

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert**

**Baden / Ständeversammlung**

**Karlsruhe, 1819 - 1933**

Beilagen zur 63. Sitzung (14.04.1902)

**urn:nbn:de:bsz:31-28868**

## N<sup>o</sup> 20 d.

Beilage zum Protokoll der 63. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 14. April 1902.

### Bericht

der

Budgetkommission der zweiten Kammer

über das

### Budget des Großh. Ministeriums des Innern.

Hauptabtheilung IV

für die

Budgetjahre 1902 und 1903.

Verwaltungszweige der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues.

Ausgabe Titel XVII, Seite 64 ff. und (Gehaltsetat) Seite 140 ff. des dritten Beilagenheftes.

Einnahme Titel IX, Seite 100 ff. des dritten Beilagenheftes.

Erstattet durch den Abgeordneten **Sergt.**

### Vorbemerkung.

Die Ausgaben unter Titel XVII, B. im außerordentlichen Etat und zwar

I Straßenbau §§ 1—20 und § 22 . . . . .	350 700 M
II Wasserbau §§ 23—27 . . . . .	227 000 "
III Verschiedenes §§ 28—33 . . . . .	313 550 "
zusammen . . . . .	891 250 M

wurden in der 31. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer am 1. Februar d. J. bereits genehmigt.

## Antrag der Kommission.

Die weiteren Ausgaben unter Titel XVII

### A. im ordentlichen Etat

I. Zentralverwaltung §§ 1—9	
II. Allgemeiner Aufwand der Bezirksverwaltung §§ 10—21	
III. Straßenbau §§ 22—30	
IV. Wasserbau §§ 31—40	
V. Landeskultur und Feldbereinigung §§ 41—48	
VI. Katastervermessung §§ 49—55	
VII. Meteorologie und Hydrographie § 56	
VIII. Topographische Karte § 57	
im Gesamtbetrag für das Jahr 1902 . . . . .	5 053 425 M.
" " " 1903 . . . . .	5 104 979 "
somit für die Budgetperiode . . . . .	10 158 404 M.

### B. im außerordentlichen Etat

I. Straßenbau § 21 . . . . .	300 000 M.
------------------------------	------------

ferner die Einnahmen unter Titel IX

### A. im ordentlichen Etat

I. Wasser- und Straßenbau §§ 1—9	
II. Katastervermessung §§ 10 und 11	
III. Topographische Karte § 12	
im Gesamtbetrag für das Jahr 1902 . . . . .	1 198 142 M.
" " " 1903 . . . . .	1 198 142 "
somit für die Budgetperiode . . . . .	2 396 284 M.

### B. im außerordentlichen Etat

§§ 1—3, Gesamtbetrag für die Budgetperiode . . . . .	242 257 M.
--	------------

beantragt die Kommission gleichfalls zu genehmigen.

## Bemerkungen zu einzelnen Anforderungen.

### Ordentlicher Etat.

#### I. Centralverwaltung.

##### § 1 Gehaltsetat.

Wegen dauernden Wachsens der Geschäftsaufgaben ist ein weiterer Zentralinspektor D<sub>1</sub>, ferner zur Ermöglichung des Vorrückens eines älteren, tüchtigen Revidenten von G<sub>5</sub> nach F<sub>3</sub> ein weiterer Revisor und behufs etatmäßiger Anstellung eines Topographen ein weiterer Zeichner (Gehaltsklasse I) F<sub>5</sub> anverlangt, während unter G<sub>5</sub> (Revidenten) zwei und unter H<sub>1</sub> (Technische Assistenten) eine Stelle weniger angefordert sind

Die Kommission hatte gegen diese Änderungen nichts einzuwenden.

## II. Bezirksverwaltung.

### § 10. Gehaltsetat.

1. Nach den Erläuterungen bezieht ein Beamter D<sub>1</sub> als Rheinschifffahrtsinspektor 1200 M. Nebengehalt zu Lasten von Titel VII § 2. Die Kommission ersuchte die Großh. Regierung um nähere Auskunft über dieses Nebenamt, namentlich auch darüber, mit welcher Amtsstelle dasselbe verbunden sei, und erhielt folgende Auskunft:

„Der 1. Rheinschifffahrts-Inspektionsbezirk erstreckt sich von Basel bis zur hessischen Grenze. Die Stelle des Rheinschifffahrtsinspektors für diesen Bezirk ist abwechselnd von Baden und Elsaß-Lothringen zu besetzen. Aus Zweckmäßigkeitsgründen hat man sich 1885 dahin vereinbart, daß bis auf Weiteres an Stelle der alternirenden Besetzung der Stelle eine Theilung des Aufsichtsbezirks zwischen den beiden Uferstaaten treten und die Strecke von Basel bis zur Lauter einem elsäß-lothringischen und die Strecke von der Lautermündung bis zur hessischen Grenze einem badischen Beamten zur Beaufsichtigung zugewiesen werden soll. Bei dieser bewährt befundenen Regelung ist es seither verblieben.

Das Nebenamt des badischen Rheinschifffahrtsinspektors war seither gewöhnlich mit der Stelle des Vorstands der Großh. Rheinbauinspektion Mannheim verbunden; bei der vor Kurzem erfolgten Neubesetzung dieser letzteren Stelle wurde bestimmt, daß der an die Rheinbauinspektion Karlsruhe versetzte seitherige Vorstand der Rheinbauinspektion Mannheim, der mit den bezüglichen Verhältnissen der fraglichen Rheinstrecke in hohem Grade vertraut ist, die Stelle des badischen Rheinschifffahrtsinspektors auch von seinem neuen Dienstorte aus noch bis auf Weiteres fortzuversetzen habe, wie dies auch bei dem Dienstwechsel im Jahre 1886 angeordnet war.“

Die Kommission ist demgegenüber der Meinung, daß es angezeigt wäre, die Versetzung des fraglichen Nebenamtes ständig dem Rheinbauinspektor in Mannheim zu übertragen, weil Mannheim als Sitz der Rheinschifffahrtskommission gilt, auch die Konferenzen derselben in der Regel hier abgehalten werden und weil bei Vertretung der badischen Rheinschifffahrtsinteressen die Handelsstadt Mannheim in erster Linie in Betracht kommen dürfte.

2. Die Erläuterung auf Seite 145 zu „Bureauassistenten J9“ ist nach Mittheilung der Großh. Regierung zu berichtigen, weil ein mit der Pegelbeobachtung beauftragter seitheriger Bureaugehilfe, welcher hiefür 100 M. aus dem unter § 33 Seite 75 für Pegelbeobachtung am Rhein und Bodensee vorgesehenen Betrag von 737 M. bezieht, nach Aufstellung des Budgets etatmäßig als Bureauassistent angestellt wurde. Die fragliche Erläuterung zu § 10 auf Seite 145 muß deshalb lauten: „2 Beamte beziehen als Pegelbeobachter zu Lasten von § 33 zusammen 144 M.“ und diejenige zu § 33 auf Seite 75: „Für Pegelbeobachtung beziehen 3 Bureauassistenten zc. zusammen 392 M.“ In den angeforderten Beträgen tritt hierdurch eine Aenderung nicht ein.

### § 12. Bezüge des nicht etatmäßigen Personals.

Die geprüften Straßen- und Dammeisteranwärter, welche als Bauaufseher und mit Beamteneigenschaft sowohl im eigentlichen staatlichen Dienst als auch bei Arbeiten für Kreise und Gemeinden bisher gegen Tagesgehältern verwendet wurden, sollen künftig Jahresvergütungen in der Höhe ihres seitherigen Gebühreneinkommens erhalten; eine Maßnahme, welche die Budgetkommission nur billigen konnte. Ueber die Dauer der Probendienstzeit dieser Anwärter bis zur Verleihung der Beamteneigenschaft hat die Großh. Regierung auf Anfrage Folgendes mitgetheilt:

„Die Zahl der zur Zeit im Dienst befindlichen Straßen- und Dammeisteranwärter beträgt 35.

Im Staatsvoranschlag sind mit Rücksicht auf den voraussichtlichen Zugang durch die Prüfungen in den Jahren 1902 und 1903 und den gleichzeitigen Abgang in Folge Ernennung von Anwärtern zu etatmäßigen Beamten 40 vorgesehen. Von den 35 Anwärtern stehen 19 im Besitz der Beamteneigenschaft. Die Anzahl derselben ist so gewählt, daß im Allgemeinen jeder der 23 Rheinbau- und

Wasser- und Straßenbauinspektionen ein im Besitz der Beamteneigenschaft befindlicher Anwärter zugewiesen werden kann, welcher im Falle der Erkrankung von Damm- oder Straßenmeistern oder deren Einberufung zu militärischen Übungen mit der vorübergehenden Dienstbeforgung betraut werden kann.

Durch Abgänge in jüngster Zeit ist die Zahl der Anwärter mit Beamteneigenschaft etwas gemindert, wird aber durch demnächstige Verleihungen wieder erhöht werden.

Die Straßen- und Dammmeisteranwärter gehören zu jenen Personen des staatlichen Dienstes, welchen nach Anlage A. III. Ziff. 3 der Landesherrl. Verordnung vom 7. Februar 1890, die Aufnahme in den staatlichen Dienst betreffend, und den besonderen Bestimmungen über die Probefristzeit die Beamteneigenschaft schon nach einjähriger Probefristzeit verliehen werden kann. In der Regel ist aber eine längere Zeit nöthig, um die Anwärter, welche theilweise in jungen Jahren in den Dienst treten, hinreichend zu erproben, ob sie zur dauernden Beibehaltung im Dienste vereignet sind. Auch rücken sie in die Stellung als nichtetatmäßige Beamte erst nach Maßgabe des Abganges etatmäßiger Straßen- und Dammmeister ein. Die Dauer bis zur Ernennung als nichtetatmäßiger Beamter beträgt hiernach im Durchschnitt 3 Jahre. Nur den civilversorgungsberechtigten Militäranwärtern, die aber auch erst in reiferen Jahren in den Dienst treten, wird die Beamteneigenschaft nach § 6 der oben genannten Landesherrlichen Verordnung mit Rücksicht auf die bundesrätlichen Bestimmungen über die Höchstdauer der Probezeit schon nach einem Jahre ertheilt."

Ihre Kommission glaubt der Großh. Regierung empfehlen zu sollen, mit der Verleihung der Beamteneigenschaft an die Anwärter etwas rascher vorzugehen, soweit dies nach den Bestimmungen der Landesherrlichen Verordnung vom 7. Februar 1890 und ohne Beeinträchtigung der dienstlichen Interessen thunlich erscheint. Auch ist die Kommission der Meinung, daß den Anwärtern im Falle ihrer Verwendung außerhalb ihres Stationierungsortes neben der Jahresvergütung eine angemessene Zuschlagsgebühr bewilligt werden sollte.

### § 13. Sonstige persönliche Ausgaben.

### § 15. Sachliche Amtskosten.

Den Kreisverbänden war es nach § 11 des Straßengesetzes vom 14. Juni 1884 anheimgegeben, zur Leitung und unmittelbaren Beaufsichtigung der Bau- und Unterhaltungsarbeiten an den Kreisstraßen und an den sonstigen in Kreispflege übernommenen öffentlichen Wegen eigene technische Beamte zu bestellen oder auch, wenigstens bezüglich der Kreisstraßen, die Mitwirkung der technischen Staatsbehörden und deren Personal in Anspruch zu nehmen. Von dieser letzteren Befugniß haben sämtliche Kreisverbände Gebrauch gemacht. Da nach der Bestimmung des genannten Gesetzes die Mitwirkung der technischen Staatsbehörden, welche sich gemäß § 15 des Gesetzes auch auf die den Kreisverbänden zur Unterhaltung überwiesenen Landstraßen erstreckt und weiterhin auch für die in Kreispflege übernommenen sonstigen öffentlichen Wege gewährt wurde, in der Hauptsache, d. i. für Leitung und Beaufsichtigung der Arbeiten, unentgeltlich zu leisten ist, so werden die Kreisverbände nur zum Ersatz der Kosten für Schreibaushilfen und sonstigen Bureauaufwand (sachliche Amtskosten) herangezogen. Es konnte aber bei der zum Theil sehr erheblichen Inanspruchnahme der Wasser- und Straßenbauinspektionen seitens der Kreise nicht ausbleiben, daß diese freiwillig den beteiligten Beamten der Inspektionen Vergütungen bewilligten, welche bei einzelnen Kreisen recht ansehnliche Gesamtbeträge erreichten.

Die Großh. Regierung beabsichtigt nun „zur weiteren Förderung der Kreise in ihren Aufgaben auf dem Gebiete des öffentlichen Straßen- und Wegewesens, zugleich aber aus inneren dienstlichen Gründen“ die Kreisverbände von diesen Leistungen zu entbinden und die fraglichen Ausgaben ganz auf die Staatskasse zu übernehmen. Ebenso sollen aus Billigkeitsgründen auch die bei Arbeiten für Gemeinden bisher von diesen zurückgehobenen sachlichen Amtskosten künftig aus der Staatskasse bestritten werden.

Zu diesen Zwecken sind angefordert:

in § 13. a. für Vergütungen und besondere Belohnungen der etatmäßigen und nicht etatmäßigen Beamten . . . . .	30 000 M.
b. für Schreibaushilfen bei den Inspektionen . . . . .	3 600 M.
in § 15. a. für Uebernahme des bisher von den Kreisen bestrittenen Theiles der sachlichen Amtskosten . . . . .	5 800 M.
b. desgleichen für den bisher von den Gemeinden zurückerhobenen Theil . . . . .	600 M.

Die Budgetkommission hat sich mit diesen Maßnahmen, welche sowohl im Interesse der Kreise und Gemeinden als auch im dienstlichen Interesse nur begrüßt werden können, einverstanden erklärt, jedoch nähere Auskunft darüber erbeten, welche Vergütungen von den einzelnen Kreisen bisher für das Personal der Technischen Staatsbehörden geleistet wurden und nach welchen Grundsätzen künftig die Vertheilung der hiefür angeforderten Summe erfolgen soll.

Auch war die Kommission der Ansicht, daß diese Vergütungen entziffert und für die etatmäßigen Beamten gemäß § 21 u. 23 des Etatgesetzes als Nebengehalte im Staatsvoranschlag ersichtlich gemacht werden sollten.

Hierzu äußerte sich die Großh. Regierung folgendermaßen:

„Die Vergütungen und Belohnungen, welche die Kreise im Jahre 1901 für die Inanspruchnahme der Wasser- und Straßenbauinspektionen im Jahr 1900 an die Beamten der Bauverwaltung bezahlt haben, betragen im Kreis

Lörrach . . . . .	530 M.
Offenburg . . . . .	1 375 „
Waldshut . . . . .	860 „
Freiburg . . . . .	2 988 „
Billingen . . . . .	552 „
Konstanz . . . . .	3 200 „
Baden . . . . .	1 487 „
Karlsruhe . . . . .	3 450 „
Mannheim . . . . .	2 390 „
Heidelberg . . . . .	2 130 „
Mosbach . . . . .	2 500 „

Summe: 21 462 M.

Hiervon entfallen auf

12 Inspektionsvorstände und 1 Sektionsvorstand . . . . .	4 725 M.	im Durchschnitt rund 363 M.
1 zweiten Inspektionsbeamten . . . . .	350 „	
3 technische Assistenten . . . . .	400 „	im Durchschnitt rund 133 „
19 Bureauassistenten und Bureaugehilfen . . . . .	4 885 „	im Durchschnitt rund 257 „
89 Straßenmeister und 6 Straßenmeistergehilfen . . . . .	11 102 „	im Durchschnitt rund 106 „

Summe wie oben 21 462 M.

An nichtetatmäßiges Personal sind solche Belohnungen gelangt außer an die Bureaugehilfen an solche Straßenmeistergehilfen, welche mit der Verwaltung eines Straßenmeisterbezirkes betraut sind oder vorübergehend einen Straßenmeister vertreten haben.

Bei den Inspektionsvorständen bewegen sich die Bewilligungen zwischen 150 M. und 650 M., bei den technischen Assistenten zwischen 50 M. und 250 M., bei den Straßenmeistern und Straßenmeistergehilfen zwischen 30 M. und 250 M. und bei den Bureauassistenten und Bureaugehilfen zwischen 50 und 880 M. Die sehr beträchtlichen Unterschiede sind keineswegs durch die verschiedene Inanspruchnahme gerechtfertigt. Die Kreise Lörrach und Offenburg befassen sich z. Bt. gar nicht mit der Unterhaltung der Gemeindewege, Waldshut und Freiburg haben nur die Wegwärter,

Billingen hat die Wegwärter und die Hilfsarbeiter übernommen; von den Kreisen Lörrach, Billingen und Waldshut haben die Inspektionsvorstände Belohnungen noch nie bezogen, wohl aber jene in den Kreisen Freiburg und Offenburg. Auch die Inspektionsvorstände und II. Beamten im Kreis Mosbach, obwohl dieser bereits zu Beginn des Jahres 1895 probeweise und seit 1901 endgültig die wichtigeren Gemeindewege zur vollständigen Unterhaltung übernommen hat, haben Belohnungen von der Kreisverwaltung nicht erhalten. Man sieht, die Leistungsfähigkeit der Kreise war mehr maßgebend, als das Maß der Inanspruchnahme der technischen Staatsbeamten.

Die Uebernahme der bisherigen Leistungen der Kreise an die Beamten der technischen Bezirksbehörden auf die Staatskasse strebt nun neben der Entlastung der Kreise eine gerechtere Vertheilung an. Aus der angeforderten Summe von 30 000 M. sollen alle Beamten der Straßenbauinspektionen, die neben ihrem eigentlichen Amt noch in erheblichem Umfang mit Geschäften für die Kreisverwaltungen befaßt sind, Vergütungen erhalten; dabei soll an der früheren grundsätzlichen Unterscheidung zwischen den sogen. Kreiswegen und den Kreisstraßen nicht unbedingt festgehalten werden; es ist vielmehr beabsichtigt, die Vergütungen nach dem Maß der Arbeitsleistungen zu bemessen und dabei auch auf außergewöhnliche und vorübergehende Verhältnisse (Neubauten an Kreisstraßen, Anregung und Förderung von Gemeindewegbauten durch die Kreise u. dergl.) Rücksicht zu nehmen. Es fehlt auch an jedem Grund, Beamten, die einmal mit Kreisgeschäften befaßt waren und hierfür eine Vergütung bezogen haben, diese unverkürzt weiter zu belassen, obgleich ihre Thätigkeit für den Kreis, sei es nun durch eine andere Geschäftseintheilung bei der Inspektion, größere Inanspruchnahme durch den Dienst für den Staat u. s. w., sei es aus in ihrer eigenen Person liegenden Gründen, z. B. Krankheit, längere Beurlaubung, vielleicht eine Zeit lang vollständig aufgehört oder im Ganzen eine wesentliche Einschränkung erfahren hat. Daß bei den Bewilligungen der Kreise solche Umstände im Allgemeinen außer Betracht blieben und daß die Vergütungen sich immer mehr zu festen Bestandtheilen des Dienst Einkommens herausbildeten, war ein Mißstand, der nicht nur da und dort für die Verwaltung empfindlich sich fühlbar machte, sondern vor Allem eine große Unbilligkeit gegen die Beamten selbst enthielt.

So wie die Verhältnisse liegen, wird für eine gerechte und billige Vertheilung der Vergütungen auf einem anderen Wege als im engsten Anschluß der Belohnungen an die wirklichen Leistungen ein geeigneter Maßstab kaum zu finden sein.

Eine Behandlung der Vergütungen als Nebengehalte gemäß Art. 21 und 23 des Etatgesetzes ist bei einer derartigen Vertheilung freilich undurchführbar. Denn zur Zeit der Aufstellung des Staatsvoranschlags ist es fast immer noch ganz ungewiß, ob und welche Kreise größere Bauten, die zu einer zeitweisen Erhöhung einzelner Bezüge Veranlassung sein könnten, zur Ausführung bringen oder veranlassen werden und ob etwa da und dort mit der Kreisfürsorge im Wegewesen weiter gegangen werden will, als seither. Die Entzifferung könnte daher stets nur entweder die thatsächlichen Bewilligungen in der vorhergehenden Budgetperiode oder aber die unter allen Umständen zu gewährenden Mindestbeträge bezeichnen. Das Erstere wäre mit der Vorschrift des Etatgesetzes ebenfalls nicht in vollständigem Einklang und das Letztere unzweckmäßig, weil dabei Nachbewilligungen unvermeidlich sein würden.

Weiter kommt aber noch hinzu, daß sich auch vielfach nicht vorausbestimmen läßt, welche Beamte für Bewilligungen in Betracht kommen werden. Zweite Beamte und technische Assistenten sind nicht immer bei jeder Wasser- und Straßenbauinspektion vorhanden; sie werden den einzelnen Inspektionen je nach dem augenblicklichen Bedarf für längere oder kürzere Zeit zugetheilt; die Stelle des zweiten Beamten versteht oft ein Ingenieurpraktikant, und durch die Zuthellung eines solchen kann auch ein technischer Assistent entbehrlich werden. So kann es wohl vorkommen, daß im ersten Jahre einer Budgetperiode die Geschäfte für den Kreis durch den Inspektionsvorstand allein besorgt werden, während im folgenden Budgetjahre auch ein zweiter Beamter und ein technischer Assistent sich daran

betheiligen. Auf die Höhe der Vergütungen können solche Aenderungen selbstverständlich nicht ohne Einfluß bleiben, wenn anders sie Vergütungen für besondere Leistungen sein und nicht zu einfachen Einkommensaufbesserungen der Beamten der Straßenbauinspektionen werden sollen.

Aber auch abgesehen von den praktischen Schwierigkeiten, welchen die Durchführung der Vorschriften des Art. 21 und 23 des Statgesetzes auf diese Vergütungen begegnet, steht ihre Anwendbarkeit überhaupt nicht außer Zweifel. Das Statgesetz hat in den Bestimmungen der bezeichneten Artikel wohl nur Geschäftsaufgaben im Auge, die zur Befriedigung eigener Bedürfnisse des Staates dienen, zum Mindesten aber von der Staatsverwaltung selbst bestimmt werden, während es hier um Vergütungen sich handelt, deren Gesamtbetrag zwar festgelegt werden kann, die im Uebrigen aber Entschädigungen für Leistungen bilden, die den Staat nur mittelbar angehen und einer Einwirkung der Staatsverwaltung entweder gar nicht oder nur auf Umwegen und in beschränktem Maße zugänglich sind. Bei dieser Rechtslage wird es angängig sein, der Einrichtung die den allseitigen Bedürfnissen am besten entsprechende Gestalt zu geben und demnach von einer vorgängigen Festlegung der einzelnen Bezüge durch die Vertheilung im Staatsvoranschlag Umgang zu nehmen.

Wenn der angeforderte Betrag gegenüber der Summe der seither von den Kreisen gegebenen Belohnungen höher gegriffen ist, so war dafür bestimmend, daß in einer Reihe von Fällen Belohnungen werden bewilligt werden müssen, wo die Kreise dies seither nicht gethan hatten, und diese Beträge durch eine entsprechende Minderung der von anderen Kreisen bewilligten Belohnungen sich nicht werden decken lassen; auch war mit der Möglichkeit zu rechnen, daß einzelne Kreise ihre Fürsorge den Gemeindegewegen zuwenden oder erweitern werden. Unterbleibt dies, so wird der angeforderte Betrag eben nicht voll zur Verwendung kommen."

Nach diesen Ausführungen sollen die Vergütungen, welche die Großh. Regierung künftig aus der Staatskasse dem mit der Leitung und unmittelbaren Beaufsichtigung der Bau- und Unterhaltungsarbeiten an den Kreisstraßen und Kreiswegen besetzten Personal der Wasser- und Straßenbauinspektionen zu bewilligen beabsichtigt, keine Nebengehalte sein, sondern alljährlich nach dem Maße der Inanspruchnahme der einzelnen Beamten neu bestimmt werden. Dieselben stellen sich demnach als besondere Belohnungen dar, auf welche die §§ 21, 23 des Statgesetzes keine Anwendung finden.

Obwohl in diesen besonderen Zuwendungen an die Beamten der Wasser- und Straßenbauinspektionen eine gewisse Ungleichheit gegenüber den Beamten der Kulturinspektionen und Rheinbauinspektionen liegt, welche derartige Nebenbezüge nicht genießen, so glaubt die Budgetkommission dennoch eine Einwendung nicht erheben zu sollen, weil die Entziehung dieser gewohnten Nebeneinnahme besonders für das Unterpersonal sehr empfindlich wäre. Indessen ist die Kommission der Ansicht, daß diese Ausnahmebehandlung der Beamten der Wasser- und Straßenbauinspektionen gelegentlich der Neuordnung des Gehaltstarifes durch ausgleichende Gehaltserhöhungen beseitigt werden sollte.

Die Zusammenstellung (Anlage 1) der Längen der Landstraßen, Kreisstraßen und in Kreisfürsorge Anlage 1. befindlichen Gemeindegewege läßt erkennen, daß die Beaufsichtigung der von den Kreisen unterhaltenen Straßen und Wege einen bedeutenden Theil der dienstlichen Thätigkeit der Wasser- und Straßenbauinspektionen in Anspruch nehmen muß.

### § 16. Für Fortbildung jüngerer Ingenieure

sind wie im letzten Budget wieder je 500 M für das Jahr angefordert. Die für 1898/1899 bewilligten 1000 M waren, wie die Großh. Regierung auf Anfrage der Budgetkommission vor 2 Jahren mittheilte (Bericht des Abg. Heimburger, Seite 4/5), nicht zur Verwendung gelangt, weil in Folge des geringen Zuzugs von Ingenieurpraktikanten die erhöhte Inanspruchnahme der im Dienst befindlichen Ingenieure eine zeitraubende Beschäftigung mit wissenschaftlichen Arbeiten oder längere Abwesenheit auf Studienreisen nicht gestattete. Die Budgetkommission fand damals diese Auskunft sehr unerfreulich und sprach sich warm im Sinne der Bewilligung von Unterstützungen zu Studienreisen jüngerer Ingenieure aus. Leider erhielt ab

Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 5. Beilageheft.

die Kommission auch diesmal wieder auf ihre Anfrage, ob die für 1900/1901 bewilligten 1000 *M* Verwendung fanden, die gleiche unbefriedigende Antwort, wie folgt:

„Die im Staatsvoranschlag für 1900/1901 für jedes Jahr bewilligten 500 *M* sind unverwendet geblieben, weil keiner der jüngeren Ingenieure unter Einreichung einer — in oder außerhalb des Dienstes gefertigten — wissenschaftlichen Arbeit um eine Prämie oder ein Reifestipendium sich beworben hat. Hiernach war kein Bedürfnis zu erkennen, diese Anforderung nunmehr für die Jahre 1902/1903 höher zu greifen; wenn sie, obschon seit 4 Jahren nicht mehr in Anspruch genommen, doch wiederholt worden ist, so war hiefür bestimmend, daß in der jüngsten Zeit der Zugang zum staatlichen Dienst im Ingenieurfach namhaft sich gehoben hat und so allmählig auch die Gelegenheit sich wieder ergeben mag, Prämien und Reifestipendien zu bewilligen. Ist dies einmal wieder in erheblichem Maß der Fall, so würde die Anforderung hiefür wieder auf den früheren Satz — 1700 *M* — zu erhöhen sein.“

Die Kommission ist der Ansicht, daß die Bewilligung der Reifestipendien nicht von der vorgängigen Einreichung einer wissenschaftlichen Arbeit abhängig gemacht werden sollte; die Auflage, nach Rückkehr von der Reise einen Bericht über einen bestimmten Studiengegenstand oder einen allgemeinen Reisebericht zu liefern, wie dies bei anderen Verwaltungen üblich ist, würde genügen, um den Nachweis der fachlichen Fortbildung, welche der Hauptzweck der Reise sein soll, zu erbringen. Gerade in der letzten Budgetperiode war eine besonders günstige Gelegenheit durch die Ausstellung in Paris gegeben, die Fortschritte der Technik auf allen Gebieten zu studieren; nach der Meinung der Kommission hätten die bewilligten Mittel vollständig dazu verwendet werden sollen, um auch einigen Ingenieuren der Wasser- und Straßenbauverwaltung den Besuch dieser Ausstellung zu ermöglichen, wie dies z. B. seitens der Eisenbahnverwaltung gegenüber ihren Ingenieuren in weitgehendem Maße geschah.

Indem die Kommission die Bewilligung der für 1902/03 anverlangten 1000 *M* beantragt, möchte sie der Großh. Regierung die Anregung geben, die Bewerbung um Reifestipendien durch Erleichterung der Bedingungen im angegebenen Sinne zu fördern; dabei scheint es der Kommission keineswegs geboten, daß die Bewilligungen auf jüngere Ingenieure beschränkt werden sollen; vielmehr hält sie es für sehr nützlich, wenn auch schon längere Zeit im Dienst befindliche Ingenieure dann und wann zum Besuch einer Fachausstellung, zur Besichtigung eines hervorragenden Neubaus u. dergl. mit nachfolgender Berichterstattung auf Verwaltungskosten beauftragt würden.

Bei solcher Verwendung würde die Kommission eine höhere Anforderung im nächsten Budget im Interesse der Sache empfehlen.

### III. Straßenbau.

#### § 28. Unterhaltung der Landstraßen.

(Zugleich zu § 21 des außerordentlichen Etats, Zuschlag zum Unterhaltungsetat der Landstraßen wegen Einführung der deckenweisen Unterhaltung.)

Nach den Erläuterungen zu § 28 war

die Länge aller Landstraßen am Ende des Jahres 1899 . . . . .	3 099,675 km
der Zugang während der Budgetperiode 1900/01 . . . . .	12,883 km
der Abgang durch Ausscheidung während der Budgetperiode	
1900/01 . . . . .	52,993 „
daher im Ganzen Abgang 1900/01 . . . . .	40,110 „
und die Gesamtlänge am Ende des Jahres 1901 . . . . .	3 059,565 km
Dazu kommen in der Budgetperiode 1902/03 . . . . .	24,884 km
dagegen werden ausgeschieden in der Budgetperiode 1902/03 . . . . .	18,521 „
daher im Ganzen Zugang 1902/03 . . . . .	6,363 „
und die Gesamtlänge Ende 1903 voraussichtlich . . . . .	3 065,928 km

Für die ständige Unterhaltung war im Budget 1900/01 mit Einrechnung der im Nachtrag für Verbesserung der Straßenwartzlöhne bewilligten 20 000 *M.* der Kilometerfuß 556 *M.* 44 *S.*; dieser Satz ist für 1902/03 auf 557 *M.* für den Kilometer aufgerundet, dabei jedoch für die Unterhaltung der innerhalb Ortschaften liegenden Landstraßenstrecken (rund 390 km) noch ein jährlicher Zuschuß von 34 000 *M.* anverlangt, d. i. auf die Gesamtstraßenlänge ausge schlagen 11 *M.* pro Kilometer. Es stellt sich also der Kilometerfuß für 1902/03 im Ganzen auf 568 *M.* gegenüber 550 *M.* für 1900/01 und 534 *M.* für 1898/99, ein bedeutendes Anwachsen der Unterhaltungskosten, welches aber in der Steigerung der Löhne und Materialpreise, im Wachsen des Verkehrs und der Ansprüche an die Beschaffenheit der Straßen, in der erforderlichen Erneuerung von Brücken, Dohlen und Pflasterungen begründet und nicht zu beanstanden ist.

Ueber den Fortschritt der deckenweisen Unterhaltung und über die dabei gewonnenen Erfahrungen theilt die Großh. Regierung mit:

„In den Jahren 1900 und 1901 sind 191,512 km Landstraßen in verschiedenen Theilen des Landes zur Eindeckung gekommen — im ersten Jahre unter Benützung von 4, im zweiten mit 5 Dampfstraßenwalzen.

Für die Jahre 1902 und 1903 ist beabsichtigt, mit Einstellung von 6 Dampfwalzen weitere 277,592 km Straßen einzudecken, so daß bis zum Schluß des Jahres 1903 im Ganzen 469,104 km Landstraßen mit neuen Schotterdecken versehen sein werden.

Die Arbeit ist im Sinne der mit dem Staatsvoranschlage für 1900/1901 den Landständen übergebenen Denkschrift zur Ausführung gelangt und soll in gleicher Weise auch in der Folge fortgesetzt werden. Die Voraussetzungen und Ermittlungen in jener Denkschrift haben im Allgemeinen als zutreffend sich erwiesen. Allerdings haben die Preise für Schotterbeschaffung, wie sie den dortigen Berechnungen zu Grunde gelegt worden sind, trotz der gegenwärtigen gedrückten wirthschaftlichen Lage in manchen Landestheilen sich erhöht und auch die Kosten für Schotterbefuhr sich gesteigert. Diese Erscheinung vertheuert indeß nicht allein die deckenweise Unterhaltung, sondern die Landstraßenunterhaltung überhaupt.

Weiter hat die Erfahrung gezeigt, daß, wenn die deckenweise Unterhaltung wirthschaftlich vortheilhaft sein soll, nur durchaus widerstandsfähige Schottersteine zur Eindeckung verwendet werden dürfen. Von mindereften Gesteinsarten wird ein zu großer Theil durch die schweren Walzen zerdrückt, der bei der deckenweisen Unterhaltung eintretende Vortheil geringeren Schotterverbrauchs geht verloren und die Kosten des Einwalzens selbst kommen dadurch nicht zum Ersatz. Auf vielen Straßenstrecken, bei welchen zur seitherigen slickweisen Unterhaltung Kalkstein und minderwerthige Gneise und Granite verwendet worden sind, hat man deßhalb zur Eindeckung die besten Schotterarten — Basalte, Porphyre und Phonolithe — verwendet. Uebrigens ist man auch bei der slickweisen Unterhaltung fortdauernd bestrebt, festere Gesteinsarten zu verwenden.

Weiter hat die Erfahrung erwiesen, daß auch die Kosten für die Handarbeiten — Reinigen und Abklothen der Straße vor der Schottereinlage und Schottereinlegen — vielerorts etwas höher werden, als bei der Berechnung der Kosten für die deckenweise Unterhaltung angenommen war. In den beiden verflossenen Jahren sind eben die Arbeitslöhne nicht nur nicht zurück, sondern in vielen Gegenden weiter in die Höhe gegangen.

Dagegen bewegen sich die Kosten für das Einwalzen des Schotters durchweg in den Grenzen der gemachten Annahmen. Bei der Verdingung der Walzarbeiten ist eine Reihe zuverlässiger und leistungsfähiger Unternehmer aufgetreten, welche die ihnen übertragenen Arbeiten zu annehmbaren Preisen gut ausgeführt haben. Es hat so bei den Verdingungen für 1902/3 — jetzt auch unter Betheiligung eines badischen Unternehmers — ein erwünschter Wettbewerb sich entwickelt.

Der Vollzug der Walzarbeiten ist seither im Allgemeinen ohne Schwierigkeit vor sich gegangen. Die in Behandlung befindliche Straßenstrecke wird, wo immer eine Umleitung des Verkehrs thunlich ist, abgesperrt, weil nur dann die neue Decke in vollkommener Weise hergestellt werden

kann. Ist aber eine Verkehrsabspernung nicht angängig, so müssen für die einzudeckende Straße Verkehrsbeschränkungen eintreten. Lastfuhrwerke dürfen während der Arbeitszeit in der Regel von Morgens 6 Uhr bis Abends 6 Uhr die Walzstrecke nicht befahren und auch während der Nachtzeit ist das Gewicht der Lastfuhren zu beschränken. Der Verkehr mit leichten Fuhrwerken wird stets gestattet; diese haben aber vor den geschlossenen Schranken der Arbeitsstrecke so lange zu warten, bis die Durchfahrt gestattet wird. Solche in der Regel nur kurz dauernde Belästigungen des Verkehrs sind im Vergleiche zu den Vortheilen, welche dem Fuhrwerksverkehr nach Herstellung der Decke aus der Benützung einer glatten, ebenen Fahrbahn zugehen, nicht von Belang und fast allerwärts von der Bevölkerung ohne Beschwerden ertragen worden; nur im oberen Abthale haben die Fuhrwerksbesitzer den Verkehrsbeschränkungen sich nicht leicht anbequemt. Die bisherigen Erfahrungen haben aber auch erwiesen, daß überall die Aufrechterhaltung des Verkehrs — wenn auch in beschränktem Umfang — die Balzarbeit namhaft erschwert und vertheuert; auch wird in solchem Fall die neue Decke erheblich weniger gut als dort, wo die Straße vollständig abgesperrt werden konnte. Ein Mißstand hat darin sich gezeigt, daß die auf steileren Gebirgsstraßen bei Glättebildung als Sperrvorrichtung angewendeten sog. Kräzer die neu eingedeckte Straße in hohem Maße beschädigen; es ist zur Zeit Gegenstand näherer Erwägung, ob auf solchen Straßen die deckenweise Unterhaltung überhaupt beibehalten werden kann. Daß die Straßen in der der Eindeckung vorangehenden Zeit vielfach uneben, rauh und holperig geworden sind, ist eine mit der deckenweisen Unterhaltung verknüpfte unerwünschte Folge, wie dies in der oben erwähnten Denkschrift — S. 6 — schon zum Ausdruck gebracht ist. Indes wird durch hinhältliche Ausbesserung der schadhafsten Stellen diesem Mißstande nach Thunlichkeit vorgebeugt und ebenso darauf Bedacht genommen, daß solche stark abgenützte Straßenstrecken jenseit nur kurze Ausdehnung haben.

Im Ganzen können die Erfahrungen, welche in den letztverfloffenen beiden Jahren mit der deckenweisen Unterhaltung gemacht worden sind, als wohl befriedigende bezeichnet werden; das Unterhaltungssystem hat ohne Zweifel als eine Wohlthat für den Verkehr sich erwiesen.“

Die Kommission hat von diesen erfreulichen Mittheilungen gerne Kenntniß genommen und glaubt sich auf Grund derselben zu der Erwartung berechtigt, daß die von der Einführung des Decksystems erhofften Vortheile immer mehr zur Geltung kommen werden.

#### IV. Wasserbau.

Die Kommission hat sich zu den Anforderungen für Rheinbau und Binnenflußbau nähere Angaben über den Stand der Arbeiten bezw. über die für 1902/03 beabsichtigten Ausführungen erbeten und folgende Auskunft erhalten:

„Zu § 37. Rheinbau.

Die Denkschrift vom Jahre 1885 über die Korrektion des Oberrheins von der Schweizergrenze unterhalb Basel bis zur hessischen Grenze unterhalb Mannheim (III. Heft der Beiträge zur Hydrographie des Großherzogthums Baden) berechnet die Aufwendungen für den Ausbau des Rhein-Korrektionswerkes (§ 37 b) in der Zeit von 1885 bis zu der für das Jahr 1920 in Aussicht genommenen Fertigstellung der Korrektion auf 11 500 000 M., welche Summe in stufenweise abnehmenden Jahresbeträgen zur Verausgabung kommen soll. Nach dieser Aufstellung wurde bisher bei den Budgetanforderungen vorgegangen und es sind bis zum Jahreschluß 1901 insgesammt 6 799 967 M. verwendet, während nach der Denkschrift für den umflossenen Zeitraum 1885—1901 —: 6 880 000 M. vorgesehen waren.

Die Denkschrift unterscheidet für den Ausbau des Korrektionswerkes die nachstehenden Einzelherstellungen (Seite 60):

1. Tiefbauten in den noch ganz offenen Läden,
2. Erhöhung der Tiefbauten auf Normalbauhöhe,

3. Bervollständigung der Deckungen des Uferfußes,
4. Regulirung und Abpflasterung der vorhandenen Uferbauten,
5. Sonstige zur Vollendung des Korrektionswerkes erforderliche Herstellungen, wie Regulierung der Binnenwassermündungen, kleinere Verbesserungen der Fluthprofilverhältnisse, Kultur der Verlandungen, neue Dienstgebäude und Pegelrichtungen u. a. m.,
6. Kartographische und nivellitische Arbeiten.

Die verschiedenen Herstellungen kommen jeweils zum Vollzug, wenn an einer Stelle oder an einer Stromstrecke das Bedürfniß dringend geworden ist oder wenn die stets wechselnden Stromzustände für die Ausführung günstig sind. Zusammenhängende Bauausführungen größeren Umfanges sind indessen selten.

Im Einzelnen hat der Ausbau des Korrektionswerkes seit dem Jahre 1885 folgende Fortschritte gemacht:

	1885 noch auszuführen:	inzwischen ausgeführt:
1. Tiefbauten	21176 m	13685 m oder 65 %
2. Bauerhöhungen	56151 m	14262 m oder 25 %
4. Bauregulierungen	162978 m	136848 m oder 84 %

Für die unter Ord.-Ziffer 3, 5 und 6 aufgeführten Maßnahmen läßt sich der Baufortschritt in derselben Weise vergleichend nicht feststellen. Deckungsverstärkungen (Ziffer 3) müssen häufig auf ein und derselben Uferstrecke, je nach Lage der Verhältnisse in mehr oder minder umfassender Weise wiederholt werden; bei den Leistungen nach Ord.-Ziffer 5 und 6 aber kommen bestimmte Strecken überhaupt nicht in Frage. Uebrigens entspricht auch bei diesen Theilen des Ausbauprogramms die bisherige Leistung der umflossenen Zeit und dem Verbrauch der Mittel.

In derselben Weise soll auch künftighin mit dem Ausbau des Korrektionswerkes fortgefahren werden. Die Feststellung der einzelnen Bauherstellungen ist in der Regel von der Sohlengestaltung und sonstigen örtlichen Verhältnissen abhängig und es kann daher eine Entschließung hierwegen jeweils nur auf Grund besonderer Aufnahmen des augenblicklichen Zustandes getroffen werden. Das Baujahr läuft für die Rheinbauten mit Rücksicht auf den ununterbrochenen Bauvollzug während der niedrigen Wasserstände des Winterhalbjahrs von Juli zu Juli. Für das kommende Baujahr sind die Aufnahmen noch nicht abgeschlossen; es lassen sich daher bestimmte Bauausführungen in den Jahren 1902 und 1903 derzeit nicht namhaft machen. Uebrigens werden auch in den nächsten Jahren die Bauarbeiten auf die ganze Rheinstrecke von der Schweizer- bis zur Hessischen Grenze — wenn auch nicht gleichmäßig — sich vertheilen.

Im Hinblick auf die in Aussicht stehenden Arbeiten für die Herstellung eines Niederwasserbettes zwischen Kehl und Sondernheim zur Verbesserung des Fahrwassers ist auf der gedachten Strecke bisher schon auf die thunlichste Beschränkung der Tiefdeckungen überall da Bedacht genommen, wo künftighin Regulierungswerke vor die derzeitigen Uferbauten zu liegen kommen. Andererseits setzen aber die Regulierungsarbeiten den geschlossenen Ausbau der Ufer voraus, so daß mit dem Abschluß der noch vorhandenen Lücken und der Erhöhung der Tiefbauten auf Normalbauhöhe mit Beschleunigung und auch unter minder vortheilhaften Bauverhältnissen vorzugehen ist. In weiterer Berücksichtigung der Erhöhung der Arbeits- und Baustoffpreise, welche seit der Aufstellung der Denkschrift von 1885 in den Rheingegenden 25—30 Prozent ausmacht, kann daher auf eine erhebliche Verminderung des Aufwandes für den Ausbau des Rheinkorrectionswerkes in Folge der Fahrwasserregulierung, wenigstens für die nächsten Jahre, nicht gerechnet werden.

Aehnlich verhält es sich mit der Unterhaltung (§ 37 a). Als Aufwand hiefür bis zur Fertigstellung des Korrektionswerkes im Jahre 1920 sieht die Denkschrift vom Jahre 1885 eine Gesamtsumme von 6 100 000 M. vor; auf die Jahre 1885 bis einschließlich 1901 sollten hievon entfallen: 3 450 000 M., während in diesem Zeitraum 3 554 357 M. thatsächlich verwendet worden

sind. Für die künftigen Verwendungen ist auch hier mit der stattgehabten Preissteigerung zu rechnen, wie es in der Denkschrift (Seite 63) ausdrücklich vorbehalten war. Der Unterhaltungsaufwand betrifft die bauliche Instandhaltung des bestehenden Zustandes, sowie die Einrichtungen für die Zwecke des Baubetriebes. Auch hier handelt es sich um Gegenstände von verhältnismäßig geringer Einzelbedeutung; es lassen sich daher bestimmte Angaben über die in den Jahren 1902 und 1903 beabsichtigten Ausführungen gleichfalls nicht machen.

Wie die Verwendungen für den Rheinbau seit 1885 trotz des Wachstums der Kosten für Arbeitslöhne und Beschaffung der Baustoffe abgenommen haben, zeigt die folgende Uebersicht:

Jahr bezw. Budgetperiode	Verwendungen für		Zusammen <i>M.</i>
	Unterhaltung <i>M.</i>	Ausbau des Korrektionswerkes <i>M.</i>	
1885	299 664,00	410 440,00	710 104,00
1886 und 87	508 541,61	864 828,30	1 373 369,91
1888 „ 89	468 740,16	863 946,47	1 332 686,63
1890 „ 91	433 285,03	831 420,42	1 264 705,45
1892 „ 93	404 528,99	800 375,82	1 204 904,81
1894 „ 95	384 290,19	779 703,11	1 163 993,30
1896 „ 97	366 189,31	759 879,13	1 126 068,44
1898 „ 99	344 291,07	760 271,47	1 104 562,54
1900 „ 01	344 845,03	729 102,50	1 073 947,53
Summa . .	3 554 375,39	6 799 967,22	10 354 342,61

### Zu § 38. Binnenfluszbau.

Der bauliche Zustand der im Staatsfluszbauverband befindlichen Binnenflüsse ist zwar im Allgemeinen befriedigend, doch sind Anzeichen vorhanden, welche für die Zukunft die Verwendung ausgiebigerer Mittel für die Unterhaltung werden geboten erscheinen lassen. Insbesondere wird mit der Abnahme aufgelandeter Vorländer rascher vorzugehen sein, um Tieferbettungen der Flußsohle, welche den Bestand der Uferbauten gefährden können, zu verhüten.

Hinsichtlich des Ausbaues der Flußkorrekturen ist der Stand der Arbeiten, welche sich, wenn auch mit Verschiebungen, im Rahmen des im fünften Hefte der Beiträge zur Hydrographie des Großherzogthums festgelegten Ausbauplanes bewegen, für die einzelnen Flüsse folgender:

#### 1. Mutach.

Flußlänge . . . . . 19,897 km

Auszubauende Uferlänge . . . . . 37,469 „

Der Ausbau ist weit vorgeschritten; es sind noch herzustellen;

4 Sohlenschwellen,

4120 m Uferpflasterungen,

850 „ Vorlandtieferlegungen,

220 „ Vorlandtraversen,

100 „ Dampfpflaster.

#### 2. Wiese.

Flußlänge . . . . . 21,218 km

Auszubauende Uferlänge . . . . . 35,419 „

Es sind noch 9,850 km mit Faschinenbauten versehene Uferstrecken durch Steinbauten zu befestigen, die anstoßenden Vorländer abzunehmen und durch Steintraversen zu sichern.

Der Ausbau ist demnach zu etwa  $\frac{2}{3}$  vollendet.

**3. Dreisam, Elz und Leopoldskanal.**

## a) Dreisam.

Flußlänge . . . . .	26,765 km
Zu unterhaltende Uferlänge . . . . .	52,582 "

Der Ausbau erfordert noch eine Verbesserung des Uferschutzes der 1040 m langen Flußstrecke unterhalb des Hugstetter Wehres.

## b) Elz und Leopoldskanal.

Flußlänge . . . . .	34,666 km
Zu unterhaltende Uferlänge . . . . .	66,282 "

Der Ausbau der Elz hat sich bisher größtenteils mit der am meisten gefährdeten Strecke vom Denzlinger Wehr bis zur Niederemmendinger Brücke befaßt. Mit Ausnahme einer Anzahl von Vorlandabpflasterungen bei wichtigeren Sohlenschwellen, sowie einer solchen unterhalb des Wasserer Wehres sind die Arbeiten beendet. Der weitere Ausbau wird auf die Strecken von der oberen Verbandsgrenze bis zum Denzlinger Wehr und von der Niederemmendinger Brücke bis zur Stauschleufe bei Niegel sich zu erstrecken haben, und ausschließlich in der Herstellung von Uferpflasterungen und Pflasterfüßen bestehen. Vorgesehen sind noch etwa 6750 m solcher Pflasterungen.

Der Ausbau des Leopoldskanals ist — soweit er beabsichtigt war — vollzogen.

**4. Kinzig.**

Flußlänge . . . . .	81,076 km
Uferlänge . . . . .	159,835 "

Der Ausbau erstreckt sich hier nur auf die Flußstrecke von der Landesgrenze bis zum großen Teich bei Offenburg — Uferlänge 108,865 km — und ist in der Hauptsache vollzogen. Auszuführen ist nur noch eine größere Vorlandregulierung im Lachener Durchstich, die Herstellung von Kronenpflasterungen der Uferbauten, soweit diese einem besonders starken Angriff des Wassers ausgesetzt sind, und eine Anzahl von Vorlandbefestigungen mit Traversen und Steinbändern.

**5. Rendy.**

Flußlänge . . . . .	53,310 km
---------------------	-----------

Der Ausbau umfaßt nur die Flußstrecke von der Lautenbacher Straßenbrücke bis zum unteren Ende des Ortes Erlach mit 9,792 km Flußlänge und 19,380 km zu unterhaltender Uferlänge.

Die Arbeiten sind im wesentlichen vollzogen; es erübrigt noch die Herstellung einiger Vorland- und Böschungspflasterungen, sowie der Einbau einer Anzahl von Traversen und Steinbändern zum Schutz einzelner Vorlandstrecken.

**6. Murg.**

Flußlänge . . . . .	20,919 km
Zu unterhaltende Uferlänge . . . . .	40,150 "

Auszuführen ist noch die Tieferlegung zweier Vorlandstrecken unterhalb Raftatt und eine kleine Böschungspflasterung.

An der Schlucht findet ein Ausbau seit dem Jahre 1883 nicht mehr statt. An dem Neckar und Main werden Herstellungen nur noch im Interesse der Instandhaltung und Verbesserung der Wasserstraße erforderlich.

Ueber den Stand der Verwendung der Mittel für Verbesserung und Ausbau der Binnenflüsse und die voraussichtlich hierfür erforderlichen weiteren Aufwendungen gibt die nachstehende Tabelle Aufschluß. Der Verschiebung der Herstellungen gegenüber den ursprünglichen Annahmen, sowie der inzwischen eingetretenen Steigerung der Material- und Arbeitspreise ist hierbei Rechnung getragen.

Fluß	Kosten des Ausbaues.		Verwendung bis 1. Januar 1902 <i>M.</i>	Voraussichtlich erforderliche Be- träge <i>M.</i>
	Nach dem V. Heft der Bei- träge von 1887 <i>M.</i>	Bei Berücksichti- gung der erforder- lichen Verschieb- ungen und Preis- steigerung <i>M.</i>		
Wutach . . . . .	160 000	234 000	142 645	91 355
Schlücht . . . . .	5 000	—	—	—
Wiese . . . . .	840 000	1 172 000	730 168	441 832
Elz mit Dreifam und Leopoldskanal . . . .	243 000	374 000	238 147	135 853
Rinzig . . . . .	330 000	371 000	338 062	32 938
Kench . . . . .	67 000	59 000	46 797	12 203
Murg . . . . .	35 000	27 977	23 569	4 408
Neckar . . . . .	28 000	2 023	2 023	—
	1 708 000	2 240 000	1 521 411	718 589

Der Mehraufwand gegenüber den Berechnungen vom Jahr 1887 beträgt somit voraussichtlich 2 240 000 — 1 708 000 = 532 000 *M.* oder etwa 31 % des früheren Voranschlags; er entspricht der Steigerung, welche die Arbeitslöhne und Baustoffpreise in den Schwarzwaldthälern während der verfloßenen 15 Jahre erfahren haben.

Im Jahre 1902 werden — nach den hierfür im Einzelnen aufgestellten Voranschlägen — die Verwendungen sich gestalten, wie folgt:

1. Wutach: Ufersicherungen, Befestigung der Flußsohle, Dampflasterung . . . . .	14 590 <i>M.</i>
2. Wiese: Ausbau mehrerer Uferstrecken, zusammen 1600 m . . . . .	74 130 "
3. Dreifam: Ufersicherung unterhalb des Hugstetter Wehres . . . . .	6 680 "
4. Elz: Uferbefestigungen und Vorlandabpflasterungen . . . . .	19 550 "
5. Rinzig: Tieferlegung der Vorländer im Lachener Durchstich . . . . .	11 000 "
6. Kench: Verstärkung des Uferschutzes an zwei bedrohten Stellen . . . . .	5 250 "
7. Murg: Tieferlegung einer Vorlandstrecke . . . . .	2 600 "
Rückhalt für Nachbewilligungen zc. . . . .	6 200 "
zusammen . . . . .	140 000 "

Ähnlich werden die Verwendungen im Jahre 1903 sich gestalten."

Die Kommission ersuchte ferner die Großh. Regierung um Mittheilung über den jetzigen Stand des Projekts eines Oberrheinkanals, über welches während der letzten Kammertagung eine Mittheilung seitens Großh. Regierung nicht mehr gemacht werden konnte (lt. Schreiben des Herrn Ministers des Innern vom 3. Juli 1900, Beilage zum Protokoll der 110. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 5. Juli 1900).

Diese Anfrage beantwortete die Großh. Regierung dahin, daß:

„die bei der außergewöhnlich großen finanziellen Tragweite des Projekts eines Oberrheinkanals unerläßlichen eingehenden weiteren Feststellungen und Begutachtungen bei den beteiligten Ministerien noch nicht zum Abschluß gekommen seien.

Der in dem Schreiben des Ministers des Innern vom 3. Juli 1900 erwähnte Bericht einer Sachverständigenkommission werde mit diesen, eine erschöpfende Beurtheilung desselben, wie eine

gründliche Würdigung des Unternehmens erst ermöglichenden weiteren Feststellungen und Begutachtungen s. Zt. mitgeteilt werden."

Hierzu spricht die Kommission den Wunsch aus, daß die Großh. Regierung für thunlichste Beschleunigung der Sache besorgt sein möge, damit der Bericht der Sachverständigen-Kommission sammt den erwähnten Begutachtungen wenn irgend möglich noch dem gegenwärtigen Landtag mitgeteilt werden könne.

### § 39. Wasserstraßen — Hafenanlagen.

Hier erscheint erstmals eine Anforderung von 10 000 M für Instandhaltung des neuen Kehler Hafens; dies gab der Budgetkommission Anlaß zur Erörterung der Frage, aus welchen Gründen die von der Großh. Eisenbahnverwaltung zu ihren Zwecken und auf ihre Kosten erstellten Hafenanlagen nicht auch weiterhin von ihr selbst in Stand gehalten, sondern der Großh. Wasser- und Straßenbauverwaltung zur Instandhaltung überwiesen werden. Die Großh. Regierung ließ sich hierüber wie folgt vernehmen:

„Die Uebertragung der Unterhaltung der wasserbaulichen Anlagen im Kehler Hafen auf die Großh. Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues beruht auf einer Vereinbarung zwischen dem Ministerium des Innern und demjenigen des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten. Man war bei den vorausgegangenen Verhandlungen beiderseits davon ausgegangen, daß es sich nach Fertigstellung des Kehler Hafens empfehle, bezüglich der künftigen wasserbaulichen Unterhaltung desselben die gleiche Regelung eintreten zu lassen, wie sie schon seit längerer Zeit für die übrigen im Eigenthum und Betrieb des Staats befindlichen Häfen, namentlich auch der Mannheimer Häfen, getroffen ist, daß sonach die Unterhaltung der wasserbaulichen Theile des Hafenbeckens in Kehl, und zwar hinsichtlich sämtlicher Uferböschungen und Kaimauern, wie hinsichtlich der Sohle und der Mündungen desselben der Flußbauverwaltung zu übertragen sei.

Hierdurch wird die volle Gewähr dafür gegeben, daß die fraglichen Unterhaltungsarbeiten am Hafen durch diejenigen Beamten besorgt werden, welchen in Folge ihres wassertechnischen Hauptberufs und der ihnen am Hauptgewässer (Rhein) übertragenen Aufgabe die erforderlichen technischen Kenntnisse und Erfahrungen in vollem Umfange zu Gebot stehen.

Eine Folge der Uebertragung dieser Unterhaltungsarbeiten auf die Wasserbauverwaltung war es hier, wie bei den anderen Häfen, daß auch der Aufwand für diese Arbeiten auf das Budget der Wasserbauverwaltung zu übernehmen war. Dies entspricht auch der Lage der Verhältnisse, da die Unterhaltung der Uferanlagen, sowie die Instandhaltung der Fahrwassertiefe im Innern des Hafens und in der Einfahrt vom Ufer her der Benützung des Hafens durch den allgemeinen Schiffsverkehrsverkehr dient, somit die allgemeinen Interessen des öffentlichen Verkehrs in Frage stehen.

Zweifelhaft war es nur, ob auch die Unterhaltung des Oberwasserkanals der Flußbauverwaltung übertragen werden sollte. Dieser Oberwasserkanal dient nämlich wesentlich dazu, dem Wasserwerk am oberen Hafende das nöthige Betriebswasser aus dem Rhein zuzuführen; dieses Wasserwerk kommt aber vor Allem denjenigen zu Statten, welche die durch das Wasserwerk erzeugte, für den Betrieb der maschinellen Einrichtungen des Hafens bestimmte elektrische Kraft durch Benützung dieser Einrichtungen in Anspruch nehmen.

Da für diese Benützung in der Regel ein besonderes Entgelt erhoben wird, erschien es fraglich, ob die Inanspruchnahme allgemeiner Staatsmittel für die Unterhaltung des Oberwasserkanals gerechtfertigt sei, und ob nicht vielmehr für die hiezu erforderlichen Maßnahmen die Großh. Eisenbahnverwaltung als Unternehmerin des Hafens aufzukommen habe.

Für die Uebernahme der Instandhaltung auch dieses Oberwasserkanals auf die Flußbauverwaltung und auf die Mittel der allgemeinen Staatsverwaltung war aber schließlich der Umstand entscheidend, daß das durch diesen Kanal zugeführte Triebwasser zugleich eine stetige und kräftige Spülung des Hafenbeckens ermöglicht, die Vereisung desselben in strengen Wintern verhindert, der Kanal in seiner oberen Verbreiterung der Militärverwaltung als Liegeplatz für die Rähne der

Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 5. Beilageheft.

Schiffbrücke eingeräumt ist, endlich die elektrische Kraft auch insofern allgemeinen Verkehrsinteressen dient, als durch sie die öffentliche Beleuchtung des Hafens und des Bahnhofes, sowie die Versorgung derselben mit Trink- und Brauchwasser bewirkt wird. Und auch abgesehen hiervon schien es einfacher und zweckmäßiger, die Unterhaltung sämtlicher Wasserbauten der Hafenanlage in eine Hand zu legen, anstatt einen verhältnißmäßig kleinen Theil davon abzutrennen.“

Daß es manche Vortheile bieten kann, sämtliche wasserbauliche Anlagen des Staates durch die Großh. Wasser- und Straßenbauverwaltung in Stand halten zu lassen, verkennt die Kommission nicht, wenn sie sich auch der Ansicht der Großh. Regierung nicht anzuschließen vermag, daß die fraglichen Unterhaltungsarbeiten nur von den technischen Beamten der Wasserbauverwaltung sachgemäß geleitet werden können; denn es muß doch wohl angenommen werden, daß die Ingenieure der Eisenbahnverwaltung, welche den Neubau der Hafenanlagen geleitet haben, ebensogut auch die Instandhaltung besorgen würden.

Es ist jedoch fraglich, ob die Unterhaltungskosten dieser, zu Zwecken der Eisenbahnverwaltung (für den Umschlagsverkehr) erstellten Hafenanlagen nicht richtiger auf den Etat der Eisenbahnverwaltung zu verrechnen wären, und ob nicht die Eisenbahnverwaltung in der Benützung ihrer Anlagen dadurch, daß deren Unterhaltung von einer anderen Verwaltung besorgt wird, einigermaßen gehindert ist.

In beiden Richtungen möchte die Kommission der Großh. Regierung nahe legen, in eine neuerliche Prüfung über die Zweckmäßigkeit der jetzigen Uebung einzutreten.

## E i n n a h m e.

### Ordentlicher Etat.

#### § 3. Erlös aus Materialien und Geräthschaften.

Die Erläuterungen erwähnen zweier außergewöhnlicher Einnahmen von 33 026 *M.* und 11 000 *M.*

Beide Beträge rühren von der durch die Erbauung einer festen Rheinbrücke bei Kehl dafelbst eingegangenen Schiffbrücke her. Soweit bei den anderen Schiffbrücken und sonst in der Verwaltung keine Gelegenheit zur Verwerthung gegeben war, wurden die abgängigen Schiffe, Borräthe, Werkzeuge und Geräthe sowie das Abbruchmaterial des bisherigen Magazins und Schiffbauschuppens an die kaiserliche Fortifikation Straßburg verkauft, zum Theil auch öffentlich versteigert.

Der Erlös aus der Versteigerung und einigen wenigen unter der Hand abgegebenen Gegenständen betrug 2206 *M.*, die Fortifikation bezahlte  $30\,820 + 11\,000 = 41\,820$  *M.*

## Petitionen.

### A. Bitte des Badischen Geometervereins, die richtige Einreihung der geprüften Geometer in den Gehaltstarif betr.

Schon der letzte Landtag hat sich mit einer unterm 11. September 1900 an das Großh. Ministerium des Innern gerichteten (und der Budgetkommission zur Kenntnißnahme mitgetheilten) Petition des badischen Geometervereins zu befassen gehabt. Nach eingehender Kommissionsberathung, deren Ergebnis in dem Bericht des Abg. Dr. Heimbürger (Beilage zum Protokoll der 41. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 8. März 1900 — Druckf. Nr. 12 d —) niedergelegt ist, wurde in den öffentlichen Sitzungen vom 8. und 12. März 1900 über die Petition verhandelt und nachdem von verschiedenen Seiten die berechtigten Wünsche der Petenten auf das Wärmste befürwortet waren, die von der Budgetkommission beantragte Resolution einstimmig angenommen:

„Die Großh. Regierung wird ersucht, thunlichst bald eine Abänderung des Gehaltstarfs in dem Sinne herbeizuführen, daß die Gehaltsverhältnisse der Vermessungsbeamten in einer ihrer Vorbildung entsprechenden Weise geordnet werden.“

Auch der Herr Minister des Innern äußerte sich sehr entgegenkommend und erklärte, daß wenn im nächsten Landtag eine allgemeine Revision des Gehaltstarfs noch nicht vorgenommen werden sollte, dann von Seiten des Ministeriums des Innern ein Antrag auf partielle Revision zu Gunsten der Geometer unter allen Umständen eingebracht werden solle. Allerdings hat der Herr Minister diese in der Sitzung vom 8. März 1900 abgegebene Erklärung in der Sitzung vom 12. März dahin eingeschränkt, daß er nur seine persönliche Ansicht ausgesprochen habe, für die er auch bei der Vorbereitung der Arbeiten zum nächsten Landtag eintreten werde, daß er aber keine Garantie dafür übernehmen könne, daß diese seine Ansicht die Bewilligung des Herrn Finanzministers finden werde.

Dieser einschränkenden Erklärung gegenüber wurde von Seiten der zweiten Kammer betont, daß, wenn die Resolution die Großh. Regierung ersuche „thunlichst bald“ eine Abänderung des Gehaltstarfs zu Gunsten der Geometer herbeizuführen, damit nicht eine Verschiebung auf unbestimmte Zeit gemeint sei, sondern daß die Kammer diese theilweise Revision auf alle Fälle im nächsten Landtag vorgenommen zu sehen wünsche, wenn eine allgemeine Revision dann noch nicht möglich sein sollte.

Auf diese Stellungnahme der Kammer gestützt, hat sich der Badische Geometerverein unterm 4. Februar 1901 wiederholt mit einer Eingabe an das Großh. Ministerium des Innern gewendet, um die erbetene Abänderung des Gehaltstarfs bezüglich der Geometer auf dem gegenwärtigen Landtag endlich zu erreichen.

Die Großh. Regierung hielt jedoch (nach den Erläuterungen zu Titel XVII. VI. Gehaltetat, Seite 147 des Spezialbudgets des Ministeriums des Innern) die Versehung der Geometer in höhere Abtheilungen des Gehaltstarfs „wegen der damit verbundenen Abänderungen des Gesetzes über den Gehaltstarif und der dabei kaum zu vermeidenden Rückwirkungen auf die Verhältnisse anderer Beamtenklassen zur Zeit nicht für zulässig“ und will daher zunächst dem Bedürfnis einer Besserstellung der im staatlichen Dienst stehenden Geometer durch Bewilligung von Dienstzulagen Rechnung tragen, welche wieder in Wegfall kommen sollen, sobald sich die entsprechende Verbesserung in Gestalt einer Aenderung des Gehaltstarfs bewirken läßt. Diese Dienstzulagen sollen betragen:

für die Geometer in Gehaltstarifabtheilung E je 300 M.	
" " " " F je 250 "	
" " " " G je 200 "	

Angesichts dieser wenig befriedigenden Entschliessung der Großh. Regierung hat sich nun der Badische Geometerverein unterm 16. Januar 1902 abermals mit einer Petition an die Landstände gewendet, in welcher derselbe ausführt, daß zwar der Badische Geometerstand in der Gewährung der vorgesehenen Dienstzulagen ein gewisses Entgegenkommen der Großh. Regierung erblicke, daß aber damit den Wünschen der Geometer und dem in der Resolution der zweiten Kammer vom 12. März 1900 an die Großh. Regierung gerichteten Ersuchen keineswegs entsprochen sei. Der Schwerpunkt der mißlichen Verhältnisse im Badischen Geometerstand liege nicht allein in der schlechten Bezahlung der staatlichen Vermessungsbeamten, sondern hauptsächlich in der ungünstigen Einreihung im Gehaltstarif andern Beamtenkategorien gegenüber, und gerade dieser letztere Mißstand habe seit Jahren den Zugang zum Geometerfach gehemmt. Ein neues Petikum wird bezüglich der Katastergeometer geltend gemacht, bei welchen nach der Anmerkung zu Ziffer 4 bei Abtheilung G des Gehaltstarifs das Wohnungsgeld im Gehalt einbegriffen ist. Durch die in Aussicht stehende Erhöhung des Wohnungsgeldes würden in Folge dieser Bestimmung die Katastergeometer im Einkommensanschlag verschlechtert und es wird deshalb die Beseitigung dieser unbilligen Bestimmung gefordert. Ebenfalls neu ist der Wunsch, daß die Bureauvorstände der Vermessungsbeamten bei den Mittelstellen und der Obergeometer an der Technischen Hochschule in die Abtheilung D<sub>2</sub> des Gehaltstarifs eingereiht werden sollen. Im Uebrigen wiederholt die Petition die früheren Wünsche der Geometer und richtet an die Kammer die Bitte, sie möge dafür eintreten, daß die in der Resolution vom 12. März 1900 beantragte Abänderung des Gehaltstarifs zu Gunsten der Geometer in der gegenwärtigen Budgetperiode durchgeführt werde.

Der Herr Präsident des Großh. Ministeriums des Innern hat sich zu dieser neuen Petition des Badischen Geometervereins auf Ersuchen der Budgetkommission folgendermaßen geäußert:

„Die von meinem Amtsvorgänger in der Sitzung der zweiten Kammer vom 8. März 1900 kundgegebene Absicht, die Vorlage eines auf dem gegenwärtigen Landtag einzubringenden Entwurfs herbeizuführen, welcher eine Revision des Gehaltstarifs zu Gunsten der Geometer — und zwar im Wesentlichen im Sinne der von den Petenten geäußerten Wünsche — zum Ziele hätte, konnte im Hinblick auf die Verhältnisse, wie sie sich zur Zeit der Feststellung des Staatsvoranschlags für 1902 und 1903 gestaltet hatten, nicht verwirklicht werden. Insbesondere sind im Großh. Staatsministerium nicht überwindliche Bedenken grundsätzlicher Art dagegen erhoben worden, daß schon auf diesem Landtag eine solche Theilrevision des Gehaltstarifs zu Gunsten einer größeren Kategorie von Beamten erfolge. Immerhin aber glaubte die Großh. Regierung im Hinblick auf die gedachte Kundgebung des Ministers des Innern durch eine andere mit einer Aenderung des Gehaltstarifs nicht nothwendig verbundene Maßnahme schon jetzt einem großen Theile der berechtigten Wünsche des Geometerstands einstweilen Rechnung tragen zu sollen, und es sind von diesem Gesichtspunkte aus für die Geometer in den Staatsvoranschlag für 1902 und 1903 beträchtliche Dienstzulagen eingestellt worden, bezüglich deren auf die Erläuterungen zu Titel XVII § 49 verwiesen werden darf. Wenn die Petenten hierin nur ein „gewisses“ Entgegenkommen der Regierung erblicken, so muß demgegenüber betont werden, daß dieses Entgegenkommen so weitgehend ist, als es nach Lage der Verhältnisse überhaupt möglich war; es darf dabei weiter auch darauf hingewiesen werden, daß auch noch in anderer Hinsicht, nämlich durch Aufnahme der Mittel zur Beschaffung von Bureau-einrichtungen für sämtliche Bezirksgeometer im außerordentlichen Etat — Titel XVII Ziffer III § 33 — einem lang gehegten Wunsche dieser Beamten entsprochen worden ist.

Im Uebrigen gibt mir die dorthin gerichtete Petition des Badischen Geometervereins noch Anlaß zu folgenden Bemerkungen:

Zu lit. a) Der Wunsch nach Besserstellung der Vorstände der Vermessungsbureaus ist erstmals in der hierher gerichteten Eingabe des Geometervereins vom 4. Februar v. J. — von welcher ein

Abdruck sich unter den Beilagen befindet — kundgegeben worden. Wenn — wie in Aussicht genommen — eine Beförderung der Vermessungsrevisoren von F 3 nach E 3 erfolgt, so würde allerdings der Abstand zwischen diesen Beamten und ihrem unmittelbaren Vorgesetzten, dem Vorstand des technischen Bureaus für Katastervermessung und Feldbereinigung, — der für das diesseitige Ressort hier allein Betracht kommt — ein sehr geringer werden; denn die Gehaltsstufen — 2000 bis 4500 *M.* in E 2 und 2000 bis 4300 *M.* in E 3 — sind kaum verschieden und die regelmäßigen Zulagen sind die gleichen. Dem Bedürfnis nach einer Besserstellung des in Rede stehenden Bureauvorstandes würde aber durch seine Einreihung in E 1, wodurch er den Vermessungsrevisoren im Höchstgehalt um 500 *M.* vorausläme, ausreichend genügt, während einer Versetzung nach D schon deshalb Bedenken entgegenstehen, weil diese Tarifabtheilung schon bisher nur Beamten mit voller akademischer Bildung zugänglich ist.

Zu lit. c. Die hier im Schlußsaze angeregte Aufhebung der Bestimmung in Ziffer 4 der Anmerkung zu Abtheilung G des Gehaltstarißs, wonach das Wohnungsgeld im Gehalte einbegriffen sein soll, stellt sich als neues Petition dar. In dieser Hinsicht ist daran zu erinnern, daß eine Aufbesserung des Einkommens sämtlicher Beamten als ein Bedürfnis anerkannt ist und daß diesem Bedürfnis nach dem den Ständekammern vorliegenden Gesetzentwurfe durch eine Erhöhung des Wohnungsgeldes Rechnung getragen werden soll. An dieser Wohlthat würden die Katastergeometer nicht theilnehmen, wenn die erwähnte Bestimmung in Kraft bliebe, und es wird deshalb als eine Forderung der Billigkeit bezeichnet werden können, daß hier Wandel eintritt. Die Hinzurechnung des ganzen Wohnungsgeldbetrags zum tarifmäßigen Gehaltsanschlag geht zwar über den Rahmen desjenigen hinaus, was innerhalb der geplanten Wohnungsgelderhöhung den gleichartigen Beamten an Einkommensaufbesserung zugewendet werden soll; denn es beträgt für die übrigen Beamten in G die Erhöhung des Einkommensanschlages nur 8—14 Prozent, während sie bei den Katastergeometern 21—40 Prozent betragen würde. Trotzdem wird sie im Hinblick auf die geringe Zahl (5) der voraussichtlich dabei in Betracht kommenden Beamten und mit Rücksicht darauf, daß es sich nur um eine eventuelle Erhöhung der Ruhe-, Unterstützungs- und Versorgungsgehälte handelt, ohne Bedenken zugestanden werden können. Eine voraussichtlich demnächst dem Landtage zugehende Gesetzesvorlage wird neben einigen anderen Aenderungen des Gehaltstarißs auch eine Neufassung der Anmerkung 4 zu Abtheilung G in diesem Sinne in Vorschlag bringen.

Zu lit. d. Die Gebührensätze für die öffentlichbestellten Geometer sind letztmals durch die landesherrliche Verordnung vom 26. November 1891 (Gesetzes- und Verordnungsblatt Nr. XXIV) neu geregelt und dabei gegen früher erhöht worden; in die derzeit geltende landesherrliche Verordnung vom 17. September 1898, die Ausbildung, Prüfung und Beaufsichtigung der öffentlich bestellten Feldmeßkundigen betr., sind die Bestimmungen der genannten Verordnung bezüglich der Gebührenregelung unverändert übernommen worden. Eine Vergleichung mit den Nachbarstaaten Württemberg, Elsaß-Lothringen und Hessen ergibt, daß Baden in der Höhe des Gebührenbezugs der Geometer keineswegs zurücksteht: nur Hessen ist in der Ortsgebühr (10 *M.*) um 1 *M.* voraus, dafür aber im Zuschlag für auswärtige Beschäftigung um 1 *M.* zurück. Ein Bedürfnis nach einer Erhöhung der Gebühren ist auch sonst nicht erkennbar und zwar um so weniger, als für besonders schwierige Vermessungsarbeiten durch § 26 Ziffer 8 der letzterwähnten Verordnung die Möglichkeit einer anderweiten Gebührensatzfestsetzung gegeben ist. Auch soweit in dem Petition eine anderweite Regelung der Gebührenordnung für auswärtige Arbeiten „entsprechend der bei den Beamten geltenden Grundsätze“ — womit wohl die Bewilligung von Diäten gemeint ist — in Anregung gebracht wird, kann es nicht als begründet erachtet werden, da ein triftiger Anlaß, von der jetzigen Regelung, wie sie gleichartig auch in den vorbezeichneten Nachbarstaaten getroffen ist, abzugehen, nicht besteht.

Zu lit. e.: Daß ein nichtbadischer Geometer in eine etatmäßige Stelle eingerückt wäre, ist meines Wissens nur in einem einzigen, zeitlich weit zurückliegenden Falle vorgekommen. Es erscheint aber nicht anqänglich, daß auf die Verwendung nichtbadischer Geometer grundsätzlich und unter allen

Umständen verzichtet wird, vielmehr muß in dieser Hinsicht lediglich das dienstliche Interesse und die Bedürfnisfrage maßgebend bleiben. Daß beim Vorhandensein geeigneter badischer Bewerber um etatmäßige Stellen diesen stets der Vorzug zu geben sein wird, bedarf als selbstverständlich kaum der besonderen Erwähnung.

Zu lit. f: Von den 38 Geometern, welche seit dem Jahre 1890 rezipiert worden sind, befanden sich im Jahre 1901 22 im Staatsdienste, von welchen 6 bereits etatmäßige Anstellung erlangt hatten. Der im Durchschnitt auf 6—8 Jahre zu bemessende Zeitraum zwischen Prüfung und Anstellung ist keineswegs sehr lang, wenn man berücksichtigt, daß alle diese Geometer noch aus dem früheren kurzen Studiengang (2 Semester Hochschule und 1 Jahr Praxis) hervorgegangen und deshalb meist sehr früh (zum Theil schon im Alter von 19 Jahren) die Staatsprüfung bestanden haben, worauf sie zunächst noch eine praktische Ausbildung bei Katastergeometern zurücklegen mußten, ehe der Beginn der Probezeit angefeht werden konnte, welche für die Verleihung der Beamteneigenschaft und für die spätere etatmäßige Anstellung vorgeschrieben ist."

Die Budgetkommission bedauert lebhaft, daß die Großh. Regierung sich nicht entschließen konnte, der vom letzten Landtag einstimmig angenommenen Resolution Folge zu geben und eine Theilrevision des Gehaltstariifs zu Gunsten der Geometer schon jetzt durchzuführen. Sie ist, wie die Budgetkommission des letzten Landtags, der Meinung, daß bei den Geometern ausnahmsweise Verhältnisse vorliegen, welche eine, der allgemeinen Gehaltsrevision vorangehende Theilrevision wohl gerechtfertigt hätten. Andererseits aber muß die Kommission auch anerkennen, daß die Großh. Regierung durch die Maßnahmen, welche sie im Budget 1902/1903 zur Besserstellung der Geometer vorschlägt, den berechtigten Wünschen derselben so weit entgegenkommt, als es ohne eine Abänderung des Gehaltstariifs möglich ist. Die Kommission kann die unter Titel XVII § 49 vorgesehenen Dienstzulagen, die nach den Erläuterungen zu § 54 im ordentlichen und § 33 im außerordentlichen Etat in Aussicht genommene Stellung der Diensträume und Bureaueinrichtungen und die Beschaffung von Dienstwohnungen, ferner die in der vorstehenden Aeußerung des Herrn Ministerialpräsidenten angekündigte Beseitigung der den Katastergeometern nachtheiligen Bestimmung des Gehaltstariifs bezüglich der Einrechnung des Wohnungsgeldes in den Gehalt nicht so gering anschlagen, wie es anscheinend die Petenten thun; sie sieht vielmehr in diesen Maßnahmen wesentliche Verbesserungen der Lage der staatlichen Geometer und ist der Meinung, daß die Petenten für die gegenwärtige Budgetperiode mit diesem Ergebnis ihrer Bestrebungen als einer Abschlagszahlung sich vorläufig zufrieden geben können.

Die Kommission glaubt daher auch, von einem Antrag auf Abänderung des Gehaltstariifs noch in der gegenwärtigen Kammertagung absehen, dagegen die Erwartung aussprechen zu sollen, daß die Großh. Regierung um so sicherer dem nächsten Landtag eine Vorlage über die fragliche Theilrevision machen werde, falls die allgemeine Gehaltsrevision auch dann noch nicht durchführbar erscheinen sollte.

In diesem Sinne, und ohne sich bezüglich der einzelnen Wünsche der Petenten binden zu wollen, beantragt die Kommission, die vorliegende Petition des Badischen Geometervereins der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen.

## **B. Petitionen der Landstraßenwärter, die Neuregelung ihrer Gehalts- und Anstellungsverhältnisse betreffend.**

Die Landstraßenwärter haben, wie schon zu wiederholten Malen, so auch dem gegenwärtigen Landtag wieder ihre auf Besserstellung gerichteten Wünsche vorgetragen, diesmal in 2 Petitionen, von verschiedenen Gruppen von Wärtern ausgehend.

Der Inhalt beider Petitionen ist in der nachfolgenden Aeußerung der Großh. Regierung des Näheren angegeben.

„Wie in der Nachweisung über die Erledigung der dem Großh. Staatsministerium während des Landtags 1899/1900 von der zweiten Kammer der Landstände überwiesenen Petitionen — Drucksache Nr. 29 Ziff. 44 — angegeben ist, sind auf Grund Allerhöchster Staatsministerial-Entschließung vom 23. Juni 1900 die Stellen der Landstraßenwärter in das Verzeichniß der nicht-

etatmäßigen Stellen aufgenommen worden, deren Inhabern die Beamteneigenschaft verliehen werden kann — Gesetzes- und Verordnungsblatt von 1900 Nr. XXX —. Hiernach haben von den 776 zur Zeit im Dienste stehenden Landstraßenwärtern 412 d. i. 53,1 % die Beamteneigenschaft erhalten. Die Zahl der Wärter, welche seit 1. Januar 1901 — weil im Besitze der Beamteneigenschaft — beim Dienstaustritt in den Genuß eines Unterstützungsgelohes gelangt sind, beträgt bereits 25; die Höhe dieser Unterstützungsgelohes beziffert sich in einzelnen Fällen auf über 200 M., im Mittel auf 170 M. Daneben stehen diese Wärter im Bezug der Invalidenrente.

Des Weiteren sind mit den im Staatsvoranschlag für 1900/01 bewilligten Mitteln von jährlich 26 000 M. wesentliche Aufbesserungen der Wärterlöhne bewirkt worden. Zu Anfang der Budgetperiode 1900/01 haben die sämtlichen 806 <sup>7</sup>/<sub>12</sub> Landstraßenwärter bezogen . . . . . 381 717 M., also durchschnittlich 473,35 M.

In Folge des Gesetzes vom 16. August 1900 sind die Wärter im Etter der Städte der Städteordnung ausgeschieden, nämlich

15 <sup>9</sup>/<sub>12</sub> Wärter mit einem Lohnbezug von . . . . . 13 982 " " " 902,70 "

Durch diese Ausscheidung war — abgesehen von den im Jahr 1900 bewilligten Erhöhungen — der Lohnbezug der übrigen Wärter gemindert worden auf 367 735 " und der Durchschnittslohn gesunken auf . . . . . 464,30 "

Läßt man auch noch die 24 <sup>2</sup>/<sub>12</sub> Straßenwärter auf den in Unterhaltung der Kreise Mosbach und Heidelberg befindlichen Landstraßen — welche Wärter von den Kreisen keine Aufbesserung erhalten haben — hier außer Betracht, so war der Betrag der Löhne der 767 übrigen Landstraßenwärter zu Anfang der Budgetperiode 1900/01 . . . . . 358 135 " " " 466,95 "

Gegenwärtig beziehen diese 767 Wärter an baarem Lohn . . . . . 384 758 " " " 501,64 "

Sie sind also aufgebeffert worden um . . . . . 26 623 " " " 34,69 " d. i. um 7,43 %

Die im Budget für 1900/01 für Aufbesserung der Straßenwärter vorgesehenen 6 000 + 20 000 = 26 000 M., dazu noch weitere 623 M., sind also nach Ausscheidung der hochbezahlten Wärter in den Städten der Städteordnung den übrigen Straßenwägtern zugewendet worden.

Während zu Anfang 1900 die Wärterlöhne ohne Ausscheidung der Etterstraßen und der in Unterhaltung der Kreise befindlichen Landstraßen sich beliefen:

bei 40 <sup>11</sup> / <sub>12</sub> Wärter-Strecken auf weniger als	450 M.
" 522 " " "	450 "
" 154 <sup>7</sup> / <sub>12</sub> " " " mehr	" 450 M. bis 504 "
" 54 <sup>7</sup> / <sub>12</sub> " " " "	" 504 " " 600 "
" 20 " " " "	" 600 " " 750 "
" 14 <sup>6</sup> / <sub>12</sub> " " " "	" 750 " " 900 "

betragen sie jetzt:

bei 18 <sup>9</sup> / <sub>12</sub> Strecken unter	450 M.
" 217 <sup>9</sup> / <sub>12</sub> " "	450 "
" 334 <sup>3</sup> / <sub>12</sub> " " mehr als	450 M. bis 504 "
" 145 <sup>2</sup> / <sub>12</sub> " " "	" 504 " " 600 "
" 40 " " "	" 600 " " 750 "
" 11 " " "	" 750 " " 900 "

Anlage 2.

Die einzelnen Lohnsätze sind aus Beilage 2 ersichtlich. Der Lohnsatz mit 180 *M* bezieht sich auf eine kurze, durch Schaffhauser Gebiet abgetrennte Strecke der Randenstraße. Die übrigen Wärtersrecken, welche den Lohnsatz von 450 *M* nicht erreichen, haben entweder einen über den Durchschnitt hinausgehenden Grasnutzen von 120 *M* bis 130 *M*, so daß die Paarvergütung entsprechend gemindert wurde, oder die Lohnerhöhung ist aus in der Person des Wärters liegenden Gründen noch nicht erfolgt.

Ungeachtet der namhaften Besserstellung in ihren Dienst- und Einkommensverhältnissen sind die Landstraßenwärter abermals mit 2 Bittgesuchen bei der zweiten Kammer der Landstände vorstellig geworden. Das erste — geschriebene — Bittgesuch ist von 24 Landstraßenwärtern aus dem Bezirke der Wasser- und Straßenbauinspektion Waldshut, das zweite — gedruckte — von 306 Wärttern aus verschiedenen Theilen des Landes unterzeichnet. Unterschriften von Wärttern aus den Bezirken der Inspektionen Konstanz, Waldshut, Bruchsal und der Sektion Pforzheim befinden sich im zweiten Bittgesuche nicht; es ist auch unabhängig von dem ersten eingereicht, was schon daraus hervorgeht, daß die Unterschriften dazu erst auf Grund eines unterm 8. Dezember v. J. an die Landstraßenwärter ergangenen Rundschreibens gesammelt worden sind, während das erste Gesuch schon unterm 2. Dezember v. J. bei der zweiten Kammer einlief.

Im erstgenannten Gesuch wird gebeten:

1. die Gehaltsverhältnisse der Straßenwärter derart zu regeln, daß dieselben, da ja für die meisten Wärtter ein Nebenverdienst so gut wie ausgeschlossen sei, die nothwendigsten Lebensbedürfnisse für sich und ihre Familie standesgemäß bestreiten können;
2. den Straßenwärttern definitive Anstellung im Sinne des Beamtengesetzes zu gewähren und
3. die Alters- und Hinterbliebenenfürsorge in geeigneter Weise zu regeln.

Das zweite Gesuch bittet:

1. um eine gleichmäßige Gehaltsregelung für sämtliche staatliche Straßenwärter des Landes mit einem Anfangs- und Höchstgehalt und Gehaltssteigerung nach Dienstjahren, jedoch in der Weise, daß der Höchstgehalt in nicht allzuferner Zeit erreicht wird, und
2. den jetzigen Durchschnittsgehalt von 450 *M* als Anfangsgehalt festzusetzen und etwa 600—700 *M*, wie sie jetzt von Straßenwärttern in der Nähe der Städte bezogen werden, als Höchstgehalt zu bestimmen.

Anlage 3.

Von den Unterzeichnern des ersten Bittgesuches besitzen, wie aus der Anlage 3 zu ersehen, 8 die Beamteneigenschaft, 15 besitzen sie nicht und einer der Unterzeichner ist inzwischen ausgetreten; das zweite Bittgesuch enthält 169 Unterzeichner mit und 134 ohne Beamteneigenschaft; hier sind 3 Wärtter inzwischen abgegangen.

Das zweite Bittgesuch ist unterm 6. v. Mts. auch unmittelbar bei der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues eingereicht worden, und ferner kam daselbst unterm 23. Dezember v. J. ein Gesuch von 21 Wärttern der Inspektion Achern zur Vorlage — d. d. Achern, den 20. August 1901 —, in welchem lediglich um Aufbesserung der derzeitigen Jahreslöhne auf 600 *M* gebeten ist; 18 Unterzeichner dieser Eingabe haben auch das letztgenannte Bittgesuch an die Zweite Kammer unterschrieben.

Bei dieser Sachlage wird zunächst diese zweite an die Ständekammer gerichtete Eingabe der 306 Wärtter in Betracht zu ziehen sein.

Die ähnlichen Eingaben aus den Jahren 1895, 1898 und 1900 waren von 477, 403 und 450 Wärttern unterzeichnet; die Zahl der Unterzeichner ist also doch gegen früher erheblich zurückgegangen.

Wenn in der Eingabe zunächst eine gleichmäßige Gehaltsregelung mit einem Anfangs- und Höchstgehalt und Gehaltssteigerung nach Dienstjahren erbeten wird, so würden einer Berücksichtigung dieses Gesuches grundsätzliche Erwägungen entgegenstehen. Nach der Natur der von dem Straßenwärter verlangten Dienstverrichtung stehen seine Leistungen schon in den jüngeren Lebensjahren bei

noch ungeschwächter körperlicher Kraft im Höhepunkt und gehen mit dem zunehmenden Alter zurück, ohne daß, wie dies sonst bei den Beamten der Fall ist, die reichere allgemeine und geschäftliche Erfahrung des Alters dem Dienste wesentlich von Nutzen sein könnte. In der That wird schon jetzt der Straßenwärter im Alter verhältnißmäßig besser bezahlt wie in jüngeren Jahren, indem ihm der Lohn auch mit dem Rückgange seiner Kräfte unverkürzt belassen wird, was bei den Arbeitern im Privatdienste sonst nicht der Fall ist. Die Einführung von Alterszulagen bei den Straßenwägtern würde eine fortwährende Steigerung der Löhne zur Folge haben, denn an Stelle eines abgehenden bejahrten Mannes, der den Höchstlohn bezog, würde man einen jüngeren kräftigen Mann mit erheblich niedrigerem Lohn (Anfangsgehalt) in der Regel nicht erhalten. Ferner müssen die Lohnsätze nach den örtlichen Verhältnissen abgestuft bleiben. Höhere Sätze sind auf Strecken in der Nähe größerer Städte und von Bezirken mit viel Gewerbsthätigkeit zu bewilligen, weil hier höhere Tagelöhne bezahlt werden. Bei der außerordentlichen Verschiedenheit der Verhältnisse in den einzelnen Landestheilen ist eine gleichmäßige Gehaltsregelung ganz unmöglich.

Wenn in der Eingabe ferner gesagt ist, daß die Zahl der Wägter, welche im letzten Budget eine Aufbesserung erhalten haben, nur verhältnißmäßig klein sei, so widerspricht dies, wie oben gezeigt, den Thatfachen. Ebenso ist die Angabe, der Durchschnittsgehalt der Wägter betrage 450 *M.*, unrichtig: er berechnet sich — und zwar der Baargehalt — auf 501,69 *M.*; und die höchsten Gehalte sind nicht auf 600 bis 700 *M.*, sondern auf 600 bis 900 *M.* bemessen.

Sodann sind die Nebeneinkünfte der Wägter — Werth der Grasnutzung an den Böschungen, Prämien für gute Leistungen und für Telegraphenaufsicht, Dienstkleidung — nicht erwähnt. Der Betrag berechnet sich für einen Wägter nach den neuesten Feststellungen auf 59,50 *M.*, so daß das durchschnittliche Einkommen eines Wägters auf 501,69 *M.* + 59,50 *M.* = 561,19 *M.* sich stellt, also für den Arbeitstag auf 1,87 *M.* Dieser Betrag steht höher als der ortsübliche Tagelohn, welcher sich im Durchschnitt für die Wägter unter Berücksichtigung der Sätze in den einzelnen Gemeinden und Bezirken ergibt.

Die im staatlichen Dienste verwendeten Straßenwägter genießen aber auch gegenüber den Tagelohnarbeitern im Dienste von Privaten erhebliche Vortheile, die in der Eingabe ebenfalls nicht berührt sind. Der Wägterlohn bildet eine gesicherte, fortlaufende und pünktlich eingehende Einnahme, auch für Urlaubstage, während bei andern Tagelohnarbeitern in der Forst- und Landwirthschaft wie auch im Gewerbe aus verschiedenen Gründen verdienstlose Unterbrechungen eintreten. In der Landwirthschaft ist dies im Winter regelmäßig der Fall. Sodann gewährt die Bauverwaltung in Krankheitsfällen die Fortbezahlung des Lohnes bis zu 3 Monaten und noch länger neben der Uebernahme der Stellvertretungskosten des Wägters auf die Staatskasse und weiter besondere Unterstützungen in Fällen von Hilfsbedürftigkeit im Dienst befindlicher Wägter sowie an solche, die wegen Invaldität außer Dienst getreten sind und etwa nicht im Bezuge eines Unterstützungsgehaltes stehen. Aus diesen Verhältnissen erklärt sich auch die Thatfache, daß der Dienst eines Straßenwägters im Allgemeinen ein gesuchter ist, und die Bauverwaltung auch im letztverfloffenen Jahre für freie Stellen meist eine Auswahl unter mehreren Bewerbern hatte.

Die in der Eingabe der Wägter aus dem Inspektionsbezirke Waldshut abermals in Anregung gebrachte etatmäßige Anstellung war schon mehrfach Gegenstand eingehender Erwägung der Regierung wie der Landstände. Eine solche Maßnahme würde eine entsprechende Ergänzung des Gehaltstarifs voraussetzen, die im Hinblick auf die dadurch entstehende sehr erhebliche Belastung der Staatskasse und die zu erwartenden Berufungen anderer Klassen von Bediensteten zumal bei den jetzigen Zeitverhältnissen für die gegenwärtige Staatshaushaltsperiode nicht in Betracht kommen könnte. Aber auch abgesehen davon steht das Ministerium des Innern in Uebereinstimmung mit dem Ministerium der Finanzen und der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues in dieser Hinsicht auch jetzt noch auf dem Standpunkte, der bei der Verathung einer ähnlichen im Jahre 1896 eingereichten Petition

Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 5. Beilageheft.

der Landstraßenwärter dargelegt worden ist und damals die Billigung beider Kammern der Landstände gefunden hat.

Für die Jahre 1902 und 1903 ist eine andere Regelung der Dienstbezüge der Wärter als sie in Beilage 2 dargestellt ist, nicht vorgesehen. Es war zu erwarten, daß, nachdem in den beiden letzten Budgetperioden namhafte Erhöhungen der Löhne stattgefunden hatten, und dem größeren Theil der Wärter die Wohlthat der Beamteneigenschaft zu Theil geworden ist, ein besonderes Bedürfnis zur abermaligen allgemeinen Lohnerhöhung — wenigstens in den beiden nächsten Jahren — nicht hervortreten werde.

Soweit in einzelnen besonderen Fällen Lohnerhöhungen als nöthig sich erweisen sollten, werden die Mittel aus der allgemeinen Bewilligung für Straßenunterhaltung zu schöpfen sein."

Aus dieser Aeußerung der Großh. Regierung geht hervor, daß die Verhältnisse der Landstraßenwärter in den letzten Jahren nicht unerheblich verbessert worden sind; namentlich muß die Verleihung der Beamteneigenschaft an einen großen Theil (53 %) der Wärter mit Genugthuung anerkannt werden. Trotzdem glaubt Ihre Kommission, daß die bis jetzt erreichte Besserstellung der Landstraßenwärter noch nicht als in jeder Hinsicht befriedigend erachtet werden kann, daß vielmehr eine weitere Verbesserung ihrer Anstellungs- und Einkommensverhältnisse wohl angebracht sei.

Die Verleihung der Beamteneigenschaft, welche den Wärtern die Erlangung eines Unterstützungsgehaltes im Falle der Dienstunfähigkeit sichert, sollte, wie bei andern Beamtenkategorien ähnlicher Art, z. B. Bahnwärtern, nach einer bestimmten Probezeit, etwa nach 5 Jahren, erfolgen, womit eine erhebliche Belastung der Staatskasse wohl nicht verbunden wäre.

Was die Jahresvergütung betrifft, so beträgt dieselbe nach Anlage 2 bei der Mehrzahl der Wärter (570 von 766) noch 450—504 M und nur wenige (51) gelangten bis jetzt zu einem Jahreseinkommen über 600 M. Im Durchschnitt aller Wärterstrecken beläuft sich das Einkommen eines Wärters auf 501 M 69 S, d. i. für den Arbeitstag (300 Arbeitstage gerechnet) 1 M 66 S, und wenn die kleineren Nebeneinkünfte (Grasnutzen an den Böschungen, Prämien für gute Leistungen und für Telegraphenaufsicht, Dienstkleidung), welche die Großh. Regierung zu 59 M 50 S im Durchschnitt berechnet, berücksichtigt werden, auf 1 M 87 S pro Arbeitstag.

In Anbetracht der Leistungen, welche von den Straßenwärtern verlangt werden, kann Ihre Kommission diese Bezahlung nicht als eine genügende anerkennen, auch wenn um diesen Lohn, was übrigens in den meisten Landesgegenden nicht mehr zutreffen dürfte, gewöhnliche Tagelohnarbeiter zu haben wären. Der von Großh. Regierung bekundeten Anschauung, daß die Bezahlung der Straßenwärter bei zunehmendem Alter und in Folge dessen vielleicht abnehmender Leistungsfähigkeit gekürzt werden sollte, kann Ihre Kommission keineswegs beipflichten.

Ihre Kommission befürwortet daher die Wünsche der Straßenwärter bezüglich einer angemessenen weiteren Erhöhung ihres Einkommens, welches mindestens nach der Höhe des ortsüblichen Tagelohnes, jedoch ohne Einrechnung der Nebenbezüge, bemessen werden sollte.

Dagegen theilt die Kommission die Ansicht der Großh. Regierung, daß aus den von letzterer angegebenen Gründen die etatmäßige Anstellung der Landstraßenwärter zu Zeit nicht in Betracht gezogen werden kann.

Auf Grund dieser Erwägung stellt Ihre Kommission den Antrag, das hohe Haus wolle die beiden Petitionen der Landstraßenwärter hinsichtlich der weiteren Ausdehnung der Verleihung der Beamteneigenschaft und hinsichtlich der Aufbesserung der Jahreslöhne in dem bezeichneten Umfang der Großh. Regierung empfehlend überweisen, bezüglich der weiteren Wünsche der Petenten jedoch zur Tagesordnung übergehen.

## Zusammenstellung

der Längen der Landstraßen, Kreisstraßen und in Kreisfürsorge befindlichen Gemeindefwege  
1901.

## I. (Nach Wasser- und Straßenbauinspektionen geordnet.)

Inspektion	Landstraßen km	Kreisstraßen km	Gemeindefwege			
			in Kreisfürsorge hinsichtlich			unter Aufsicht der techn. Staatsbehörde gemäß § 5 Absatz 2 der V. V. 3. Str. Gef. km
			der Gesamt- Unterhaltung km	der Wartung und Hilfsarbeit km	der Wartung allein km	
Wertheim	240,0237	55,3562	609,0690	—	—	—
Mosbach	217,1431	95,0760	664,9175	—	—	5,4630
Sinsheim	141,2956	78,6434	251,6056	—	—	—
Heidelberg	144,3261	56,8166	363,4350	—	—	—
Bruchsal	145,5881	42,5063	200,4732	—	—	—
Karlsruhe	198,0217	105,2216	369,3212	—	—	—
Rastatt	127,9987	20,9220	191,4483	—	—	—
Achern	100,3304	65,9745	174,6800	—	—	37,6300
Offenburg	209,4844	88,6355	—	—	—	257,7260
Lahr	60,8414	61,8654	—	—	63,0460	59,2440
Emmendingen	122,1185	59,4052	—	—	175,6717	—
Freiburg	265,2873	109,3528	—	—	527,5540	—
Lörrach	214,4905	201,8316	—	—	—	219,7469
Waldshut	142,9172	48,4877	—	—	303,6690	126,6770
Bomdorf	175,3905	27,7957	—	—	175,2000	167,3760
Donaueschingen	182,7784	47,9700	—	419,3286	—	44,9220
Konstanz	148,2087	54,8787	512,5635	—	—	15,9010
Ueberlingen	213,2414	55,6059	279,8210	—	—	9,1090
Summen	3049,4857	1276,3451	3617,3343	419,3286	1245,1407	9.37949

## II. (Nach Kreisen geordnet.)

Kreis	Kreisstraßen km	Gemeindewege			Landstraßen km
		in Kreisfürsorge hinsichtlich			
		der Gesamt- unterhaltung km	der Wartung und Hilfsarbeit km	der Wartung allein km	
Mosbach	150,4322	1271,9675	—	—	457,2463
Heidelberg	99,3793	398,7743	—	—	198,0259
Mannheim	35,0909	218,2853	—	—	86,5146
Karlsruhe	148,4879	569,7944	—	—	341,6910
Baden	66,2288	366,1283	—	—	183,2227
Offenburg	141,0577	—	—	—	296,7795
Freiburg	199,0987	—	—	766,2717	408,8000
Lörrach	201,8316	—	—	—	214,7459
Waldshut	76,2834	—	—	478,8690	316,6068
Billingen	47,9700	—	419,3286	—	183,1632
Konstanz	110,4846	792,3845	—	—	361,4501
Summen . . .	1276,3451	3617,3343	419,3286	1245,1407	3051,2460

# Jahreslöhne

der

# Landstraßenwärter.

Stand zu Beginn des Jahres 1902.

---

(Ohne die Wärter von jenen Landstraßen,  
deren Unterhaltung die Kreise Mosbach und  
Heidelberg übernommen haben.)



## Anlage 3.

## Uebersicht

der Gesamtzahl der Landstraßenwärter und der im Beamtenverhältniß stehenden  
Wärter, sowie jener Wärter, welche die Petition unterzeichnet haben.

Inspektion	Zahl der		Landstraßenwärter		Die Petition haben unter- zeichnet	Darunter sind		
	Wärter- strecken	Land- straßen- wärter	mit Beamten- eigenschaft	ohne		Landstraßenwärter mit Beamten- eigenschaft	ohne Beamten- eigenschaft	in- zwischen aus- getretene oder ent- lassene Wärter
Ueberlingen . . . . .	49	49	31	18	30	19	10	1
Konstanz . . . . .	36 <sup>7</sup> / <sub>12</sub>	37	22	15	—	—	—	—
Donaueschingen . . . . .	50 <sup>1</sup> / <sub>12</sub>	50	31	19	28	17	11	—
Bonndorf . . . . .	41 <sup>7</sup> / <sub>12</sub>	42	24	18	12	8	4	—
Waldshut . . . . .	35 <sup>9</sup> / <sub>12</sub>	37	14	23	24	8	15	1
Lörrach . . . . .	59 <sup>3</sup> / <sub>12</sub>	59	30	29	19	10	8	1
Freiburg . . . . .	69 <sup>3</sup> / <sub>12</sub>	70	35	35	33	16	17	—
Emmendingen . . . . .	37 <sup>2</sup> / <sub>12</sub>	38	19	19	34	17	17	—
Lahr . . . . .	16	16	12	4	5	5	—	—
Offenburg . . . . .	60 <sup>2</sup> / <sub>12</sub>	62	35	27	28	17	11	—
Achern . . . . .	26	27	15	12	20	11	9	—
Rastatt . . . . .	38 <sup>8</sup> / <sub>12</sub>	40	20	20	14	6	7	1
Karlsruhe . . . . .	36	36	20	16	22	11	11	—
Pforzheim . . . . .	18	18	7	11	—	—	—	—
Bruchsal . . . . .	38 <sup>4</sup> / <sub>12</sub>	38	16	22	—	—	—	—
Heidelberg . . . . .	39 <sup>8</sup> / <sub>12</sub>	40	20	20	6	3	3	—
Einsheim . . . . .	37 <sup>1</sup> / <sub>12</sub>	38	24	14	15	10	5	—
Mosbach . . . . .	37	37	17	20	13	8	5	—
Wertheim . . . . .	41 <sup>4</sup> / <sub>12</sub>	42	20	22	27	11	16	—
	766 <sup>11</sup> / <sub>12</sub>	776	412	364	330	177	149	4