisung eines Ingenieurs und eines Kulturmeisters erfahren hat. Sobald das Projekt ausgearbeitet sein wird, werden die beteiligten Gemeinden Gelegenheit zur Abstimmung darüber erhalten. Es ist nur zu wünschen, daß dann nicht neue Schwierigkeiten entstehen und daß insbesondere auch allgemein die Ueberzeugung von der Notwendigkeit eines einheitlichen Betriebs der Anlage Platz greifen möchte. Von der Aufstellung gemeinschaftschaftlicher Wiesenwärter und der Durchführung einer gleichmäßigen richtigen Düngung hängt der Erfolg des ganzen Unternehmens wesentlich ab. Es ist zu wünschen, daß diese Ansicht auch dann Platz greife, wenn es etwa im Interesse des einheitlichen Betriebs erforderlich sein sollte, die Maiwaldwiesen ihrer seitherigen Eigenschaft als Allmendwiesen zu entkleiden und eine Beschlußfassung dahin herbeizuführen, daß die Gemeinden die Wiesen in Selbstbewirtschaftung übernehmen.

Ministerialdirektor Geh. Rat **Heil**: Ich möchte zunächst auf eine Anregung zurückkommen, die in der letzten Sitzung von den Herren Abgg. Greiff und Geppert gege-

ben wurde: die Pflasterung der im Ortsetter der Gemeinden gelegenen Strecken der Landstraßen. Es wurde hier der Wunsch ausgesprochen, es möchte seitens der Bauverwaltung etwas weniger sparsam verfahren werden. Den Herren, die Erfahrung in ihren Gemeinden auf diesem Gebiete gemacht haben, ist nun jedenfalls bekannt, daß in Verbindung mit derartigen Pflästerungen von Ortsetterstrecken sehr häufig auch Unternehmungen ausgeführt werden müssen, deren Vollzug unmöglich ist, wenn die Gemeinden nicht mitwirken, und erhebliche Beiträge leisten. Schon das ist ein Grund, weshalb die Pflästerung von solchen Strecken nicht in dem vielleicht wünschenswerten Umfange fortschreitet. Außerdem kommen in verschiedenen Gemeinden, wo solche Straßen sich befinden, manchmal Kanalisations- und andere Unternehmungen in Frage, deren Vorbereitung bis zur Ausführung in der Regel längere Zeit erfordert; erst im Zusammenhang mit solchen Herstellungen kann dann die Pflästerung durchgeführt werden. Daß es aber die Absicht und der ernste Wille der Wasser- und Straßenbauverwaltung ist, auf diesem Gebiete möglichst den Wünschen entgegen zu kommen, kann aus der Erläuterung auf Seite 105 des vorliegenden Budgets entnommen werden, wo gesagt ist, daß im Hinblick auf die Mehrkosten, die die Instandhandlung der Landstraßen innerhalb der Ortsetter erfordert, statt bisher 34 000 M. 76 000 M. vorgesehen sind. Es darf erwartet werden, daß damit weitere Fortschritte gemacht werden können.

Es ist weiter von mehreren Seiten — von den Herren Abgg. Neuhaus und Köhler — heute der Wunsch ausgesprochen worden, es möchten im Hügelland Kalksteine als Schottermaterial für Wege verwendet werden statt Porphyr. Darüber ist auch früher schon gesprochen worden, und es mag ja bis zu einem gewissen Grade in einzelnen Teilen dieser Landesgegend die Verwendung des vorhandenen Kalksteinmaterials von den Beteiligten in größerem Umfang gewünscht werden, als es seitens der technischen Behörden als ausführbar erachtet wird. Die technischen Behörden sind aber in einer eigentümlichen Zwangslage: sie sollen dafür sorgen, daß die Straßen für alle Witterungsverhältnisse in einem, namentlich auch für die Lastfuhrwerke, geeigneten Zustande sich befinden; das ist aber gerade in dem betreffenden Landesteile, wo die Verwendung von Kalkstein in Frage kommen könnte, wegen der Beschaffenheit des Boden sehr schwer und nur bei Verwendung des härteren Schottermaterials möglich. Aber es wird in weitgehendem Maß auch in diesen Landesteilen der Kalkstein verwendet, und wo seitens der Inspektionen in der Bevorzugung des Porphyrs über ein billiges Maß hinausgegangen werden sollte, da kann man derartige Wünsche im einzelnen Fall der obersten Behörde unterbreiten. Sie werden jedenfalls wohlwollende Prüfung finden. Von anderer Seite ist für einzelne Gegenden des Kaiserstuhls eine häufigere Verwendung des dort gewonnenen Materials als wünschenswert bezeichnet worden. Es wurde indes eingeräumt, daß dieses Material schon vielfach zur Verwendung komme, und es werde vielleicht nur von der Freiburger Inspektion ein ablehnender Standpunkt eingenommen. Der Verwaltung ist darüber nichts bekannt. Die Besprechung im Hohen Hause wird ja genügen, die Aufmerksamkeit der Freiburger Behörde auf diese Sache zu lenken.

Ueber die Straße Würzburg—Heidelberg hat der Herr Abg. Klein heute wieder Klagen vorgebracht, die im allgemeinen als begründet anerkannt werden müssen, wenn auch die Verkehrsverhältnisse nicht derart sind, daß die Mißstände ein solches Maß von Unerträglichkeit erreicht hätten, wie es dargestellt wurde. Es ist aber dem Herrn Abg. Klein gewiß noch erinnerlich, daß es die Staatsbehörde nicht daran fehlen lassen wollte, bezüglich derjenigen Strecke, die ganz besonders schlecht ist, Rosenberg—Osterburken, entgegenzukommen, und eine durchgreifende Korrektion vorzunehmen. Zum großen Bedauern des Ministeriums ist diese nicht zur Ausführung gekommen, weil die Gemeinden sich geweigert haben, die ihnen angesonnenen ganz geringen Beiträge zu leisten.

Von den Herren Abgg. Gießler und Venedey ist die Anlage eines Fußweges auf der Straße Konstanz—Mainau als dringendes Bedürfnis bezeichnet worden. Für einen Teil dieser Straße besteht ja schon ein Fußweg. Es sind hier gewisse Schwierigkeiten in den gesetzlichen Bestimmungen zu beachten. Nur bei Fußwegen innerhalb der Ortschaften haben die Gemeinden Beiträge zu leisten. Für Strecken außerhalb der Ortschaften enthält das Straßengesetz keine Bestimmungen. Hier lassen allerdings die besonderen Verhältnisse die Fortsetzung des Fußwegs als dringend wünschenswert erscheinen. Es wird nichts übrig bleiben, als sie als Hauptverbesserung der Straße zu behandeln, und etwa im nächsten Budget im Extraordinarium dafür eine Anforderung zu machen. Der Herr Abg. Pfefferle hat den Wunsch ausgesprochen, es möchte die Bestimmung der Brückenordnung für Breisach, daß Radfahrer die Brücke nicht befahren dürfen, aufgehoben werden. Die Brückenordnung ist im Einverständnis mit der reichsländischen Behörde erlassen. Während bei andern Brücken diese Bestimmung schon aufgehoben worden ist, hat man bei der Breisacher Brücke noch keine Uebereinstimmung erzielt. Jedenfalls wird die Aufhebung in wohlwollende Erwägung gezogen werden.

Ich muß mich nun auch über die Petitionen äußern, wenn ich auch den einleitenden Bemerkungen des Herrn Berichterstatters damit vorgreife. Vielleicht verwandeln sich diese einleitenden Bemerkungen dann in ein Schlußwort. Die Budgetkommission hat den Standpunkt eingenommen, daß alle diejenigen Wünsche, deren Erfüllung nur durch Aenderung des Beamtengesetzes und Gehaltstarifs möglich wäre, vorläufig zurückgestellt werden sollten, weil es unmöglich sei, hier der in Aussicht genommenen generellen Revision vorzugreifen. Wenn man das gemischte Gehaltssystem auch als wenig befriedigend bezeichnen muß, so kann den Wünschen nach Abänderung doch ebenfalls nur bei der Revision des Gehaltstarifs entsprochen werden. Auf Seiten der Wasser- und Straßenbauverwaltung ist anerkannt, daß eine Aenderung wünschenswert ist. Es sind auch schon Untersuchungen darüber im Gang und es ist wohl möglich, daß man in einer nahe liegenden Zeit ein vorläufiges Eingreifen in Erwägung zieht. Ob es an und für sich gerechtertigt wäre zu sagen, daß die Gebühren der Straßen- und Kulturmeister zu gering sind, kann füglich bezweifelt werden. Die Gebühren der Straßenmeister betragen 3 M. 50 Pf. pro Tag für irgend eine auswärtige Beschäftigung 2 km vom Wohnsitz ohne Rücksicht auf die Dauer der Beschäftigung.

Bei den Kulturmeistern wird ohne Rücksicht auf auswärtige Verrichtungen für jeden Tag die sogenannte Stammgebühr gegeben. Außerdem erhalten sie, wenn sie auswärts beschäftigt sind, auch noch diejenigen besonderen Gebühren, wie sie im Bericht der Budgetkommission dargelegt worden sind. Diese Gebühren fallen natürlich, und das bemerke ich gegenüber dem Herrn Abg. Venedey, bei solchen Unternehmungen, die auf Rechnung von Gemeinden und Kommunalverbänden ausgeführt werden, als ein Bestandteil des ganzen Bauaufwandes dem betreffenden Verband zur Last, und es ist da zutreffend, daß diejenigen Gemeinden, die etwas entfernter liegen vom Wohnsitz des Beamten, mehr belastet werden als die näher gelegenen. Das liegt aber in der Natur der Sache. Obwohl nun nicht anerkannt werden kann und

auch seitens der Bauverwaltung nicht zugegeben wird, daß die Bemessung der Gebühren eine zu niedrige sei, zumal sie zu einem sehr erheblichen Teil nicht in der Bestreitung von Zehrungskosten aufgehen, ist die Wasser- und Straßenbauverwaltung doch mit einer Prüfung der Frage beschäftigt, ob nicht eine Erhöhung eintreten könnte, es wird dies vielleicht in einem gewissen Umfang geschehen können noch vor dem Zeitpunkt, wo die allgemeine Gehaltsrevision eintritt. Selbstverständlich werden, wenn man das gemischte System aufgibt, die Gebühren erheblich niedriger werden müssen. In dieser Beziehung wird das, was die Budgetkommission bei Ueberweisung der Petition empfiehlt, in eine freundliche Prüfung gezogen werden. Ferner ist auch schon der Budgetkommission gegenüber erklärt worden, daß die Vergütung für die Bureaubedürfnisse unter Berücksichtigung der Verschiedenartigkeit der Verhältnisse aufgebessert werden soll, und es wird voraussichtlich für die nächste Budgetperiode eine derartige Anforderung gemacht werden.

Was die Landstraßenwärter betrifft, so ergibt sich aus der Darstellung des Berichts der Budgetkommission, daß seit einer Reihe von Jahren immer wieder eine Aufbesserung der Bezüge dieser Personen eingetreten ist, und die Nachweisungen, die über die derzeitige Höhe der Bezüge gegeben sind, und ein Vergleich mit der Höhe der Bezüge in den früheren Jahren läßt erkennen, daß in jeder Budgetperiode wieder eine Aufbesserung eingetreten ist; die Regierung verfährt mit dem größten Wohlwollen und wird auch in Zukunft den Wünschen der Beteiligten möglichste Berücksichtigung im Rahmen der bewilligten Mittel zuteil werden lassen.

Nun ist eine Beschwerde wegen der Disziplinarstrafe des Arrestes erhoben worden. Es hat sich aber herausgestellt, daß sie auf Irrtum beruht. Nach meiner Auffassung ist das Verfahren der Budgetkommission ein durchaus korrektes in sofern, als all das, was in dieser Beziehung geltend gemacht worden ist, in sich zusammen fällt. Irgend eine allgemeine Klage darüber, daß gegen gewisse Kategorien von Unterbeamten Arrest als Disziplinarstrafe nach den bestehenden Bestimmungen verhängt werden kann, war nicht zur Sprache gekommen, und eine besondere Veranlassung für die Straßenmeister sich dagegen zu beschweren, ist auch gar nicht vorgelegen, da seit langen Jahren nur ein einziger Fall vorgekommen ist, in dem gegen einen Straßenmeister Stubenarrest ausgesprochen worden ist. Es hat deshalb für die Budgetkommission kein Anlaß vorgelegen, die Frage prinzipiell aufzugreifen. Wäre das der Fall gewesen, so hätte der Vertreter der Regierung in der Budgetkommission Gelegenheit gehabt, seine Ansicht auszusprechen, und es wäre nicht versäumt worden, darauf aufmerksam zu machen, daß so im Handumdrehen die Sache nicht geändert werden kann. Der § 93 des Beamtengesetzes sagt, daß als Ordnungsstrafe auch Arrest bis zu 8 Tagen gegen Unterbeamte verhängt werden kann, und die Kategorien der Unterbeamten, gegen welche die Arreststrafe verhängt werden könne, durch Verordnung zu bestimmen seien. Das ist geschehen durch die Verordnung, auf die hier Bezug genommen worden ist. Solange die gesetzliche Bestimmung, daß gegen gewisse Beamten Arreststrafen verhängt werden können, eine Aenderung nicht erfahren hat, so lange wird es zu den Aufgaben der Regierung gehören, diejenigen Kategorien zu bezeichnen, auf welche diese Bestimmung Anwendung findet. Man kann, ohne daß Vorgänge oder Zustände dargelegt worden sind, die Grund zu der Auffassung geben würden, daß bei Verhängung des Arrestes ohne sorgfältige Prüfung aller Verhältnisse vorgegangen werde, diese Frage, die nicht von geringer prinzipieller Bedeutung ist, kaum aufrollen. Es würde auch für das Ministerium des Innern allein nicht die Möglichkeit bestehen, hier eine Aenderung vorzunehmen, denn diese Frage berührt sämtliche Ressorts der Staatsverwaltung. Es ist abgesehen davon unverkennbar, daß der Regierung, wie sie die Verantwortung dafür hat, daß die Beamten ihre Schuldigkeit tun, auch die Strafbefugnisse zustehen müssen, die es ihr ermöglichen, die erforderliche Disziplin unter den Beamten aufrecht zu erhalten.

Endlich ist es seitens des Herrn Abg. Venedey als großer Mißstand bezeichnet worden, daß auch die Wasser- und Straßenbauverwaltung über ihr unteres Personal jährliche Zeugnisse einfordert. Nun weiß ich nicht, wie sich der Herr Abg. Venedey denkt, daß man eine Verwaltung in irgend einem Bereiche führen kann, ohne daß die leitende Behörde sich auf dem Laufenden darüber hält, wie es bei den einzelnen Beamten hinsichtlich ihres Fleißes, ihrer Leistungen, ihrer Tüchtigkeit und ihres gesamten außerdienstlichen Verhaltens steht. Das ist doch eine einfache Sache. Die betreffende Bestimmung ist heute als etwas bezeichnet worden, was gewissermaßen zusammen hängen soll mit schwarzen Listen. Die betreffende Einrichtung ist indes etwas selbstverständliches, auch keine Privatverwaltung könnte sie entbehren. Wir bedürfen ihrer deswegen, weil die obersten Behörden nicht in der Lage sind, alle einzelnen Beamten kennen zu lernen. Etwas anderes ist es mit den höheren Beamten, die schon durch ihre Leistungen den obersten Behörden bekannt werden. Wenn bei ihnen etwas Ungehöriges vorkommt, wird von der zunächst vorgesetzten Behörde jeweils sofort Bericht erstattet. Etwas Verletzendes, Herabwürdigendes liegt in der Einrichtung der Konduitenlisten nicht, an der die fleißigen und tüchtigen Beamten auch selbst interessiert sind, weil es ihnen nur erwünscht sein kann, daß die obersten Behörden über sie unterrichtet sind. Eine sachliche Aenderung kann in dieser Beziehung nicht eintreten, die Form der Berichterstattung aber ist nicht von wesentlicher Bedeutung.

Abg. **Geppert**: Ich bin sehr erfreut über die heutige, bezüglich der Renchkorrektion gehörte Erklärung von der Regierungsbank. Ich begrüße namentlich, daß Schritte eingeleitet sind, um mit den beteiligten Gemeinden die Verhandlungen wieder aufzunehmen. Die Gemeinden Erlach, Stadelhofen und Mösbach sind, wie ich gegenüber der im Bericht enthaltenen Erklärung der Großh. Regierung feststellen will, Wiesengemeinden, Rebbau treibende Gemeinden. Waldbesitz kommt nicht in Betracht. Gerade für diese Gemeinden sind die Wiesen von größtem Wert. Dem Herrn Regierungsvertreter gegenüber möchte ich feststellen, daß meine Ausführungen über die Gegenpetition anfangs der 1880er Jahre zur Vorlage der Renchkorrektion durchaus nicht die Ansicht ausdrückten, daß die Regierung die Vorlage zum Scheitern gebracht habe; ich denke besser von der Regierung und ihren Absichten zum Wohl der hilfsbedürftigen Gemeinden. Ich bitte, auch schon jetzt bis zur Durchführung der Renchkorrektion die Gemeinden Erlach und Wagshurst wegen der Maßnahmen zur Minderung der Hochwassergefahr, besonders der Beseitigung der Uferanschwemmungen, immer im Auge zu behalten.

Abg. **Venedey** bemerkt gegenüber dem Herrn Regierungsvertreter, daß die Erstellung einer Trottoiranlage auf der Landstraße von Konstanz nach der Mainau keinen großen Posten erfordere, der aus den laufenden Mitteln bestritten werden könne. Es ist nicht richtig, daß ähnliche Trottoiranlagen bei Landstraßen nicht vorkommen. Derartige Fälle aus dem Unterlande sind mir bekannt. Was die Frage des Arrests als Disziplinarstrafe anlangt, so weiß ich wohl, daß das Beamtengesetz die Grundlage für die

betreffende Verordnung bildet und daß die Angelegenheit bei der grundsätzlichen Bedeutung nur im Wege des Einvernehmens zwischen allen beteiligten Ressorts erledigt werden kann. Wir halten aber, ich glaube das auch namens meiner Freunde sagen zu dürfen, die Arreststrafe überhaupt für veraltet, sie sollte deshalb beseitigt werden.

Die allgemeine Beratung wird hierauf geschlossen.

Der **Berichterstatter** verzichtet auf das Schlußwort.

In der Spezialberatung werden die §§ 1 bis 27 des Titel XVII (mit den aus der Anlage I zum Druckbericht ersichtlichen Aenderungen) ohne Debatte angenommen.

Zu § 28 (Unterhaltung der Landstraßen) klagt Abg. **Heimburger** über den außerordentlich schlechten Zustand der Landstraße Lahr-Dinglingen und bittet die Regierung, dieser viel begangenen und viel befahrenen Straße mehr Sorgfalt zuzuwenden. Von der Bevölkerung wird der schlechte Zustand der Straße auf die Aenderung des Schottermaterials zurückgeführt (Material vom Kaiserstuhl statt der Rheinwacken).

Bei der weiteren Spezialberatung von Titel XVII wird u. a. der zu § 37 (Rheinbau, Projekt des Oberrheinkanals) gestellte Antrag der Budgetkommission:

> Das Hohe Haus wolle an die Großh. Regierung die dringende Bitte richten, auf rasche Erledigung der noch im Gang befindlichen Untersuchungen hinzuwirken und noch dem gegenwärtigen Landtag das Ergebnis mitzuteilen,

ohne Debatte einstimmig angenommen.

Zu § 14 des außerordentlichen Etats (Verbesserung der Landstraße Nr. 6, Wertheim—Mergentheim, bei der Theilbacher Mühle) dankt Abg. **Klein** der Regierung für die Einstellung dieser Position.

Zu § 19 (für hydrographische Untersuchungen zur Förderung der Wasserwirtschaft) bemerkt

Abg. Dr. **Weiß**: Ich habe schon in den Generaldebatte angefragt, welchen Erfolg diese hydrographischen Untersuchungen gehabt haben. Ich möchte diese Anfrage hier wiederholen und zugleich eine Anregung dahin geben, ob nicht die Odenwaldgegend, speziell das Neckartal, in den Bereich dieser Untersuchungen gezogen werden könnte. Es ist dabei der Einfluß, den die seitlichen Zuflüsse auf den Wasserstand des Neckars ausüben, zu berücksichtigen. Allerdings könnte Baden allein hier nicht alles tun, es müßte auch auf württembergischem Gebiet etwas geschehen. Eine bessere wasserwirtschaftliche Regelung der Verhältnisse des Neckartals und seiner Seitentäler wäre im Interesse eines gleichmäßigeren Wasserstandes des Neckars sehr zu wünschen. Im Hinblick auf die große Tragweite der Sache möchte ich davon absehen, die Einzelheiten dieser Frage heute näher zu erörtern.

Minister des Innern Dr. **Schenkel**: Durch ein Versehen habe ich es unterlassen, auf eine Anfrage zu antworten, die jetzt der Herr Abg. Weiß wiederholt hat. Die Regierung hat die zur Verfügung gestellten Mittel benützt, um die Untersuchung über Talsperren im Oberland zu beginnen. Seit zwei Jahren sind eingehende Untersuchungen im Gebiet des Wieseflusses ausgeführt worden, wodurch in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht festgestellt wird, ob und in welcher Weise aufgrund der im jetzigen Budget geforderten weiteren Mittel zur Verstärkung der Wasserkräfte für die Triebwerke und für die Bewässerung der Wiesen dort Wassernutzbecken (Talsperren) angelegt werden könnten. Diese Untersuchungen sind jetzt ziemlich beendigt, und die Regierung beabsichtigt das Ergebnis in einer besonderen Denkschrift zur allgemeinen Kenntnis zu bringen. Im Anschluß hieran sollen auch noch in andern Landesteilen derartige Untersuchungen über die Anlegung von Wassernutzbecken vorgenommen werden und es wird auch erwogen werden, ob nicht das Neckargebiet dabei in Betracht kommen soll.

Zu § 22 (Ankauf des Inspektionsgebäudes in Donaueschingen) bemerkt der Abg. **Kirsner**: Dieses Gebäude wurde seinerzeit eigens für die Inspektion des Wasser- und Straßenbaues und die Kulturinspektion von dem Sparkassenverband Donaueschingen anerkanntermaßen sehr praktisch, architektonisch sehr schön und solid gebaut, und eignet sich in Anbetracht seiner freien Lage und der Kürze zum Bahnhof sehr zu diesem Zwecke, da ja beide Inspektionsvorstände durch ihre Dienstgeschäfte fast täglich nach auswärts geführt werden. Was nun den Preis von 94 250 M. anbelangt, so kann ich diesen nur als wertentsprechend, ja sogar als verhältnismäßig billig bezeichnen, der ja nach der Steigerung, die besonders der Grund und Boden seit der Erbauung dieses Geländes und des Vorkaufsvertragsabschlusses erfahren hat, später nicht mehr in gleicher Höhe würde eingehalten werden können. Ich möchte deshalb den Wunsch aussprechen, das Hohe Haus möge der Position seine Genehmigung erteilen.

Die Position wird angenommen.

Zu § 23 (Errichtung eines Dienstgebäudes für den Bezirksgeometer und den Straßenmeister in Boxberg) spricht der Abg. **Klein** seine Freude aus über die Anforderung dieser Position. Es werden dadurch vielfache Mißhelligkeiten gehoben werden, die bisher bestanden haben.

Die Ausgaben werden hierauf mit Ausnahme des § 5 des außerordentlichen Etats, der zurückgestellt ist, unbeanstandet angenommen, ebenso die Einnahmen von Titel VIII.

Zu Titel XVIII (Verwaltung des Bergwesens) § 1 (Gehalte) bemerkt

Abg. **Hergt**: Die Stelle wurde bisher nebenamtlich versehen gegen eine Jahresvergütung von 1000 M., welche aus dem Gehaltsetat geschöpft wurde. Die Stelle wird aber demnächst endgültig besetzt werden. Um dem für denselben gewonnenen Bergassessor einen Anfangsgehalt von 3000 M. gewähren zu können, wurde diese Voranschlagssumme eingestellt. Auch ist es erforderlich, diesen Beamten den technischen Beamten der Bezirksverwaltung gleichzustellen, weshalb eine budgetmäßige Dienstzulage von 300 M. vorgesehen wird.

Die Einnahmen und Ausgaben des Bergwesens werden hierauf unbeanstandet angenommen, ebenso diejenigen für die geologische Landesaufnahme.

Hierauf berichtet Abg. **Hergt** über folgende eingelaufenen Petitionen:

1. Bitte des Vereins der der Großh. Oberdirektion unterstellten Technischen und Verwaltungs-Beamten (Gehaltsabt. H und J) um Regelung ihrer Dienstverhältnisse.
2. Bitte des Vereins der Straßenmeister um Neuregelung ihrer Einkommensverhältnisse.
3. Bitte der Kulturmeister um Verbesserung ihrer Dienst- und Einkommensverhältnisse.
4. Bitte der Landstraßenwärter um Regelung ihrer Bezüge.
5. Bitte der Brückenwärter um etatmäßige Anstellung.

Soweit diese Petitionen auf Aenderungen des Gehaltstarifs gerichtet sind, erschien es der Budgetkommission nicht angezeigt, in eine nähere Prüfung der vorgetragenen Wünsche einzutreten, da eine Teilrevision des Tarifs zugunsten einzelner Beamtenkategorien wiederholt sowohl in der Budgetkommission als im Hohen Hause und auch von Großh. Regierung als untunlich bezeichnet wurde. Eine sachgemäße und nach allen Seiten gerechte Neuordnung des Gehaltstarifs ist nur möglich, wenn das Material zur Beurteilung aller in Betracht kommenden Verhältnisse (allgemeine und besondere Vorbildung, dienstliche Anforderungen usw.) vollständig für alle Beamtenkategorien vorliegt und eine Vergleichung auf sicherer Grundlage ermöglicht.

Ueberdies hätte eine eingehende Prüfung zurzeit keinen unmittelbaren Wert, da bei der gegenwärtigen Finanzlage nicht daran gedacht werden kann, der allerdings immer dringender werdenden Revision des Gehaltstarifs noch auf diesem Landtag näher zu treten.

Die Budgetkommission muß es deshalb zurzeit grundsätzlich ablehnen, über die auf Abänderung oder Ergänzung des Gehaltstarifs gerichteten Bitten zu verhandeln und beantragt:

„die vorgenannten Petitionen hinsichtlich der den Gehaltstarif betreffenden Punkte der Großh. Regierung als Material für die in Aussicht genommene Revision zur Kenntnisnahme zu überweisen."

Außerdem enthalten nun die vorliegenden Petitionen noch folgende weitere Bitten:

1. Der Verein der Wasser- und Straßenbaubeamten (Gehaltsabteilungen H und J) bringt unter Bezugnahme auf die Verhandlungen des letzten Landtags (63., 67., 80. öffentliche Sitzung) in Anregung, einigen technischen Assistenten und Zeichnern 2. Gehaltsklasse (Tarifabteilung H 1 und 2) das Aufrücken nach Abteilung F 9 (Zeichner 1. Gehaltsklasse) zu ermöglichen, wie dies bei der Eisenbahnverwaltung bereits geschehen sei. Diesem Wunsche ist inzwischen durch nachträgliche Anforderung von drei weiteren F 5 (und zwar 1. bei der Zentralverwaltung, Titel XVII § 1, und 2. bei der Bezirksverwaltung, Titel XVII § 10) entsprochen worden.

Für die Bureauassistenten bei den Straßenbau-, Rheinbau- und Kulturinspektionen (Tarifabteilung J 6 und 9) wünscht der Verein die Ermöglichung des Vorrückens in höhere Amtsstellen, wie es bei Aktuaren und andern Bureaubeamten mit gleicher Vorbildung und gleichwertiger Prüfung der Fall sei.

Bezüglich der Bureauassistenten der Bezirksgeometer wird die schon früher (mit Eingabe vom 24. Januar 1900) vorgetragene Bitte um Einreihung in die Gehaltsabteilung H und Aenderung der Amtsbezeichnung in Vermessungs- oder technischer Assistent erneuert.

Ferner wird der Wunsch ausgesprochen, den den Bezirksgeometern beigegebenen, geprüften Vermessungsassistenten möchte zur Unterscheidung von den nicht geprüften Assistenten bei der etatmäßigen Anstellung die Amtsbezeichnung „Geometer" beigelegt werden.

Redner wiederholt hierzu im wesentlichen die Begründung des Berichts. Die Kommission kommt zu dem Antrag:

„die Petition des Vereins der Wasser- und Straßenbaubeamten (Gehaltsabteilungen H und J) auch bezüglich der nicht mit der Gehaltsrevision zusammenhängenden Punkte an Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen."

2. Der Verein der Straßenmeister trägt nach eingehender Schilderung des Straßenmeisterdienstes und Vergleichung desselben mit demjenigen der technischen Assistenten und der Bahnmeister, abgesehen von den zurzeit nicht erfüllbaren, auf Aenderung des Gehaltstarifs gerichteten Wünschen, folgende Bitten vor:

a. es möge die Anrechnung des Wertanschlags ihres wandelbaren Einkommens auf den Gehalt in Wegfall kommen und für auswärtige Dienstverrichtungen eine entsprechende Diät bewilligt werden.

b. Die Straßenmeister bitten ferner darum, daß ihnen wie den Bahnmeistern ein Arbeitszimmer samt der erforderlichen Einrichtung verwaltungsseitig gestellt bezw. Entschädigung für Stellung eines Arbeitszimmers und für Heizung und Beleuchtung desselben gewährt werde.

c. Schließlich weisen die Straßenmeister noch darauf hin, daß die landesherrliche Verordnung vom 14. Januar 1890 und § 4 den Arrest als Ordnungsstrafe von den Beamten der Gehaltsabteilung H nur für die unter O.-Z. 5 stehenden Straßenmeister, Brückenmeister, Dammeister und Kulturmeister für zulässig erkläre, was sie als beschämende Zurücksetzung hinter die Bahnmeister, Telegraphenmeister usw. empfinden, und bitten um Beseitigung dieser, wie sie meinen, ausnahmsweisen Bestimmung.

Nach kurzen Ausführungen zur Begründung verliest Redner den Antrag der Kommission:

„die Petition bezüglich der Punkte a. und b. im angegebenen Sinne empfehlend zu überweisen, dagegen über Punkt c zur Tagesordnung überzugehen."

3. Die Kulturmeister fühlen sich, abgesehen von ihren auf Verbesserung des Gehalts und Ermöglichung des Aufrückens in die Klasse der technischen Assistenten H 1 gerichteten Wünschen, ebenso wie die Straßenmeister dadurch benachteiligt, daß ihnen ein Teil ihrer ständigen Tagesgebühren auf den Gehalt angerechnet wird.

Aus den im Bericht näher dargelegten Gründen beantragt die Kommission:

„die Bitte der Kulturmeister um Erhöhung ihrer Gebühren der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen", jedoch mit dem Bemerken, daß den Gemeinden, für welche die Kulturmeister arbeiten, eine Mehrbelastung durch diese Gebührenerhöhung nicht erwachsen soll.

4. Die Landstraßenwärter haben in ihrer diesmaligen Petition die Bitte um etatmäßige Anstellung nicht wiederholt, bitten aber jetzt, es möge ihnen ein Jahreslohn von 600 Mark als Anfangsgehalt, steigend um 20 Mark jährlich bis zu 900 Mark Höchstbetrag bewilligt werden, wie im Bericht zu lesen ist.

Die Budgetkommission muß die Richtigkeit dieser Darlegung anerkennen, glaubt jedoch, daß die Großh. Regierung nach dem Beschluß des letzten Landtags, daß der Durchschnittslohn, ohne Einrechnung der Nebenbezüge, mindestens auf die Höhe des ortsüblichen Taglohns gebracht werden sollte, in der Aufbesserung der Löhne immerhin hätte etwas weiter gehen können.

Die Kommission beantragt daher:

die Petition der Landstraßenwärter der Großh. Regierung in dem Sinne empfehlend zu überweisen, daß mit der Aufbesserung der Jahreslöhne überall wenigstens bis zur Höhe der ortsüblichen Taglöhne gegangen und in der Verleihung der Beamteneigenschaft in bisheriger Weise fortgefahren werden möge.

5. Die Petition der Brückenwärter geht lediglich auf etatmäßige Anstellung, die ohne Ergänzung des Gehaltstarifs nicht möglich ist, fällt also unter den eingangs gestellten Antrag auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

In Ergänzung dieses Berichts führt Abg. **Hergt** aus: Was die Bitte der Straßenmeister um Aufhebung der Arreststrafe anlangt, so ist bereits darauf aufmerksam gemacht worden, daß sie dabei von einer irrtümlichen Auffassung des gesetzlichen Gehaltstarifs ausgehen. Nachdem auch von der Regierung darauf hingewiesen worden war, daß die Straßenwärter nicht ausnahmsweise behandelt würden, sondern die gleiche Behandlung auch anderen Beamten zuteil wurde, war für die Budgetkommission dieser Wunsch gegenstandslos; jedenfalls hatte sie keinen Anlaß, prinzipiell zu dieser Frage Stellung zu nehmen, und eine Aenderung des Beamtengesetzes und der landesherrlichen Verordnung zu wünschen. Dazu wäre die Budgetkommission nicht befugt gewesen, es wäre ihr auch gar nicht das nötige Material zur Verfügung gestanden. Es ist im Eingang der Beratung auf allen Seiten der Budgetkommission gebilligt worden, daß grundsätzliche Aenderungen am Beamtengesetz vermieden werden sollen. Im übrigen hat selbstverständlich die Budgetkommission nicht aussprechen wollen, daß sie die Verhängung der Arreststrafe billige, sie hat zu dieser prinzipiellen Frage keine Stellung genommen. Sollte aber diese Frage nochmals erörtert werden, so müßte man sie nochmals an irgend eine Kommission zurückverweisen, und ich halte deshalb das Verfahren des Antrages, der auf empfehlende Ueberweisung geht, mit Rücksicht auf die prinzipielle Tragweite desselben für verfehlt.

Die allgemeine Beratung wird hierauf eröffnet.

Abg. **Birkenmayer** schließt sich vollständig den Beschlüssen der Budgetkommission an und möchte nur weniges beifügen. Was den Antrag Klein anbetrifft, so mache ich darauf aufmerksam, daß es sich nicht etwa allein um die Straßenmeister handelt, sondern daß in der betreffenden Verordnung gesagt ist, daß unter solchen Unterbeamten sämtliche Beamten der Gehaltsklasse H, J und K zu verstehen sind, also eine sehr große Anzahl anderer Beamten. Disziplin muß im Beamtenstand herrschen, aber ich bin keineswegs dafür, daß man gerade heutzutage noch Arrest verhängt. Ich kann bis jetzt nicht als erwiesen annehmen, daß die Verhältnisse seit dem Jahr 1888, also seit Erlassung des Gesetzes, sich wesentlich geändert haben oder Mißstände in so großer Anzahl aufgetreten sind, daß man die Bestimmungen des Gesetzes jetzt schon ändern müßte. Man kann aber auch andrerseits daraus folgern, daß die Bestimmung des Gesetzes keinen praktischen Wert hat, da sie fast noch nie zur Anwendung kommen mußte. Ich habe also nichts gegen die Aufhebung der Arreststrafe. Aber eine derartig wichtige staatsrechtliche Frage wird man nicht bei Beratung eines Budgettitels erledigen können. Der Zeitpunkt für diesen Antrag war also nicht günstig gewählt, zumal er auf empfehlende Ueberweisung geht. Wohin sollen wir auch kommen, wenn nur für die Straßenmeister eine Aenderung gemacht werden sollte? Im übrigen schließe ich mich bezüglich der Kulturmeister dem Antrag der Kommission an, insbesondere, wenn in dem Bericht gewünscht wird, daß die Gemeindekasse nicht in Mitleidenschaft gezogen werde. Ich kann auch das Gesuch der Landstraßenwärter als vollständig begründet erachten, insbesondere derjenigen, die ich in ihrer Tätigkeit lange Jahre hindurch im oberen Schwarzwalde gesehen habe, denn ich weiß, daß nicht nur ein großer Arbeitsaufwand für diese Leute in Betracht kommt, sondern auch ein großer Teil persönlicher Gesundheit aufs Spiel gesetzt wird. Sodann wird auch mit Recht darauf hingewiesen, daß die Bezahlung, trotz der Aufbesserung, die mit 34 M. pro Jahr eine recht geringe ist, immer noch nicht zureicht. Wenn man den jetzigen Durchschnittsgehalt berechnet, so kommt dieser auf 566 M. Kann aber davon ein verheirateter Mann leben? Es liegt auch im Interesse unserer Straßen selbst, daß wir in dieser Beziehung etwas tiefer in die Tasche greifen. Vor 12 Jahren habe ich hier vorgetragen, daß es notwendig ist, durch größeren Aufwand unsere Straßen in besserer Verfassung zu erhalten, dazu gehört auch bessere Bezahlung. Es wurde mir dies damals vom Regierungstisch sehr übel genommen. Heute hören wir aber schon anderes, wir hören, daß die Straßen nicht mehr so gut seien wie früher, wo die Straßen der Stolz des Landes waren, und Baden darin höchstens nur noch von Hessen übertroffen wurde. Ich möchte also nochmals die Bitte aussprechen, den Petenten entgegen zu kommen und ihnen mindestens das zu gewähren, was sie zu ihrem Lebensunterhalt nötig haben. Die Bitten dieser Leute sind noch als sehr bescheiden zu bezeichnen.

Präsident Dr. **Gönner** teilt hierauf mit, daß ein weiterer Antrag Dr. Wilckens und Genossen eingekommen sei, der nicht auf empfehlende Ueberweisung des Punktes c der Petition der Straßenwärter, sondern lediglich auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme laute.

Abg. **Frühauf**: Bezüglich der Arreststrafen besteht lediglich eine vom Gesetz der Regierung eingeräumte Befugnis, von der sie durch Verordnung Gebrauch machen kann. Ich habe mich gewundert, vom Regierungstisch keine genügende Begründung dafür zu hören. So lange keine andere Begründung, als die vom Regierungsvertreter ausgesprochene uns vorgetragen wird, müssen wir uns wundern, warum noch eine einzige Beamtenklasse in so exzeptioneller Weise behandelt wird. Ich weise auf andere diskretionäre Befugnisse der Regierung hin, von der sie Jahrzehntelange keinen Gebrauch gemacht hat. Es ist gesagt worden, es sind ja auch keine Mißstände vorgekommen. Wenn aber einmal etwas vorgekommen ist, dann ist es zu spät, und wenn das Kind in den Brunnen gefallen ist, dann hilft es nichts mehr, wenn wir nachher einen Deckel auf den Brunnen machen. Wir empfinden diese ausnahmsweise Behandlung einer Beamtenklasse als etwas durchaus Unwürdiges. Wenn der Abg. Birkenmayer meint, man brauche die Arreststrafe, um die Disziplin aufrecht zu erhalten, dann würde ich ihm empfehlen, einen Antrag zu stellen, daß die Arreststrafe für sämtliche Gehaltsklassen, von Gehaltsklasse A an, eingeführt wird. (Heiterkeit.) Ich kann nicht finden, daß gerade die unteren Beamten einer derartig verschärften Disziplin unterworfen werden müssen, die, wie von der Regierungsbank immer wieder hervorgehoben wird, eine vorzügliche ist. Es ist viel besser, wenn wir nicht wollen, daß auf dem nächsten Landtag Petitionen von allen möglichen Seiten kommen, wir machen heute schon tabula rasa. Wir sparen damit Zeit und Arbeit. Ich stimme für den Antrag Klein.

Sämtliche auf die eingereichten Positionen bezüglichen Anträge der Budgetkommission mit Ausnahme des Antrags zu Punkt c. der Bitte des Vereins der Straßenmeister um Neuregelung ihrer Einkommensverhältnisse (Abschaffung des Arrests als Ordnungsstrafe) werden ohne Debatte angenommen.

Bei der Beratung über die zu der letztgenannten Petition, Punkt c, vorliegenden Anträge Klein (auf empfehlende Ueberweisung) und Dr. Wilckens (auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme) bemerkt

Abg. **Klein**: Die Ausführungen des Berichterstatters haben mich, so eingehend sie auch waren, nicht überzeugen können, ebenso wenig diejenigen des Herrn Regierungsvertreters. Der den Straßenmeistern unterlaufene Irrtum, es handle sich um eine Ausnahmebestimmung, ist

nebensächlich. Die Hauptsache ist, daß die ganze Frage erfaßt und der Arrest als Ordnungsstrafe überhaupt beseitigt wird. Wir alle waren entsetzt, daß eine derartige vorsintflutliche Bestimmung überhaupt noch besteht. Wir wollen sie beseitigen und zwar rasch beseitigen. Ueberweisung zur Kenntnisnahme ist gar zu schwach. Dann liegt der Beschluß ruhig im Aktenschrank bis zum nächsten Landtag. (Heiterkeit.)

Abg. Dr. **Wilckens**: Zwischen dem Antrag Klein und meinem Antrag besteht nur ein formeller Unterschied; materiell bin auch ich der Meinung, daß die Arreststrafe gegenüber den Straßenmeistern als Disziplinarstrafe aufgehoben werden sollte. Aber erstens halte ich die Sache nicht für dringlich, schon deshalb nicht, weil wir heute gehört haben, daß während der ganzen Zeit nur in einem Fall von der Befugnis der Erkennung von Arreststrafe Gebrauch gemacht wurde; zweitens dürfen wir uns darüber nicht täuschen, daß die in Betracht kommenden Beamten in der Begründung ihrer Petition sich in einem erheblichen Irrtum befunden haben; drittens, und das ist der Hauptgrund, hat die Sache ihre erheblichen Konsequenzen für eine Anzahl anderer Beamtenkategorien und bedarf deshalb noch der Prüfung. Bei dieser Sachlage scheint es mir richtiger zu sein, die Regierung zunächst um eine wohlwollende Prüfung der Sache anzugehen. Eine Aenderung des Beamtengesetzes ist nicht erforderlich, vielmehr ist lediglich die Bestimmung der landesherrlichen Verordnung einer Revision zu unterziehen. Eine derartige Revision soll nun die Großh. Regierung in die Wege leiten; dafür muß ihr aber eine gewisse Zeit gelassen werden.

In seinem Schlußwort bemerkt der Berichterstatter Abg. **Hergt** gegenüber dem Abg. Klein, daß er lediglich den Standpunkt der Budgetkommission dargelegt habe. Die Budgetkommission hat sich keineswegs dem Wunsche der Straßenmeister gegenüber unfreundlich gestellt, sondern sich nur gesagt, daß eine Aenderung nur möglich sei auf Grund eingehender Prüfung der Frage. Der Abg. Klein hat die Bestimmung der betreffenden Verordnung als vorsintflutlich bezeichnet. Warum hat er sich aber nicht, als im Jahr 1888 das Beamtengesetz geschaffen wurde, gegen die Aufnahme einer derartigen Bestimmung gewehrt?

Der Antrag des Abg. Klein und Gen. wird hierauf mit allen gegen 17 Stimmen abgelehnt, der Antrag Wilckens und Gen. mit großer Majorität angenommen.

Schluß der Sitzung 2¼ Uhr nachmittags.

---

* **Karlsruhe,** 24. März. 51. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Samstag den 26. März 1904, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung über den Antrag des Abg. Eichhorn u. Gen., die Errichtung von Arbeiterkammern betr. — Drucksache Nr. 38 —.

2. Beratung des Berichts der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Bitte der Stadtgemeinde Neuenburg a. Rh. und der Gemeinde Steinenstadt, die Herstellung eines Bahnüberganges beim Bahnhof Neuenburg betr. Berichterstatter: Abg. Franz.

3. Desgleichen über die Bitte der Gemeinden Grünsfeld, Geroldshausen u. a. wegen Erlangung eines Nachtpersonenzugs Würzburg—Lauda der Odenwaldbahn. Berichterstatter: Abg. Duffner.

Verantwortlich für den Bericht über die Verhandlungen der Zweiten Kammer: Dr. Karl Schweickert
Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei. Beide in Karlsruhe.
Expedition der „Badischen Landeszeitung" in Karlsruhe.