

## 35

**Ministerratssitzung****Mittwoch 17. Juli 1946**

Beginn: 16 Uhr 05

Ende: 18 Uhr 35

*Anwesend:* Ministerpräsident Dr. Hoegner, Arbeitsminister Roßhaupter, Innenminister Seifried, Kultusminister Dr. Fendt, Finanzminister Dr. Terhalle, Verkehrsminister Helmerich, Staatssekretär Dr. Kraus, Staatssekretär Ficker (Innenministerium), Staatssekretär Dr. Ehard (Justizministerium), Staatssekretär Dr. Meinzolt (Kultusministerium), Staatssekretär Krehle (Arbeitsministerium), Staatssekretär Waldhäuser (Verkehrsministerium).

*Entschuldigt:* Wirtschaftsminister Dr. Erhard, Landwirtschaftsminister Dr. Baumgartner, Staatsminister für Sonderaufgaben Dr. Pfeiffer.

*Tagesordnung:* [I. Entnazifizierung]. [II. Besuch der Militärgouverneure Clay und Robertson in München]. [III.] Entwurf einer einheitlichen Verordnung der drei Länder über das Verkehrsdirektorium des Länderrats sowie eines Eisenbahn-Abkommens (bisher Staatsvertrag) „Deutsche Eisenbahnen in der US-Zone“. [IV.] Gesetz über die Landeszentralbank. [V. Fehlen der Mitglieder der Staatsregierung beim Essen für die Mitglieder der Verfassunggebenden Landesversammlung]. [VI. Gesetzliche Feiertage in Bayern]. [VII. Personalfragen]. [VIII. Wildbach-Verbauungen und Damm-Verbesserungen]. [IX. Registrierung in München].

*[I. Entnazifizierung]*

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* teilt zunächst mit, daß er eben mit Staatsminister Dr. Pfeiffer bei General Muller gewesen sei. Eine Zeitung habe nämlich erklärt, daß 2/3 der bayerischen Bevölkerung unter das Gesetz vom 5. März 1946 fielen, so daß Bayern gar nicht in der Lage sei, das Gesetz durchzuführen. Er habe demgegenüber festgestellt, daß einschließlich aller Familienangehörigen höchstens 1/3 der Bevölkerung von dem Gesetz erfaßt werde.

*[II. Besuch der Militärgouverneure Clay und Robertson in München]*

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* gibt ferner bekannt, daß am 25. Juli 1946 General Clay mit General Robertson, dem Chef der britischen Militärregierung, nach München kommen werde.<sup>1</sup> Möglicherweise werde bei dieser Gelegenheit das Kabinett zusammentreten müssen.

Es wird daraufhin in die Beratung der Tagesordnung eingetreten.

*[III. Entwurf einer einheitlichen Verordnung der drei Länder über das Verkehrsdirektorium des Länderrats sowie eines Eisenbahn-Abkommens (bisher Staatsvertrag) „Deutsche Eisenbahnen in der US-Zone“]<sup>2</sup>*

## 1.) Verkehrsdirektorium

Staatsminister *Helmerich* äußert sich dahin, daß diese Entwürfe eine vollkommene Degradierung der Länder bedeuten und daß von dem ursprünglichen im Ministerrat behandelten Staatsvertrag nichts übrig geblieben sei.<sup>3</sup> Er könne die Sache unmöglich akzeptieren und bitte um die Ermächtigung, im Länderrat zu erklären, daß es sich bei den Entwürfen nicht mehr um eine Vereinbarung der Länder, sondern um eine Anordnung handle. Der Generaldirektor des Verkehrsdirektoriums habe praktisch diktatorische Befugnisse, so daß von einer Verkehrshoheit der Länder keine Rede mehr sein könne.

<sup>1</sup> Ein Besuch an diesem Termin war jedoch in den Akten und der Presse nicht nachzuweisen.

<sup>2</sup> S. *Kittel*.

<sup>3</sup> Vgl. Nr. 26 TOP II und Nr. 34 TOP IX.

Staatssekretär *Dr. Kraus* erwidert, daß man einen solchen Standpunkt in Stuttgart wohl nicht einnehmen könne. Er sei bei Dr. Pollock gewesen, der ihm mitgeteilt habe, daß die Militärregierung einen einzigen verantwortlichen Mann haben wolle und zwar den Generaldirektor. Es sei richtig, daß von den Rechten der Länder nur sehr wenig übrig bleibe und daß der bayerische Vertragsentwurf ursprünglich auch vom Länderrat gebilligt worden sei. Die grundlegende Änderung sei ganz plötzlich bekanntgemacht worden. Trotzdem glaube er, daß man am 18. Juli in Stuttgart mitberaten müsse, um zu versuchen, noch etwas herauszuholen.<sup>4</sup> Staatssekretär *Dr. Kraus* weist noch daraufhin, daß zugunsten der Länder vorgeschlagene Verbesserungen durch den Generaldirektor beseitigt worden seien. Angeblich stehe die Militärregierung dahinter und verlange dieses. Auf alle Fälle werde er versuchen, das Möglichste für Bayern herauszuschlagen, wenn man auch schließlich wohl gezwungen sein werde, das anzunehmen, was vorgelegt werde.

Staatsminister *Dr. Terhalle* äußert sich dahin, daß er nie einen Zweifel gelassen habe, daß der erste Entwurf unmöglich war. Den zweiten Entwurf könne er nur unter der Überlegung annehmen, daß es keinen anderen Ausweg gebe. Andererseits dürfe man nicht zu pessimistisch sein, zumal man ja auf die Wirtschaftseinheit warte, in der dann alles neu geregelt werde. Die Herren der Reichsbahn denken jedenfalls zentralistisch, was dem Interesse der Amerikaner, die eine zentralisierte Verwaltung wünschten, entgegenkomme. Man müsse aber annehmen, wenn ein politischer Befehl vorliege. Auf alle Fälle bestehe aber noch die Möglichkeit, an die Ministerpräsidenten zu appellieren.

Staatssekretär *Dr. Kraus* stellt noch einmal fest, daß die Amerikaner einen verantwortlichen Mann wollen, der dem Länderrat unterstehe und abberufen werde könne. Freilich sei damit die eigentliche Verkehrshoheit der Länder ausgeschaltet.

Staatsminister *Dr. Terhalle* meint, daß es bei einer Wirtschaftseinheit nicht möglich sei, noch Verkehrshoheiten zu behalten.

Staatsminister *Roßhaupter* ist der Ansicht, daß sich eine eingehende Beratung der einzelnen Bestimmungen erübrige, wenn es sich doch um ein Diktat handle. Im übrigen seien in Verkehrsfragen schon vor 1914 schwere Differenzen an der Tagesordnung gewesen. Er erinnere daran, daß schon damals gewisse Tendenzen zur Verkehrsvereinheitlichung bestanden hätten.<sup>5</sup> Er schlage vor, die besonders wichtigen Punkte der Entwürfe im Ministerrat herauszugreifen, vor allem diejenigen, bei denen Änderungen möglich seien.

Staatssekretär *Dr. Kraus* schließt sich den Ausführungen von Minister *Roßhaupter* an. Es müsse unbedingt abgelehnt werden, daß das Verkehrsdirektorium eine Paralleleinrichtung zum Länderrat werde. Es sei daher notwendig, in der Überschrift die Worte „des Länderrats“ zu streichen, ebenso in den folgenden Paragraphen.

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* fragt, ob es überhaupt notwendig sei, in eine Beratung einzutreten.

Staatssekretär *Dr. Kraus* bittet wegen eventueller Abänderungen auf alle Fälle zu beraten, da ja am 18. Juli in Stuttgart beschlossen werden müsse.

Es wird daraufhin über den Vorschlag des Herrn Verkehrsministers, eine Beratung in Stuttgart überhaupt abzulehnen, abgestimmt. Der Ministerrat erklärt sich mit allen gegen eine Stimme gegen den Antrag des Herrn Verkehrsministers.

Staatsminister *Helmerich* erklärt, er könne die Angelegenheit vor dem zukünftigen Landtag nicht vertreten.

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* entgegnet, daß man eben nicht frei sei und deshalb die Angelegenheit wohl vertreten könne.

Staatsminister *Roßhaupter* ist der Ansicht, daß man den Einfluß des zukünftigen Landtags nicht überschätzen solle. Maßgebend sei und bleibe nach wie vor die Militärregierung, die überall das entscheidende Wort spreche.

Staatsminister *Helmerich* weist nochmals daraufhin, daß der Entwurf keine Verordnung, sondern eine Ordnung oder Anordnung sei.

4 Gemeint ist die 4. Tagung des Direktoriums des Länderrats, 18. 7. 1946. Protokoll in: MA 130043.

5 Gemeint ist das Reichseisenbahnprojekt Bismarcks 1875/76, das jedoch bei den Bundesstaaten auf einhellige Ablehnung stieß.

Staatssekretär *Dr. Kraus* erwidert, daß diese Meinung in Stuttgart nicht zum Ausdruck gebracht werden dürfe, da man die Amerikaner doch nicht vor den Kopf stoßen wolle.

Staatsminister *Helmerich* lehnt nach wie vor eine Verhandlung ab.

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* ersucht, zu einem Entschluß zu kommen.

Staatssekretär *Dr. Kraus* regt nochmals an, in der Überschrift des Entwurfes die Worte „des Länderrats“ zu streichen.

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* glaubt nicht, daß diese Worte wegbleiben sollen; sie bedeuten, daß es sich um eine Einrichtung des Länderrats handle.

Staatssekretär *Dr. Kraus* wendet sich sodann gegen die Einschaltung des Generalsekretärs. Man müsse sich unbedingt dagegen wehren.

Auch Ministerpräsident *Dr. Hoegner* glaubt, daß der Generalsekretär völlig überflüssig sei, nachdem das Verkehrsdirektorium eine Einrichtung des Länderrats sei.

Staatssekretär *Dr. Kraus* weist darauf hin, daß ihm ein Exposé des großhessischen Referenten im Ministerium für Wirtschaft und Verkehr<sup>6</sup> vorliege, das besage, es würde ein den Verkehrsministerien der Länder übergeordnetes Zonenministerium errichtet und die Verkehrshoheit der Länder höre auf. Nach diesem Exposé sei die Neufassung für die Länder untragbar.

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* stellt demgegenüber fest, man könne vielleicht von einem Bundesministerium sprechen, das dem Ministerpräsidenten unterstehe.

Staatssekretär *Waldhäuser* entgegnet, daß auch der Ministerpräsident eines einzelnen Landes nichts hereinzureden habe.

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* stellt demgegenüber fest, daß der Ministerpräsident auf einen Teil der Souveränität seines Landes verzichte, durch sein Veto-Recht aber alles verhindern könne.

Es wird nun in die Beratung der einzelnen Bestimmungen des Entwurfes über das Verkehrsdirektorium eingetreten.<sup>7</sup>

§ 1 Satz 1 erhält nach eingehender Beratung folgende Fassung: „Zur obersten Leitung des Eisenbahnwesens und zur obersten Beaufsichtigung des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt in dem amerikanischen Besatzungsgebiet wird ein Verkehrsdirektorium des Länderrats gebildet“.

Entsprechend wird § 3 Absatz 1 folgendermaßen abgeändert: „Das Verkehrsdirektorium des Länderrats hat die Aufgabe, das Eisenbahnwesen in der US-Zone zu leiten und den Straßenverkehr und die Binnenschifffahrt zu beaufsichtigen und auf dem Gebiet des Verkehrs die Durchführung der Richtlinien und Anordnungen der Militärregierung sicher zu stellen“.

Zu § 2 schlägt Staatssekretär *Dr. Kraus* vor, statt zwei drei Mitglieder festzusetzen in Anbetracht der drei in Frage kommenden Verkehrszweige.

Dieser Vorschlag wird einstimmig angenommen, ebenso wie die Streichung des Generalsekretärs in dieser Bestimmung.

Auf Vorschlag des *Ministerpräsidenten* wird sodann in § 3 Absatz 2 Ziffer 2 statt „zu lenken und zu überwachen“ „zu beaufsichtigen“ eingesetzt. Außerdem wird Absatz 3 Buchstabe a) dieser Bestimmung wie folgt gefaßt: „a) Die Regelung der allgemeinen Verkehrspolitik, die Entscheidung über die Grundlagen der Organisation und die Mitwirkung bei wirtschaftlichen und technischen Maßnahmen von grundlegender Bedeutung“.

§ 4:

<sup>6</sup> Gemeint ist MinRat Dr. Adolf *Leweke*, Ministerium für Wirtschaft und Verkehr, Wiesbaden. Er vertrat Groß-Hessen auch im Verkehrsausschuß des Länderrats (Bevollmächtigter Stuttgart 140).

<sup>7</sup> Vgl. den Entwurf eines Statuts der drei Länder über den Verkehrsrat des Länderrates als Anlage zum Protokoll der 4. Tagung des Direktoriums des Länderrats, 18. 7. 1946 (MA 130043). Dieser Entwurf vom 8. Juli 1946 zuzüglich Begründung auch in Bevollmächtigter Stuttgart 140.

Staatssekretär *Dr. Kraus* teilt mit, daß diese Bestimmung nach Auffassung der Obersten Baubehörde zu weit gehe.

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* weist darauf hin, daß alle Maßnahmen des Direktoriums des Länderrats vorbehaltlich der Genehmigung der Ministerpräsidenten geschehen.

Nach eingehender Beratung werden in § 4 keine Änderungen vorgenommen mit Ausnahme dessen, daß in Absatz 1 letzter Satz nach „Abteilungen“ „seiner Dienststelle“ eingefügt wird.

Gegen die §§ 5 bis 9 werden keine Bedenken erhoben.

Dagegen bezeichnet Staatssekretär *Dr. Kraus* § 10 als ganz besonders zentralistisch. Dieser Zentralismus gehe sogar noch weiter als der des Dritten Reiches.<sup>8</sup>

Auf Vorschlag von Ministerpräsident *Dr. Hoegner* werden in dieser Bestimmung die Worte „und der Leiter der Wasserstraßenbehörden und der Schifffahrtsbehörden“ gestrichen.

## 2.) Eisenbahn-Abkommen

Staatssekretär *Dr. Kraus* gibt bekannt, daß *Dr. Pollock* die Bezeichnung „Abkommen“ wünsche und nicht Staatsvertrag.

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* erklärt sein Einverständnis dazu, da man ein Abkommen ja kündigen könne.

Zu § 1 stellt Ministerpräsident *Dr. Hoegner* fest, daß er keinen Wert auf die Festsetzung lege, daß die Hoheitsrechte den Ländern zustehen.

Nach Mitteilung von Staatssekretär *Dr. Kraus* seien die folgenden Bestimmungen schon beraten und teilweise abgeändert worden. Er schlägt vor, § 3 letzter Satz wie folgt abzuändern: „Die Anstalt kann über das Vermögen verfügen, soweit es mit einer ordnungsmäßigen Betriebsführung vereinbar ist“.

Der Vorschlag findet allgemeine Zustimmung, worauf Ministerpräsident *Dr. Hoegner* noch ersucht, in Stuttgart darauf hinzuweisen, daß eine objektiv richtige Betriebsführung festzusetzen sei.

Die §§ 5, 6, 7 und 8 werden ohne Änderungen angenommen.

Zu § 9 erklärt Staatsminister *Helmerich*, daß die Grundzüge der Organisation nicht allein dem Generaldirektor überlassen bleiben können.

Staatssekretär *Dr. Kraus* regt deshalb an, in Absatz 1 dieser Bestimmung nach „Verkehrswesen“ die Worte „nach Anhörung des Verkehrsdirektoriums“ einzusetzen.

Der Vorschlag findet allgemeine Zustimmung.

Gegen § 10 werden keine Bedenken erhoben.

Nach längerer Beratung erhält § 11 Absatz 1 Satz 2 folgende durch den Herrn *Ministerpräsidenten* formulierte Fassung: „Er ist für die Geschäftsführung der „Deutschen Eisenbahnen in der US-Zone“ dem Generaldirektor des Verkehrswesens verantwortlich“.

In § 12, Absatz 1, wird „zwei“ durch „drei“ ersetzt, sowie „dem Generalsekretär des Länderrats“ gestrichen.

Die §§ 13 bis 28 bleiben unverändert.

Zu § 29:

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* ist der Ansicht, daß Absatz 3 dieser Bestimmung überhaupt gestrichen werden solle.

Staatsminister *Helmerich* entgegnet, daß ein solcher Antrag in Stuttgart bestimmt nicht durchgehe. Man könne es aber versuchen. Man müsse jedenfalls Sicherungen haben, daß in München und Frankfurt noch bayerische Beamte seien.

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* stellt sodann fest, daß zu den weiteren Bestimmungen des Abkommens keine Bemerkungen mehr gemacht werden.

<sup>8</sup> Danach stand das Recht der Ernennung, Versetzung, Zuruhesetzung und Entlassung der leitenden Beamten der Eisenbahnen (Präsidenten, Vizepräsidenten und Abteilungsleiter der Eisenbahnoberbetriebsleitung, der Eisenbahndirektionen und des Eisenbahnzentrallamts München) und der Leiter der Wasserstraßenbehörden und der Schifffahrtsbehörden des Rheinstromgebietes mit geringen Einschränkungen ausschließlich dem Generaldirektor des Verkehrswesens zu.

[IV. Gesetz über die Landeszentralbank]<sup>9</sup>

Staatssekretär *Dr. Kraus* erhebt zunächst Bedenken gegen die Ziffern 4 und 5 des § 26, Absatz 1 und schlägt vor, sie zu streichen.<sup>10</sup>

Staatsminister *Dr. Terhalle* antwortet, daß alle Paragraphen dieses Gesetzes entsprechend einem Beschluß des Ministerrats formuliert worden seien. Er wolle selbstverständlich keine Verpflichtungen übernehmen, die nicht moralisch und rechtlich begründet seien.

Staatssekretär *Dr. Kraus* meint, daß man die Reichsbeamten gleichstellen müsse; er sehe nicht ein, warum hier diese Ausnahme gemacht werde.

Staatsminister *Dr. Terhalle* ersucht einen Beschluß zu fassen, der diese Frage grundsätzlich regle.

Auf Vorschlag von Ministerpräsident *Dr. Hoegner* wird sodann in § 26 Absatz 1 Ziffer 5 nach „Hinterbliebenenbezüge“ eingefügt, „nach Maßgabe der Landesgesetzgebung“.<sup>11</sup>

Auf Vorschlag von Staatssekretär *Dr. Kraus* wird in § 2 Ziffer 3 das Wort „können“ gestrichen.<sup>12</sup>

Staatsminister *Dr. Terhalle* begründet sodann ausführlich die einzelnen Bestimmungen des Gesetzes und weist u.a. darauf hin, daß § 7 auf das englische Vorbild zurückgehe.<sup>13</sup>

Staatssekretär *Krehle* schlägt zu § 7 vor, den Präsidenten der Staatsbank zum Vorsitzenden des Verwaltungsrates zu machen.

Staatsminister *Dr. Terhalle* erwidert, daß man bereits an diese Möglichkeit gedacht habe, aber doch wieder davon abgekommen sei. Der Ministerpräsident habe ja die Möglichkeit, das im Einzelfall zu tun, solle aber nicht an eine bestimmte Person gebunden sein, zumal der Einfluß der Staatsbank ja auf alle Fälle gesichert sei. Zu § 10 teilt Staatsminister *Dr. Terhalle* noch mit, daß die Militärregierung eine einheitliche Beaufsichtigung des ganzen Bankenwesens im Anschluß an das Finanzministerium wünsche. In Zukunft sollen sowohl Finanz- wie Wirtschaftsministerien die Aufsicht ausüben.<sup>14</sup> Abschließend weist er noch daraufhin, daß die Landeszentralbank nicht Konkurrenz der anderen Banken, sondern eine Reservebank sein solle.

Das Gesetz wird sodann einstimmig angenommen.<sup>15</sup>

[V. Fehlen der Mitglieder der Staatsregierung beim Essen für die Mitglieder der Verfassunggebenden Landesversammlung]

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* teilt mit, daß bei dem von der Staatsregierung gegebenen Essen für die Mitglieder der Verfassunggebenden Landesversammlung das Fehlen sämtlicher Minister sehr unangenehm aufgefallen und auch von dem Präsidenten der Versammlung<sup>16</sup> besprochen worden sei. Er ersuche daher, in Zukunft die Beteiligung möglich zu machen.

9 Vgl. Nr. 34 TOP VII.

10 § 26 behandelte die mit Inkrafttreten dieses Gesetzes unbeschadet der späteren Vermögensauseinandersetzung mit der Deutschen Reichsbank eintretenden Rechtswirkungen: „4. Die Landeszentralbank tritt in die Rechte und Pflichten der Deutschen Reichsbank hinsichtlich der Dienstverhältnisse der innerhalb des Landes tätigen Beamten, Angestellten und Arbeiter der Deutschen Reichsbank ein. 5. Die Landeszentralbank ist berechtigt, den innerhalb des Landes wohnhaften Versorgungsberechtigten der Deutschen Reichsbank Ruhegehälter und Hinterbliebenenbezüge zu gewähren. Dies gilt insbesondere für solche Versorgungsberechtigten, die am 1. November 1945 im Lande ihren Wohnsitz hatten“ (StK-GuV 7).

11 Mit Schreiben vom 30. 7. 1946 sandte der StMF dem MPR. einen entsprechend den Beschlüssen des Ministerrats korrigierten Entwurf zu. Darin war nicht nur in § 26 Ziffer 5, sondern in den Ziffern 4 und 5 der Zusatz „nach Maßgabe der einschlägigen landesgesetzlichen Bestimmungen“ hinzugefügt worden (StK-GuV 7). So lauteten auch die Formulierungen im Gesetz Nr. 50 über die Errichtung der Landeszentralbank von Bayern vom 27. November 1946 (GVBl. S. 329).

12 § 2, der die Aufgaben der Landeszentralbank beschrieb, lautete nach der Änderung in Ziffer 3: „Kassengeschäfte des Staats und der übrigen Körperschaften des öffentlichen Rechts durchzuführen und diesen Stellen kurzfristige Kredite zu gewähren, soweit diese Aufgaben nicht von der Bayerischen Staatsbank übernommen werden.“ (StK-GuV 7).

13 § 7 behandelte den Verwaltungsrat, der die gesamte Geschäftsführung der Landeszentralbank überwachte.

14 Vgl. *Protokolle Schäffer* S. 272 und 298.

15 Hoegner legte das Gesetz am 30. 7. 1946 der Rechtsabteilung von OMGB zur Genehmigung vor (StK-GuV 7). Vgl. „Bayerns kommende Landeszentralbank“, SZ 30. 7. 1946. Zum Fortgang s. Nr. 52 TOP VI.

16 Dr. rer. pol. Michael *Horlacher* (1888–1957), 1946 Präsident der Bayer. Verfassunggebenden Landesversammlung, 1946–1950 MdL (CSU) und Präsident des Bayerischen Landtags, 1949–1957 MdB (CSU).

[VI. Gesetzliche Feiertage in Bayern]<sup>17</sup>

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* verliest sodann einen Brief der Militärregierung, wonach eine Liste der vorgeschlagenen gesetzlichen Feiertage in Bayern vorgelegt werden solle, da verschiedene Auffassungen der Ministerien über die Feiertage bestünden. Der Herr Staatsminister des Innern werde gebeten, diese Liste bis zum nächsten Ministerrat vorzubereiten.<sup>18</sup>

Staatssekretär *Dr. Meinzolt* regt an, dabei auch die Frage der besonderen konfessionellen Feiertage zu klären, da z. B. die plötzliche Einführung des Peter- und Paulstages im protestantischen Franken Befremden hervorgerufen habe.<sup>19</sup>

## [VII. Personalfragen]

Ministerpräsident *Dr. Hoegner* teilt mit, daß er beabsichtige, Professor Dr. Friedrich Glum, der bereits Berater in Verfassungsfragen bei der Militärregierung in Berlin gewesen sei, als Ministerialdirigent in die Bayerische Staatskanzlei zu berufen.<sup>20</sup>

Widerspruch wird dagegen nicht erhoben.

Staatsminister *Seifried* ersucht um Zustimmung für die Berufung des Oberregierungsrats Ritter von Lex als Ministerialrat in das Ministerium des Innern<sup>21</sup> vorbehaltlich der Zustimmung des Finanzministeriums.

Auch dieser Vorschlag erfährt keinen Widerspruch.

## [VIII. Wildbach-Verbauungen und Damm-Verbesserungen]

Staatsminister *Seifried* berichtet sodann über die Hochwasserkatastrophe<sup>22</sup> und bittet um Ermächtigung, eine Planung vornehmen zu lassen, welche Wildbach-Verbauungen und Damm-Verbesserungen notwendig seien.

Der Ministerrat erklärt einstimmig sein Einverständnis.

## [IX. Registrierung in München]

Staatsminister *Seifried* verliest sodann einen Brief über die Zustände bei der Registrierung in München, die große Erbitterung bei der Bevölkerung hervorgerufen hätten. Er werde bei der Polizei-Direktion einen Plan verlangen, wie diese unhaltbaren Verhältnisse abgeändert werden könnten.

Der Bayerische Ministerpräsident:  
gez. Dr. Wilhelm Hoegner

I.V.:  
gez. Frh. v. Gumppenberg  
Oberregierungsrat

Der Leiter d. Bayer. Staatskanzlei:  
gez. Dr. Hans Kraus  
Staatssekretär

17 Vgl. Nr. 31 TOP XVII und Nr. 32 TOP IX.

18 Zum Fortgang s. Nr. 36 TOP VI.

19 Hier wird exemplarisch die Stellung Meinzolts als Repräsentant des evangelischen Bevölkerungsteils Bayerns und Vertrauten des Landesbischofs Meiser im Kabinett deutlich, s. *Renner* S. 44f.

20 Dr. jur., Dr. sc. pol. Friedrich *Glum* (1891–1974), 1920–1937 Generalsekretär der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft, dann Grundstücks- und Finanzmakler, 1945/46 Berater bei OMGUS in Berlin für Verwaltungs- und Verfassungsfragen, 1. 8. 1946 – Juli 1948 MinDirig StK, zuständig für Verfassungs-, Wirtschafts- und Finanzrecht, in dieser Zeit führend an der Ausarbeitung verfassungspolitischer Entwürfe beteiligt, mit vielen Kontakten zu hohen amerikanischen Offizieren, 1946 CSU-Mitglied, im Juli 1948 während der Vorbereitungen für den Herrenchiemsee-Konvent beurlaubt (dazu s. *Glum* S. 626 sowie *Kock*, Bayerns Weg S. 258), seit 1950 Honorar-Prof. für Staats- und Verwaltungsrecht München. S. StK 113374.

21 Vgl. *Protokolle Schäffer* S. 29.

22 Vgl. Nr. 34 TOP I und SZ 23. 7. 1946.