

Stenographisches Protokoll

über die

13. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 19. Juni 1883.

Inhalt:

Zuschrift des Comités der permanenten Lehrmittel-Ausstellung in Graz mit der Einladung zum Besuche dieser Ausstellung.
Mittheilung des Landeshauptmannes über die zur Bertheilung gelangten Druckschriften und Vorlagen.
Petitionen.

Bericht des Unterrichts-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 37, mit dem Antrage auf Anwendung des Reichsgesetzes vom 20. Juni 1881, betreffend die Anrechnung der Supplenten-Dienstzeit für die Pensionsbemessung, auf die landschaftlichen Mittelschul-Professoren (Beilage Nr. 60. — Annahme des Antrages des Unterrichts-Ausschusses.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Anträge I, II und IV des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 14, in Angelegenheit des Local-Eisenbahnwesens und die vom Bezirks-Ausschusse Murau angeführte Herstellung einer Bahnverbindung des Bezirkes mit der nächsten Rudolfsbahnstation (Beilage Nr. 62 — Annahme der Anträge des Eisenbahn-Ausschusses).

Anträge des Finanz-Ausschusses zum Rechenschaftsberichte, Seite 78, die neue Form des Rechnungs-Abschlusses betreffend, und zum Rechnungs-Abschlusse pro 1882 (Beilage Nr. 64. — Annahme der Anträge des Finanz-Ausschusses).

Beginn der Sitzung: 10 Uhr 20 Minuten Vormittags.

Vorsitzender: Landeshauptmann Dr. Moriz Edler v. Kaiserfeld.

Schriftführer: Frh. v. Berg, Frh. von Moscon.

Von Seite der Regierung anwesend: Statthalter Freiherr v. Kübeck.

Landeshauptmann: Das Haus ist beschlussfähig; ich erkläre die Sitzung daher für eröffnet.

Das Protokoll der letzten Sitzung wurde aufgelegt; es wurde keine Einwendung gegen dasselbe erhoben; ich erkläre es daher für genehmigt.

Von Seite des Comités der permanenten

Lehrmittel-Ausstellung ist eine Zuschrift eingelaufen, um deren Verlesung ich bitte.

Schriftführer Freiherr v. **Berg** (liest): „Hoher Landtag von Steiermark! Die hervorragende Bedeutung guter Lehr- und Lernmittel für eine gedeihliche Entwicklung der Schule erkennend, hat sich das unterthänigst gefertigte Comité im December 1881 gebildet, um eine permanente Lehrmittel-Ausstellung in Graz, dieser bedeutendsten Culturstätte südwärts von Wien und dem mehrfachen Centralpunkte von Steiermark, Kärnten, Krain und der Nachbarländer weiter süd-, ost- und westwärts, in's Leben zu rufen.

Unermülich ausdauernder, von der Munificenz hervorragender Persönlichkeiten und Corporationen wesentlich unterstützter Arbeit ist es gelungen, die Ausstellung schon am 11. September 1882 zu eröffnen.

Seither hat sich die Ausstellung in so vorteilhafter Weise erweitert und completirt, daß sie sich bereits einer weitreichenden Anerkennung der Fachkreise und Schulfreunde erfreut.

Demgemäß erlaubt sich auch das unterthänigst gefertigte Comité, die hochgeehrten, alle Culturmomente stets und überall mit größter Aufmerksamkeit fördernden P. T. Mitgliedern des hohen Landtages von Steiermark zu einem gütigen und auszeichnenden Besuche der permanenten Lehrmittel-Ausstellung in Graz hiemit pflichtschuldigt einzuladen.

Graz, den 18. Juni 1883.

Das Comité der permanenten Lehrmittel-Ausstellung in Graz.

J. Lohbichler, Obmann.

Gottfried Mitl,

Friedrich Kmetitsch,

städt. Lehrer, Dekonom. städt. Unterlehrer, Schriftführer.“

Landeshauptman: Die Herren Abgeordneten wollen diese Einladung zur Kenntniß nehmen.

Aufgelegt wurden heute:

Das officielle Protokoll über die 9. Sitzung;

das stenographische Protokoll über die 10. Sitzung;

Bericht des Wahlreform-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 13, betreffend eine Aenderung der Landtags-Wahlordnung (Beilage Nr. 61).

Antrag des Finanz-Ausschusses über einzelne Capitel des Voranschlages des Landesfondes pro 1884 (Beilage Nr. 66).

Es wurden mir folgende Petitionen überreicht (liest):

„Petition des Adam Wiesinger, behördlich autorisirten Civil-Ingenieurs in Marburg, über die Uebertragung der Detailproject-Borlage von der Localeisenbahn Pölschach-Sauerbrunn. (Ueberreicht durch Abg. Dr. Schmiderer.)“

Ich verweise diese Petition an den Eisenbahn-Ausschuß.

„Petition des Anton Graßl, Stadtrathsbeamten, als gerichtlich bestellten Curators des pensionirten Oberlehrers Ludwig Milwisch, um Zuerkennung des fünften Achtels zu der seinem Curanden bereits angewiesenen Pension von vier Achtel jährlichen 545 fl. unter Nachsicht von 6½ Monaten Dienstzeit. (Ueberreicht durch Abg. Dr. R. v. Schreiner.)“

Ich verweise diese Petition an den Unterrichtsausschuß.

Der Finanz-Ausschuß hält heute nach Schluß der Landtags-Sitzung eine Sitzung ab.

Wir gehen zur Tagesordnung über.

Erster Gegenstand derselben ist der Bericht des Unterrichtsausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 37, mit dem Antrage auf Anwendung des Reichsgesetzes vom 20. Juni 1881, betreffend die Anrechnung der Supplenten-Dienstzeit für die Pensionsbemessung, auf die landschaftlichen Mittelschul-Professoren.

(Beilage Nr. 60.)

Ich ersuche den Herrn Abgeordneten Zolgar, den Bericht zu erstatten.

Berichterstatter des Unterrichtsausschusses **Zolgar** (von der Tribüne): Hoher Landtag! Die Lehrkörper der landschaftlichen Mittelschulen, nämlich der Oberrealschule in Graz, des Untergymnasiums in Pettau und des Obergymnasiums in Leoben haben im vorigen Jahre je eine Petition eingebracht. Alle diese drei Petitionen vereinigten sich in dem Bestreben nach völliger Gleichstellung der Lehrer an den landschaftlichen und den Staats-Mittelschulen. Ihr Petitum ging erstens dahin, den

Uebertritt von einer landschaftlichen an eine Staats-Mittelschule und umgekehrt zu erleichtern, zweitens dahin, daß, wie an den Staats-Mittelschulen, so auch an den landschaftlichen Mittelschulen, die vor der definitiven Anstellung zurückgelegte Dienstzeit bei der Pensionirung eingerechnet werde; endlich wird in diesen Petitionen gebeten, daß den Lehrern, wie an den Staats-Mittelschulen, so auch an den landschaftlichen Mittelschulen nach fünfzehnjähriger Dienstleistung besondere Verdiensteszulagen zuerkannt und sie in die achte Rangklasse befördert werden könnten. Was das erste Petitum anbetrifft, so ist wohl ein Haupthinderniß des Uebertrittes von Lehrpersonen aus dem landschaftlichen Dienste in den Staatsdienst und umgekehrt darin gelegen, daß systemmäßig weder die vom Staate eingehobenen Carrenztagen noch die vom Lande bezogenen Pensionsfonds-Beiträge bei Uebertritt rückerstattet werden, abgesehen davon, daß diese Leistungen auch ungleichartig sind und daher selbst bei erfolgter Rückstellung eine volle Ausgleichung nicht erzielbar wäre. Diese letztere Frage kann jedoch von der Landesvertretung nicht einseitig geordnet werden und sind zur Austragung derselben Verhandlungen mit der k. k. Staatsverwaltung nothwendig, welche jedoch vom Landes-Ausschusse und zwar im Interesse des landschaftlichen Dienstes nicht mit der Beschränkung auf Lehrpersonen, sondern auf sämtliche Angestellte des Landes mit der k. k. Regierung werden eingeleitet und Anträge nach Maßgabe des Ergebnisses dieser Verhandlungen seinerzeit werden gestellt werden. Dagegen kann das zweite und dritte Petitum sogleich seine Erledigung finden.

Mit Reichsgesetz vom 20. Juni 1881 wird nämlich den an Staatsanstalten angestellten Lehrpersonen auch jene Dienstzeit, die sie nach erlangter vollständiger Lehrbefähigung in einer vom Staate oder aber beim Bestande der Reciprocität an einer von einer Gemeinde oder einem Lande erhaltenen öffentlichen Mittelschule oder Lehrerbildungs-Anstalt in der Eigenschaft als Supplent (Hilfslehrer) mit einer der Obliegenheit eines Lehrers gleichkommenenden Verwendung bis zu einer definitiven Anstellung im Staatsdienste zurückgelegt haben, für die Pensionsbemessung angerechnet; in besonders rücksichtswürdigen Fällen kann auch die vorher in derselben Eigenschaft zurückgelegte Dienstzeit, sowie jene, welche vor einer ohne Schuld oder Zuthun des betreffenden Lehrindividuums eingetretenen Unterbrechung zurückgelegt wurde, angerechnet werden.

Das Reciprocitätsverhältniß nun, welches rücksichtlich der landschaftlichen Oberrealschule zu Graz, dem landschaftlichen Untergymnasium in Pettau und der landschaftlichen Mittelschule in Leoben vom Herrn Minister

für Cultus und Unterricht ausdrücklich anerkannt ist, läßt es nun als ganz unvermeidlich erscheinen, daß auch in dieser Beziehung eine Gleichheit zwischen den landschaftlichen und den Staats-Lehranstalten hergestellt werde; der Sonder-Ausschuß kann daher nicht umhin, die Annahme dieser Grundsätze dem hohen Landtage zu empfehlen, und zwar wird hiezu ein eigenes Landesgesetz nicht erforderlich sein, wie ja auch die Anwendung der Staatsgesetze vom 9. April 1870 und vom 15. April 1873, betreffend die Activitätsbezüge des Lehrpersonales, auf die Lehrer der Landesmittelschulen ohne besonderes Landesgesetz einfach durch Beschlüsse des hohen Landtages decretirt worden ist.

Der dritte Punkt der Petitionen geht dahin, daß das Staatsgesetz vom 9. April 1870 und die Ministerialverordnung vom 10. Februar 1874, Z. 1755, denen gemäß solche Directoren und Professoren der Mittelschulen, welche sich durch hervorragende Leistungen auf dem wissenschaftlichen und didaktisch-pädagogischen Gebiete ausgezeichnet haben, nach 15jähriger Dienstzeit mit Verdienstzulagen bis zum Betrage von 500 Gulden jährlich auf die Activitätsdauer theilhaft werden können, auch auf das Lehrpersonale der landschaftlichen Mittelschulen in Steiermark ausgedehnt und daß derartige Professoren in die VIII. Rangklasse gesetzt werden.

Der Landes-Ausschuß ist im Einverständnisse mit dem k. k. steiermärkischen Landes-Schulrath der Ansicht, daß es eines Beschlusses im gleichen Sinne nicht bedarf, indem der Landes-Ausschuß vorkommenden Falles Anträge auf Gewährung solcher Verdienstzulagen an den hohen Landtag jederzeit stellen kann, die Bewilligung oder Verweigerung doch immer in der Hand des Landtages liegen würde, und es Rangklassen, wie beim Staate, im landschaftlichen Dienste bisher nicht gibt.

Der Unterrichts-Ausschuß schließt sich den Anschauungen des Landes-Ausschusses an und stellt somit in vollkommener Conformität mit dem Antrage desselben den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Die Dienstzeit, welche ein Lehrindividuum nach erlangter vollständiger Lehrbefähigung an einer vom Lande, oder aber, beim Bestande der Reciprocität, an einer vom Staate oder von einer Gemeinde erhaltenen öffentlichen Mittelschule oder Lehrerbildungsanstalt in der Eigenschaft als Supplent (Hilfslehrer) mit einer der Obliegenheit eines Lehrers gleichkommenden Verwendung bis zu seiner definitiven Anstellung im Landesdienste zurückgelegt hat, ist für die Pensionsbemessung anzurechnen.

In besonders rücksichtswürdigen Fällen kann auch die vorher in derselben Eigenschaft zurückgelegte Dienstzeit, sowie jene, welche vor einer ohne Schuld oder Zuthun des betreffenden Lehrindividuums eingetretenen Unterbrechung zurückgelegt wurde, angerechnet werden.

Mit dem Vollzuge dieses Beschlusses wird der Landes-Ausschuß betraut.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Anträge I, II und IV des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 14) in Angelegenheit des Local-Eisenbahnwesens und die vom Bezirks-Ausschusse Murau angeseuchte Herstellung einer Bahnverbindung des Bezirkes Murau mit der nächsten Rudolfsbahnstation. (Beilage Nr. 62.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Freih. v. **Berg** (von der Tribüne):

Hoher Landtag! Durch den Beschluß vom 6. Juli v. J. hat der hohe Landtag bereits ausdrücklich die Wichtigkeit der Förderung des Eisenbahnwesens für das Land anerkannt. Es war nur noch die eine Frage zu erwägen, ob das Land auch berufen sei, selbstthätig mit materiellen Mitteln für die Förderung und Ausbreitung des Local-Eisenbahnwesens im Lande in entsprechender Weise einzutreten. Wenn Sie sich, meine Herren, die Bedeutung des Eisenbahnwesens vor Augen halten, so werden Sie verschiedene Erscheinungen wahrnehmen, welche in jeder Beziehung berücksichtigenswerth und von hoher Wichtigkeit für die nationale Wohlfahrt sind. Sie werden sehen, daß von den bestehenden Producten die minderwerthigen große, neue Absatzgebiete erwerben, während bei den werthvollen in Folge der im Verhältnisse zu ihrem Werthe geringfügigen Transportsätze der Absatz an und für sich bedeutend erhöht wird. Aber nicht genug an dem. Die Bahnen stehen auch als Begründerinnen neuer Productionszweige, neuer Industrien da, und ich möchte nur speciell darauf hinweisen, wie viele Schätze in unserem engeren Heimatlande in dieser Richtung noch unbehoben sind, wie viele ausgezeichnete Wasserkräfte noch nutzbar zu machen wären. Sie werden, meine Herren, selbst im Stande sein, sich das Bild zu construiren, ohne daß ich es nöthig hätte, Ihre Geduld damit in Anspruch zu nehmen.

Mit der Ausbildung und Vervollkommnung der einzelnen Productionszweige schreiten naturgemäß auch die Anforderungen an das Transportwesen vorwärts.

Ebenso stellt aber auch der Consumment heute bedeutend größere Anforderungen an dasselbe. Wenn nun in dieser Richtung keine entsprechende Ausgleichung geschaffen wird, so tritt naturgemäß bei derjenigen Bevölkerung, wo dieser Ausgleich nicht stattfindet, ein Rückschritt zu Tage. Sie wird aufhören, concurrenzfähig, steuerfähig zu sein, sie wird überflügelt werden von einer anderen, unter günstigeren wirtschaftlichen Bedingungen lebenden Bevölkerung und sie wird im wirtschaftlichen Kampfe um das Dasein nicht bestehen können.

Meine Herren, es gilt vom wirtschaftlichen Körper dasselbe, was vom physischen Körper gilt. Je rascher die Circulation, desto vollkommener die Vertheilung der Kräfte, desto besser die Gesundheit, desto größer die producirtete Kraft. Wenn Sie diese Momente sich vergegenwärtigen, so werden Sie unmittelbar zu der Auffassung geleitet werden, welche dem Wesen der Eisenbahnen für das Land am meisten entspricht und auch allein die richtige ist.

Wenn Sie den Begriff Eisenbahn definiren wollen, so werden Sie einfach sagen: was ist eine Eisenbahn? Eine Eisenbahn ist die Anwendung des Dampfes auf das Transportwesen zu Lande. Nun, meine Herren, was bedeutet dies? Das bedeutet, daß die Eisenbahnen weiter nichts als die Bevollkommnung der bestehenden Communicationsmittel, daß die Eisenbahnen weiter nichts als ein Glied in dem großen allgemeinen, wirtschaftlichen Fortschritte sind, das nicht ungestraft übersehen werden kann, welches aber, mit Berücksichtigung aller einschlägigen Interessen entsprechend gepflegt, von unschätzbarem Vortheile ist. Die Eisenbahn ist die Anwendung der Maschine auch auf diesen einen Productionsfactor.

Wenn Sie darauf Rücksicht nehmen, daß dem Lande vor Allem und in erster Linie die Pflege der Landescultur und damit das Communicationswesen obliegt, so geht daraus, wie mir scheint, naturgemäß hervor, daß es dem Lande auch obliegen muß, bezüglich dieser ihm zur Fürsorge anvertrauten Anstalten jene Fortschritte, welche als praktisch und bewährt anerkannt sind zu berücksichtigen, und daß dasselbe, um keinen Rückschritt zu verzeichnen und die seiner Fürsorge anvertraute Bevölkerung vor einem Niedergange zu bewahren, auch in dieser Richtung auf der Höhe seiner Zeit stehen muß.

Von diesen Erwägungen geleitet, hat das Landes-Eisenbahncomitée, welches durch den bereits citirten Beschluß des hohen Hauses vom vorigen Jahre eingesetzt wurde, diejenigen Punkte formulirt, welche Sie in dem Berichte des Landes-Ausschusses in Angelegenheit des Local-Eisenbahnwesens finden.

Dieser Ansicht hat sich aus den gleichen Erwägungen

der Landes-Ausschuß angeschlossen, und auch der Eisenbahn-Ausschuß hat nach eingehender Prüfung aller einschlägigen Momente den Beschluß gefaßt, dem hohen Hause diese Anträge zu empfehlen.

Es liegt in der Natur der Sache, daß dem Landes-Ausschusse Gelegenheit geboten werden muß, Vorsorge zu treffen, daß der Landtag in die Lage komme, auf Grund dieser Beschlüsse und in den angegebenen Richtungen Vorlagen an den Landtag zu bringen, und Sie finden daher einen bestimmten Betrag für Tracirungskosten im Antrage III eingestellt.

Antrag IV beschränkt sich einfach auf die Erledigung des in dem Berichte des Landes-Ausschusses erwähnten Ansuchens des Bezirks-Ausschusses Murau um Verbindung dieses Bezirkes mit der nächsten Rudolfsbahn-Station.

Ich erlaube mir nunmehr, die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses zu Verlesung zu bringen, und bitte nochmals, denselben im Interesse des wirtschaftlichen Wohlstandes unseres Landes die Zustimmung nicht ver-sagen zu wollen.

Die Anträge lauten (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

I. Es ist eine Pflicht des Landes, die Errichtung von Local-Eisenbahnen (Secundär- und Vicinalbahnen) in Steiermark unter gleichzeitiger entsprechender Betheiligung des Staates und der übrigen Interessenten in ausgiebiger Weise zu fördern.

II. Diese Förderung hat in der Regel in einer die Verwirklichung des betreffenden Bahnprojectes sichernden Höhe und unter Wahrung des nöthigen Einflusses auf die Ausführung und den Betrieb durch Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zu geschehen, vorausgesetzt, daß 1) die Durchführbarkeit auf Grund genauer Projectsvorlagen als möglich und im Interesse des Landes gelegen anerkannt wird, — daß 2) die Regierung eine entsprechende Unterstützung des Unternehmens bei der Capitalsbeschaffung gewährt, — 3) daß auch die übrigen Betheiligten (Bezirke, Gemeinden und Privatinteressenten) an dem Unternehmen sich pecuniär in entsprechender Weise betheiligen.

III. Dem Landes-Ausschusse wird für Subventionirungen von Tracirungen in der Zeit bis zum Zusammentritte des nächsten Landtages ein Betrag per 3500 fl. zur Verfügung.

IV. Der Landes-Ausschuß wird angewiesen, durch geeignete Schritte bei der hohen Regierung dahin zu wirken, daß der Bau der sogenannten Tauernbahn in einer den Interessen der Steiermark

entsprechenden Weise baldigst in Angriff genommen wird.“

Abg. Dr. **Dominikus** (L.-G. Cilli): Ich halte mich für verpflichtet, als gewesenes Mitglied des Landes-Eisenbahncomités meinen Stadtpunkt zu der vorliegenden Frage, wenn auch nur kurz, zu markiren. Ich theile die Anschauung, welche im Berichte ausgesprochen ist, daß es ein eminentes Interesse des Landes Steiermark und überhaupt jedes Landes ist, das Local-Eisenbahnwesen zu fördern. Ich habe aus diesem Grunde auch den vorjährigen Landesbeschluß freudig begrüßt, wenn auch seitdem meine Freude durch die Gestaltung, welche die Frage genommen hat, zerronnen ist.

Nach meiner Auffassung war es nach dem vorjährigen Landtagsbeschlusse Aufgabe des Landes-Eisenbahncomités, erstens die Mittel zur Verwirklichung der Linie Sauerbrunn-Südbahn in Erörterung zu ziehen, zweitens aber über die Frage, ob das Land die systematische Förderung des Local-Eisenbahnwesens in die Hand zu nehmen habe, schlüssig zu werden und entsprechende Anträge zu stellen. Ich habe mir den Vorgang derart gedacht, daß der Landes-Ausschuß hinsichtlich jener Linien, welche als projectirt bekannt sind, Erhebungen in Bezug auf ihre Durchführbarkeit, ihre Rentabilität, in Bezug auf die localen Mittel und die zu Gebote stehenden Hilfsquellen, endlich in Bezug auf die von Seite der hohen Regierung zu gewärtigenden Subventionen pflegen würde.

Der Vorgang des Landescomités war ein anderer. Die Linie Sauerbrunn-Südbahn, deren Nothwendigkeit durch den vorjährigen Landtagsbeschluß anerkannt war, wurde nur ganz vorübergehend berührt, und zwar aus dem Grunde, weil in den vorgelegten Projecten Mängel vorgefunden wurden. Eine systematische Behandlung der Frage wurde schon in der ersten Sitzung principiell abgelehnt und nur die Linie Fürstenfeld-Fehring, hinsichtlich welcher allerdings ein Project vorgelegt worden ist, erfreute sich eines speciellen Interesses Seitens der Landescomission. Als ich mir erlaubte, in Anregung zu bringen, daß bei Förderung des Local-Eisenbahnwesens wohl auch das Unterland verhältnißmäßig zu berücksichtigen sei, versuchte man diese Anregung ad absurdum zu führen, als ob es meiner Intention entsprechend gewesen wäre, das Verhältniß der Bethheiligung etwa nach dem Verhältniß der Bevölkerungszahl und der Steuerkraft abzugrenzen.

Meine Herren, die Verarmung im Unterlande läßt sich nicht mehr verhehlen. Ich will nicht wieder hinweisen auf den Percentsatz der Steuerrückstände, auf die Ueberlastung der Hypotheken; diese Dinge sind schon wieder-

holt in diesem hohen Hause besprochen worden. Aber werfen Sie einen Blick auf unsere Landbevölkerung, wenn dieselbe Sonntags zur Kirche geht; Sie werden an den abgetragenen Kleidern die Verarmung sehen. Werfen Sie einen Blick in die Dorfschenken, Sie werden sehen, daß der Branntwein als Genußmittel sowohl, als auch als Arbeitstrunk wegen seiner Billigkeit den Wein fast ganz verdrängt hat. Das sind, meine Herren, traurige Symptome. Wenn es wahr ist, daß das Local-Eisenbahnwesen geeignet ist, den Volkswohlstand zu heben — und ich glaube, daß dies wahr sei — dann, meine Herren, berücksichtigen Sie bei dieser Frage auch das Unterland. Würde das Gegentheil eintreten, würde das Unterland herangezogen werden zur Tilgung der Kosten für Eisenbahnen, welche für die übrigen Landestheile bestimmt sind, ohne selbst eine gleichmäßige Berücksichtigung zu erfahren, so würde der Ruin noch evidentere hervortreten und sich noch schneller vollziehen.

Man wird mir freilich einwenden: es ist vom Unterlande kein Project vorgelegt, es sind keine Anforderungen an den Landes-Ausschuß herangetreten. Ja, meine Herren, tracirte Linien sind mehrere vorhanden, und ich glaube, daß hinsichtlich aller Hauptlinien Tracirungen bestehen; allerdings ist die Capitalskraft eine geringere und außerdem haben die Leute wenig Hoffnung auf ein wohlwollendes Entgegenkommen. Wenn aber in Aussicht gestellt würde, daß ihre Interessen ebenso gefördert werden, wie manche andere, so zweifle ich nicht, daß auch dort aus localen Mitteln die entsprechenden Beiträge aufgebracht werden würden.

Auf die Anträge des Sonder-Ausschusses übergehend, kann ich mich für die Formulirung des Antrages I nicht erwärmen. Vor Allem ist darin die systematische Behandlung der Frage, auf die ich besonderes Gewicht lege, ausgeschlossen. Weiter heißt es dort: „Es ist eine Pflicht des Landes, die Errichtung von Localeisenbahnen unter gleichzeitiger entsprechender Bethheiligung des Staates und der übrigen Interessenten in ausgiebiger Weise zu fördern“. Ich halte das, was im Berichte des Landes-Ausschusses gesagt wird, für richtiger; dort heißt es nämlich, die Errichtung von Eisenbahnen sei in erster Linie Pflicht des Staates, während die Pflicht des Landes erst in zweiter Linie eintreten würde. Ich halte es fast für bedenklich, die Pflicht des Landes in die erste Linie zu stellen. Ich glaube aber auch, daß der Pflichtenkreis, welcher doch hier als Ganzes aufzufassen ist, zwischen Land und den einzelnen Interessenten nicht genau abgegrenzt ist, und meine, daß die principielle Frage durch die Fassung dieser Resolution an Klarheit nicht gewinnt.

Mit Rücksicht auf diese Ausführungen erlaube ich mir, folgenden Antrag zu stellen (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, in Ausführung des Landtagsbeschlusses vom 6. Juli 1882 auf Grund von zu pflegenden Erhebungen ein die systematische Lösung der Local-Eisenbahnfrage behandelndes Operat dem nächsten Landtage mit den entsprechenden Anträgen vorzulegen.“ (Beifall rechts.)

Landeshauptmann: Wollen Herr Antragsteller diesen Antrag an Stelle sämtlicher Anträge des Eisenbahn-Ausschusses gesetzt haben?

Abg. Dr. **Dominikus** (L.=G. Cilli): Mein Antrag ist ein Abänderungsantrag, der an die Stelle der Punkte I und II treten soll; zu Gunsten der einzelnen Linien und der Tracirungskosten behalte ich mir mein Votum vor.

(Der Antrag des Abgeordneten Dr. Dominikus wird unterstützt.)

Abg. **Wöhr** (L.=G. Erdning): Hohes Haus! Ich kann mich trotz der Befürwortung von links und rechts doch nicht enthalten, die Eingangsworte des Berichtes, welchen uns der Sonder-Ausschuß für Eisenbahnangelegenheiten vorgelegt hat, daß nämlich die Förderung des Local-Eisenbahnwesens von eminentester Bedeutung für Steiermark sei, so halb und halb in das Bereich der schönen Phrasen zu versetzen. Wenn es in diesem Berichte weiter heißt, daß diese Entwicklung des Verkehrs wesens als das wichtigste Moment zur Erhaltung der Concurrencyfähigkeit und damit der Steuerfähigkeit der Bevölkerung anzusehen sei, so muß ich auch da — ich kann mir nicht helfen — mit Faust sagen: „Die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube!“

Wenn wir die Local-Eisenbahnfrage, wie sie jetzt vorliegt, ihres kunstvollen Nimbus entkleiden, so erscheint mir die Lösung derselben als eine Verkehrs erleichterung. Aber das, glaube ich, ist auch Alles, und nichts weiter. Wenn ich mit dieser kühnen Behauptung gegenüber der übergroßen Majorität des Sonder-Ausschusses und vielleicht auch des hohen Hauses mich in Opposition stelle, so stütze ich mich hiebei auf die bisherige Erfahrung, welche mir, wie ich glaube, hilfreich zur Seite steht.

Gehen wir in jene Thäler und Gegenden des Landes, welche gegenwärtig von Eisenbahnlinien durchschnitten sind, fragen und forschen wir, ob mit der Eisenbahn in der That größerer Wohlstand und größere Steuerfähigkeit in diese Gegenden gekommen ist, so werden wir in vielen Orten das Gegentheil constatiren müssen und doch haben für diese Bahnbauten weder das Land, noch die Bezirke, noch die Gemeinden Beiträge geleistet; im Gegentheile

haben Manche durch die Grundablösung nicht unbedeutende Summen verdient.

Nun sollen aber alle diese Factoren, nämlich das Land, die Bezirke, die Gemeinden und die einzelnen Interessenten zu den Lasten und Kosten der Bahnbauten herbeigezogen werden, es sollen, wie in einem Projecte wenigstens gesagt wird, die Grundabtretungen unentgeltlich erfolgen.

Ob dann wohl der Wohlstand und die Steuerfähigkeit dieser Gemeinden sich heben wird? Ich habe wiederholt gelesen und an Ort und Stelle mit eigenen Ohren gehört, daß in der Schweiz einige Cantone und speciell die einst so reiche Stadt Winterthur gerade durch den Bau einer Localbahn vollständig in Bankerott gerathen sind.

Wenn ich nun selbst zugebe, daß die Localbahnen Verkehrs erleichterungen bilden, so beschränken sich diese Verkehrs erleichterungen im Großen und Ganzen doch mehr auf die nähere Umgebung der Bahnlinie. Aber auch diese muß sich die Verkehrs erleichterungen mit so bedeutenden Kosten erkaufen, daß der Profit wenig in die Wagschale fallen dürfte.

Sa, wenn wir im Wohlstande uns befänden, dann könnten wir uns eher noch in diese Bahnbauten einlassen; es würde der Bau eben nur den Ueberfluß aufzehren. Aber jetzt, wo alles fast verschuldet ist, jetzt, wo alles über Geldmangel seufzt, jetzt, wo die Steuerträger durch die Umlagen aller nur möglichen Art fast zur Verzweiflung gebracht sind, jetzt durch neue Umlagen die Kosten solcher Verkehrs erleichterungen beschaffen, dürfte fast heißen, mit Dampf dem Bankerotte zusteuern. Ich meine, wir hätten gegenwärtig mit unserem eigenen Haushalte und dessen Ordnung vollauf zu thun; ich meine, wir befinden uns ohnehin in schwerer Noth und hätten es durchaus nicht nöthig, uns in eine neue, unabsehbare Nothlage zu verwickeln, indem wir das Land an diesen Bahnbauten theiligen.

Sind diese Bahnbauten so rentabel, wie sie in einzelnen Projecten dargelegt werden, so können wir, glaube ich, dieselben getrost dem großen Capitale und der Privat speculation überlassen; diese werden sich gewiß einen so fetten Bissen nicht entwinden lassen. (Sehr gut! rechts.) Keineswegs haben wir aber nöthig, durch unsere finanzielle Mitwirkung neue Lasten auf das Land zu wälzen und dadurch den ohnehin sehr armen Steuerträgern auch noch den letzten Bissen zu nehmen.

Ich meine daher, daß ich nur im Interesse der Landbevölkerung, welche ich hier zu vertreten die Ehre habe, handle, wenn ich gegen die Punkte I und II der Ausschussanträge stimme.

Wenn aber denn schon gebaut werden muß — wenn dies schon so beschlossen ist im Rathe der Götter — dann soll es in systematischer Weise geschehen und dann würde ich mich dem Antrage des Herrn Abgeordneten Dr. Dominikus anschließen. (Bravo! Bravo! rechts.)

Abg. Dr. **Schalhammer** (L. = G. Feldbach): Hohes Haus! Ich habe schon im Eisenbahn-Ausschusse gegen die Anträge I und II gestimmt und werde auch hier ganz ruhig gegen dieselben stimmen. Schon Herr Abgeordnete Dr. Dominikus hat ausgeführt, daß die Förderung des Eisenbahnwesens eine Pflicht des Staates sei. Der Ausschuss aber spricht ganz offen aus, daß dies Pflicht des Landes sei. Nun haben wir aber gerade von der anderen (linken) Seite dieses hohen Hauses immer Klagen gehört über die ungerechte Behandlung der Steiermark von Seite des Reiches; jetzt sagen Sie aber dem Reiche selbst: was Deine Pflicht ist, übernehme ich als Land freiwillig.

Bedenken Sie, meine Herren, welche Opfer dadurch dem Lande aufgebürdet werden. Ich muß mich also dagegen aussprechen, daß die Förderung des Eisenbahnwesens als eine Pflicht des Landes dahingestellt wird. Es ist dies vorerst eine Pflicht des Staates und erst in zweiter Linie hat das Land einzutreten.

Von der Pflicht des Staates ist aber im Punkte I nicht die Rede. Es sind schon im Allgemeinen die Principien aufgestellt, wie die Förderung des Local-Eisenbahnwesens zu geschehen habe; man legt da dem Lande große, schwere und bedeutende Opfer auf. Dabei weiß man aber nicht einmal, wie groß diese Opfer sein werden, man weiß gar nicht, wie viele Localbahnen von Seite des Landes unterstützt werden müssen, man weiß nicht einmal, ob wohl die Kräfte des Landes diesen so großen Opfern gewachsen sind.

Wenn Sie die Punkte I und II annehmen, so begeben Sie sich auf eine abschüssige Bahn. Ich verweise Sie nur auf die Lage des Reiches, welches gerade im Eisenbahnwesen auf einer sehr abschüssigen Bahn sich befindet und darunter vielfach leidet und krankt.

Ich werde daher, wie ich schon im Ausschusse gegen die Punkte I und II gestimmt habe, dies auch hier thun; ich werde mich aber dem Antrage des Herrn Abgeordneten Dr. Dominikus anschließen. Wir können erst dann von der Förderung des Local-Eisenbahnwesens sprechen und dem Lande Opfer dafür zumuthen, wenn wir wissen, wie groß diese Opfer sein werden. Ich muß noch bemerken, daß ich dadurch, daß ich mich principiell gegen die Punkte I und II ausspreche, noch nicht präjudicire, daß ich nicht für ein bestimmtes Project eintreten werde. Ich habe dies bereits im Eisenbahn-Ausschusse gethan, wo ich mich für ein bestimmtes Project erklärt und dafür gestimmt

habe. Ich erkläre dies, damit man mir nicht hinterher Inconsequenz vorwerfe.

Ich fürchte, daß durch den Antrag des Ausschusses dem Lande zu große Lasten aufgebürdet werden, welche in's Wasser fallen werden, und daß man mit Projecten kommen wird, die sich nicht rentiren werden, die man aber für rentabel halten wird.

Wir sind ja nicht allwissend! Es kann uns ein Project recht rosig erscheinen, in der Folge sich aber zeigen, daß es nicht rosig ist, sondern daß die Kosten niemals hereingebracht werden können.

Abg. Ritter v. **Sprung** (H. = K. Leoben): Es ist wohl nicht meine Aufgabe, nachzuweisen, daß im Allgemeinen das Eisenbahnwesen und der Eisenbahnbau nicht nachtheilig sei, obwohl hervorgehoben wurde, daß einzelne darüber Klage führen. Man wird mir wohl auch erlassen, die Vortheile solcher Bauten nachzuweisen, nachdem dieselben doch eine Thatsache sind. Daß sich einzelne Grundbesitzer, einzelne Fuhrleute auch dann beklagen, wenn sie ihren Grund und Boden zu ganz unverschämt hohen Preisen an die Eisenbahn verkauft haben, ist eine Thatsache, welche ich zugestehle. Allein es handelt sich hier um das Interesse des Landes. Dieses Interesse glaubt nun der Eisenbahn-Ausschuss durch seinen Beschluß gewahrt zu haben, während er gerade durch den Antrag der Gegenseite das Interesse des Landes gar nicht gewahrt sieht. Wie mir scheint, haben die Herren, welche gegen die Punkte I und II gesprochen haben, merkwürdiger Weise, obwohl sie dem Eisenbahn-Ausschusse angehören, diese zwei Punkte nicht ganz durchgelesen. Die ersten Worte des Punktes I: „Es ist eine Pflicht des Landes“ haben sie wohl gelesen, finden es aber dann für gut, diesen Satz im Stillen dahin ungefähr auszulegen, es sei Pflicht jedes Staatsbürgers, sich gegen jede Pflicht zu vertheidigen, die ihm auferlegt wird. Dieser Verpflichtung kommen sie auch nach. Der ostensible Hauptgrund heißt aber: Ja, es ist eben eine Pflicht des Staates.

Im Punkte I ist aber gar nicht enthalten, daß eine Pflicht des Staates nicht vorliege, im Gegentheile lesen wir in diesem Punkte den Passus: „unter gleichzeitiger entsprechender Bethheiligung des Staates“. Es wird also gleichzeitig die Verpflichtung des Staates ausgesprochen.

Dagegen wird es den Herren schwer sein, nachzuweisen, daß Dasjenige, was Pflicht des Staates ist, nicht auch Pflicht des Landes sein kann, indem ja das Land nur ein Theil des Staates ist und indem ja ganz gut zwei Personen, seien es physische oder moralische Personen, dieselbe Pflicht haben können. Es ist die Pflicht des Staates, aber auch die Pflicht des Landes, ein Landes-Interesse zu fördern.

Die Haupteinwendung, welche die Herren gegen die principielle Lösung dieser Frage erheben, lautet immer: Da man weiß nicht, wohin das führt, wir legen uns eine Last auf, deren Umfang man gar nicht kennt! Dies bedeutet aber nur soviel, daß sie eigentlich gar nicht hören wollen, wieviel für die einzelnen Angelegenheiten verwendet werden soll, damit sie eben immer mit dem allgemeinen Satz kommen können: Wir wissen nicht, was wir anlegen sollen. Würden die Herren den Punkt II. durchgelesen haben, so hätten sie gefunden, daß daselbst ausdrücklich gesagt wird: „Diese Förderung hat zu geschehen, vorausgesetzt, daß die Durchführbarkeit als möglich und im Interesse des Landes gelegen anerkannt wird.“

Der unmittelbare Herr Vorredner wird nicht in Abrede stellen, daß es auch bei einzelnen partiellen, bei Localprojecten vorkommen kann, daß man die Sachen zu rosig ansieht und sich dazu entschließt. Aber es ist im Punkte II. dafür gesorgt, daß jedes einzelne Project geprüft werde.

Wenn die Förderung dieser Sache keine Pflicht des Landes, sondern wenn es für das Land schädlich ist, wenn Eisenbahnen gebaut werden, dann soll sich das Land überhaupt auch nicht einmal auf eine Beurtheilung dieser Frage einlassen.

Wenn nun im Punkte II. diese Förderung an die fernere Voraussetzung geknüpft ist, daß die Regierung eine entsprechende Unterstützung des Unternehmens gewährt, und daß auch die übrigen Betheiligten an dem Unternehmen sich in entsprechender Weise betheiligen, so ist damit doch festgesetzt, daß das Land früher zu beurtheilen hat, wie viel auf jedes Project zu verwenden ist.

Der frühere Vorredner hat gemeint, daß wir diese Bauten, wenn sie wirklich so rentabel sind, den Capitalisten überlassen sollen; dieselben würden nicht ermangeln, sich diesen fetten Bissen anzueignen. Das ist wohl wahr. Nur muß man, wenn man überhaupt gegen das Capital zu Felde zieht, demselben nicht die fetten Bissen zuschanzen wollen.

Wir wollen ja gerade diese Bissen, welche mehr oder minder fett sind, dem Lande zu Gute kommen lassen, während durch die Ablehnung der vorliegenden Anträge alle diese Vortheile — ich möchte sagen, zwangsweise — fremden Unternehmern zugewiesen würden, welche dann allerdings manchen Bissen, der für das Land gar nicht fett ist, für sich zu einem sehr fetten gestalten würde.

Ich glaube damit alle jene Einwendungen, welche gegen die Auffassung, daß das Eisenbahnwesen im Interesse des Landes liege, erhoben wurden, genügend wider-

legt zu haben und hätte nur noch ein Wort über die Systematik der Betheiligung zu sprechen.

Was ist eine systematische Förderung? In diesem Worte, glaube ich, liegt nichts anderes, als die einfache Ablehnung des ganzen Projectes, denn Sie können was immer für ein Project aufstellen, immer wird man dagegen einwenden können: ja, zunächst muß man systematisch wissen, was man thun soll.

Eine Systematik aber, welche vielleicht darauf hinauslaufen kann, ein Bahnnetz über das ganze Land zu construiren, würde ich für das größte Unglück halten; denn ich bin überzeugt, daß die Eisenbahn-Calamitäten in Oesterreich nicht so groß geworden wären, wenn nicht mehrere Regierungen von dem Grundsatz ausgegangen wären: zuerst muß man wissen, welche Bahnen überhaupt nothwendig sind, man muß ein ganzes Bahnnetz aufstellen; ob gerade an irgend einem Punkte eine Bahn nothwendig oder zweckmäßig ist, das geht uns nichts an, wer weiß, ob dieselbe in das System paßt!

Dieses System hielte ich, wie gesagt, für ein Unglück. Wenn aber damit gesagt sein will, man müsse wissen, in welcher Richtung das Land Unterstützungen gewähren wolle, so ist ja im Punkte II. das System bezeichnet, nach welchem der Eisenbahn-Ausschuß die Betheiligung des Landes sich vorstellt.

Daß die Herren unter System etwa ein bestimmtes Bau-system, z. B. ein Oberbau-System, oder vielleicht ein Betriebs-System verstanden wissen wollen, kann ich nicht glauben. Was sie also eigentlich mit dem Worte „systematisch“ begehren, das ist mir, offen gestanden, unbekannt.

Ich bitte also das hohe Haus, die Anträge des Ausschusses unverändert anzunehmen.

Abg. Dr. **Schalhammer** (L.=G. Feldbach): Ich habe mir das Wort erbeten zu einer thatsächlichen Berichtigung. Ich habe nämlich gesagt, daß es im Punkte I heißen sollte: in erster Linie ist es eine Pflicht des Staates und erst in zweiter Linie eine Pflicht des Landes.

Die gleichzeitige Verpflichtung der Regierung ist nur im Punkte II ausgesprochen, und dadurch, daß im Punkte I die Förderung des Eisenbahnwesens als Pflicht des Landes hingestellt wird, erklärt man, glaube ich, geradezu: Du, Staat, hast nicht in erster Linie die Pflicht.

Dies wollte ich zur thatsächlichen Berichtigung gesagt haben.

Abg. **Rit. v. Sprung** (H.=K. Leoben): Ich muß diese thatsächliche Berichtigung thatsächlich berichtigen. (Heiterkeit links.) Mein unmittelbarer Herr Vorredner hat trotz meiner früheren Ermahnung, die Punkte I und

II genau zu lesen, dies doch nicht gethan, denn sonst würde er schon im ersten Punkte den Passus gefunden haben: „unter gleichzeitiger entsprechender Bethheiligung des Staates.“ Von erster oder zweiter Linie steht in dem Antrage nichts.

Abg. **Oberranzmeier** (H.-K. Graz): Ich glaube, daß es sich im vorliegenden Falle nicht um Reichs-, sondern um Localbahnen handelt. Da ist es doch selbstverständlich, daß in erster Linie das Land wissen muß, wessen es bedarf, und die Initiative ergreift, um jene Vorkehrungen einzuleiten, denen sich dann das Reich anschließen kann. Das finden wir überall; ob wir nach Norden oder Westen blicken, immer hat das Land in erster Linie für sich gesorgt und es war dies von gutem Erfolge begleitet. Wie gut befindet sich z. B. Böhmen, welches mit einem viel größeren Bahnnetze überzogen ist, als wir! Wenn das Land nicht die Initiative ergreift, so wird das Reich nicht von selbst kommen, um zu fragen, was wir brauchen. Wenn das Land auch für die Landstraßen hat sorgen müssen, so ist es wohl selbstverständlich, daß, wenn es sich um eine Localbahn in der Steiermark handelt, dieses Land die Initiative ergreifen muß.

Wenn der Herr Abgeordnete Böhr gesagt hat, man möge in einige Gegenden hinausgehen und fragen, ob ihr Wohlstand durch die Bahnen zugenommen habe, so möchte ich ihm entgegenhalten, er möge jene Gegenden aufsuchen, welche von dem Eisenbahnverkehre ausgeschlossen sind und dieselben befragen, ob dadurch, daß sie dem großen Verkehre entzogen sind, ihr Wohlstand vermehrt wurde. Er dürfte eine ganz andere Auskunft bekommen.

Ich möchte sohin dem hohen Hause empfehlen, die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses anzunehmen, und zwar umsomehr, als wir Aussicht haben, daß uns über specielle Projecte nachträgliche Berichte werden vorgelegt werden, welche uns zeigen werden, was durch die Mitwirkung des Landes erreicht werden kann.

Abg. Dr. **Wannitsch** (St.-G. Bruck): Obwohl der Landes-Ausschuß die Gesichtspunkte, von welchen er bei Beurtheilung dieser Frage ausgegangen ist, in seinem Berichte ziemlich ausführlich erörtert zu haben glaubt, so halte ich diesen Gegenstand doch für so wichtig, daß ich es als die Pflicht des Landes-Ausschuß-Referenten erachte, auch hier zu dieser Frage Stellung zu nehmen.

Der Landes-Ausschuß war sich der Wichtigkeit und Tragweite der Anträge, welche er dem hohen Hause vorgelegt hat, vollkommen bewußt, und Sie können daher überzeugt sein, daß er den Gegenstand in die reiflichste und gewissenhafteste Erwägung gezogen hat. Der Landes-Ausschuß mußte nach den Gründen forschen, weshalb er so weitgehende Anträge dem hohen Hause vorzulegen

sich entschließen konnte, und da fand er im § 18 der Landesordnung als ersten Punkt jener Agenden, welche der Landesverwaltung zugewiesen sind, die Pflege der Landes-Cultur.

Ich frage Sie nun, meine Herren, ob das Verkehrs-wesen ein wichtiges Moment auf dem Gebiete der Landes-cultur ist und ob Jemand den Muth hätte, diese Frage zu verneinen? Ich frage Sie, ob das Eisenbahnwesen ein wichtiger Theil, ja eine der wichtigsten Seiten des Verkehrs-wesens ist, und ob die Eisenbahnen nicht berufen sind, allmählig die Straßen, wenigstens zum Theile, zu ersetzen, ja zum großen Theile zu verdrängen?

Wenn man nun der Ueberzeugung ist, daß den Verkehr im Lande zu pflegen und zu heben und dadurch den Volkswohlstand zu fördern, die wesentliche Pflicht des Landes ist, so müssen wir uns auch entschließen, jene Wege zu betreten, auf welchen dieses schöne Ziel erreicht und der Verkehr wirklich gehoben werden kann. Darum hat der Landes-Ausschuß sich entschlossen, einen so weitgehenden Antrag dem hohen Hause vorzulegen.

Dieselben Gesichtspunkte, welche das hohe Haus bewogen haben, überhaupt für das Verkehrs- und Straßenwesen alljährlich bedeutende Summen zu votiren, dieselben Gesichtspunkte scheinen dem Landes-Ausschusse u. zw. in noch höherem Maße für die Förderung des Eisenbahn-wesens zu sprechen.

Wenn man so häufig der Frage begegnet, was die Gelder, welche man für solche Unternehmungen ausgibt, tragen, so möchte ich die Gegenfrage stellen: Warum verlangt man nicht bei den Geldern, welche für Straßenbauten ausgelegt werden, daß sie ziffermäßig oder in klingender Münze, möchte ich sagen, ein Erträgniß abwerfen sollen? Dies geschieht darum nicht, weil man bei solchen Investitionen nicht ein Ergebnis in Geld vor Augen haben kann, sondern dabei die allgemeinen Gesichtspunkte der Nationalökonomie, der Förderung des Verkehrs und dadurch der Förderung des Wohlstandes berücksichtigen muß.

Wenn der Staat im Post- und Telegrafienwesen mit seinen Gebühren heruntergeht, wenn er Erleichterungen in dieser Hinsicht gewährt, wenn er auf größere Einnahmen in diesen Ressorts verzichtet, warum thut er es? Weil er weiß, daß dadurch auf anderen Gebieten Vortheile erreicht werden, welche den Verlust in dem finanziellen Ressort weit überwiegen. Und ähnliche Momente sind es, welche für die Schaffung von Eisenbahnen sprechen.

Wenn ich nun auf die Einwendungen übergehe, welche von einzelnen geehrten Herren Rednern gegen die Vorlage vorgebracht worden sind, so möchte ich mir in erster Linie gegenüber den Ausführungen des Herrn Ab-

geordneten Dr. Dominikus hervorzuheben erlauben, daß ich allerdings eine systematische Förderung des Local-Eisenbahnwesens in dem Sinne, wie er sich dieselbe denkt, das heißt in einem allgemeinen Sinne, ohne auf irgend einen speciellen Landestheil Rücksicht zu nehmen — ich kenne keine Landestheile, ich kenne nur das Land Steiermark (Weisfall links), daß ich also die allgemeine Fassung, in welcher er eine systematische Einrichtung des Local-Eisenbahnwesens als erwünscht bezeichnet, meinerseits begrüße, indem diese seine Anschauung der meinen eigentlich am meisten entspricht. Allein ich glaube, man wünscht da etwas so Gutes, daß sich das Sprichwort anwenden ließe: Das Bessere ist der Feind des Guten. Man würde dabei in so weittragende Pläne gerathen, daß man mit Rücksicht auf die finanzielle Lage des Landes wirklich nicht im Stande wäre, das Bessere zu schaffen und durch dieses angestrebte, jedoch nicht erreichbare Bessere, auch das erreichbare Gute gefährden würde. Denn darüber dürfen wir uns keiner Illusion hingeben, daß, wenn wir ein systematisches Netz über das Land legen und fragen würden, in welchen Gebietstheilen des Landes der Bau einer Bahn wünschenswerth ist und wie dieser oder jener Punkt mit einer Hauptbahn verbunden werden soll, wir dann in ein, wie sich Herr Abgeordneter Dr. Dominikus ausgedrückt hat, Operat gerathen, dessen finanzielle Resultate den hohen Landtag wahrscheinlich gewaltig erschrecken würden. Das waren die Gesichtspunkte, welche das Eisenbahneomite und auch den Landes-Ausschuß bewogen haben, nicht so weit zu gehen, und ich kann darum auch von denjenigen Herren, welche aus finanziellen Gründen selbst gegen die vorliegenden, so allgemein gehaltenen Ausschuß-Anträge stimmen, nicht verstehen, wie sie den Antrag des Herrn Abgeordneten Dr. Dominikus unterstützen können, welcher in seinen finanziellen Consequenzen viel weiter führen würde, als die Anträge, die uns heute von Seite des Ausschusses vorliegen.

Was die Bemerkungen des Herrn Abg. Wöhr betrifft, so muß ich gestehen, daß sein Einwand, daß die warmen Worte zu Gunsten der Förderung des Verkehrs, die man vielleicht im Lande vernehmen wird, und die man nicht bloß hier in diesem hohen Hause, sondern auch in der Presse, in Versammlungen und allerorten hört, weil sie einem wirklichen Bedürfnisse entsprechen, nur schöne Phrasen sein sollen, mir ein etwas zu hartes Wort zu sein scheint, und mir fehlt der Glaube, daß dieser Vorwurf begründet sei und daß mit den Bestrebungen, die wir vertreten, den Bedürfnissen der Bevölkerung, sei es im Norden, sei es im Süden, sei es im Westen oder Osten des Landes nicht wirklich entsprochen wird.

Wenn der geehrte Herr Abg. Wöhr als Beispiel citirt hat, daß irgendwo in der Schweiz — ich glaube es wurde Winterthur genannt — das Vicinalbahnwesen zum Ruine des Cantons oder wenigstens zum Ruine der betreffenden Unternehmungen geführt habe, so möchte ich mir erlauben auf das Sinkende des Beispielwesens überhaupt hinzuweisen. Beispiele lassen sich für Alles, für Gutes und Schlechtes finden; jedes Ding hat zwei Seiten, und kein Mensch wird glauben, daß man gegen einen Antrag nicht irgend etwas vorbringen könne; allein für das Beispiel, das der Herr Abg. Wöhr vorgeführt hat, ließen sich Hunderte von Beispielen aus Deutschland, Frankreich und speciell Italien in Masse anführen, in welchem letzteren Lande insbesondere das Vicinalbahnwesen in entwickeltester Weise betrieben wird, und zwar sehr zum Wohle und zum Glücke der Bevölkerung. Wer dort gereist ist und wer auch nur Studien über das Vicinalbahnwesen gemacht hat, wird meine Worte bestätigen.

Wenn endlich der Herr Abg. Wöhr auf die erdrückende Steuerlast hingewiesen hat, muß ich ihm in gewisser Beziehung Recht geben. Auch ich gebe zu, daß die Steuern auf allen Theilen des Landes schwer lasten, aber gerade darum glaube ich, daß es Pflicht der öffentlichen Verwaltung ist, nicht bloß zu sorgen, daß die Ausgaben geringer werden, sondern auch zu sorgen, daß solche Institutionen, solche Mittel und Wege gefunden werden, um das Einkommen des Landes, die Steuerkraft zu heben. Es ist doch sehr eigenthümlich, daß ein und derselbe Umstand oft nach verschiedenen Seiten zur Begründung verwendet wird, je nachdem man es gerade braucht; denn während der Herr Abg. Wöhr heute sagt, die Steuerlast sei eine so schwere, daß sie die Steuerträger zur Verzweiflung bringe, verkündete ein anderes Mitglied seiner Partei im Reichsrathe, daß der Bauer die Steuern mit Begeisterung zahle. (Sehr gut! Heiterkeit links.)

Wenn endlich der Herr Abg. Dr. Schallhammer an die Spitze seiner Ausführungen den Satz gestellt hat, Eisenbahnen zu bauen, sei Pflicht des Staates, so stimme ich dem geehrten Herrn Redner in dieser Richtung vollkommen zu; allein ich möchte mir erlauben, zu bedenken zu geben, daß es verschiedene Eisenbahnen gibt, sowie es verschiedene Straßen gibt. Es gibt Reichsstraßen, d. h. solche Straßen, die eine so hervorragende Bedeutung, eine solche strategische und commercielle Bedeutung haben, daß sich das Reich berufen fühlt, ihre Errichtung und ihre Verwaltung in die Hand zu nehmen; und es gibt andererseits solche Straßen, für die nur das Land oder ein Theil des Landes ein Interesse hat, weshalb es vollkommen gerecht und billig erscheint, wenn das Reich die

Erfüllung dieser Aufgabe dem Lande überläßt. Genau so steht es mit den Eisenbahnen. Es gibt Reichseisenbahnen, wenn ich mich so ausdrücken darf, solche Eisenbahnen, die für das ganze Reich eine so eminente Bedeutung haben, daß das Reich sich einen wesentlichen Einfluß auf dieselben, möglicherweise sogar auch den eigenen Betrieb derselben sichern muß; es gibt aber ferner Eisenbahnen, die auf die Gesamtheit nur einen indirecten Einfluß üben, während sie für das Land höchst maßgebend sind, und das sind die Vicinalbahnen. Das ist das Princip, welches allgemein anerkannt worden und sogar in dem betreffenden Reichsgesetze vom 25. Mai 1880, Nr. 56 R.-G.-Bl. zum Ausdruck gekommen ist.

Schon im Jahre 1880 ist, wenn ich mich recht entsinne, zum ersten Mal diese hochwichtige Frage an das hohe Haus herangereten, und obwohl schon damals von einer Seite des Hauses der Versuch gemacht wurde, dieselbe von der Tagesordnung abzusehen, wurde schon damals der Antrag des Herrn Abg. Frhrn. v. Zischock, betreffend Unterstützungen an Localeisenbahnen, dem Landes-Ausschusse zur eingehendsten Erhebung und Berichterstattung, eventuell zur Stellung geeigneter Anträge in der nächsten Landtagsession zugewiesen. Im Jahre 1882 hat das hohe Haus wirklich aus eigener Initiative bei Gelegenheit der Berathung der Reformen an der Curanstalt Sauerbrunn, aus Anlaß der Frage, ob es wünschenswerth und nothwendig sei, eine Bahnverbindung zwischen Sauerbrunn und der Südbahn herzustellen, die Gelegenheit ergriffen, das Postulat an den Landes-Ausschuß zu stellen, die Frage, ob und wie das Local-Eisenbahnwesen im Lande zu fördern sei, zu studiren. Das hohe Haus hat sich nicht darauf beschränkt, diesen Beschluß in der gewöhnlichen Form zu fassen, daß nämlich der Landes-Ausschuß einfach beauftragt worden wäre, die in Rede stehende Frage in Erwägung zu ziehen, sondern es hat diesen Gegenstand als von so eminenter Wichtigkeit erachtet, daß es selbst die Einsetzung einer Enquête gefordert hat.

Ich glaube, daß das hohe Haus im vorigen Jahre thatsächlich in dieser Frage principiell Stellung genommen und damit in Wahrheit der Stimme des Volkes Ausdruck gegeben hat. Ich meine, daß das hohe Haus sich geradezu ein Verdienst um das Land dadurch erworben hat, daß es diese wichtige Frage auf die Tagesordnung stellte, und ich würde es sehr bedauern, wenn der hohe Landtag durch einen gegentheiligen Beschluß sich heute selbst um dieses Verdienst wieder bringen würde. (Beifall links.)

Abgeordneter Dr. **Schub** (L.-G. Windischgraz): Mir scheint zwischen dem so sehr betonten Landesinteresse

und dem Wesen der sogenannten Localbahnen ein Widerspruch zu bestehen, wenn man bei dem Baue derselben von der systematischen Anlegung eines bestimmten Local-Eisenbahnnetzes absieht. Es kann ja sein, daß gewisse Bezirke und Gegenden ein ganz besonderes Interesse daran haben, mit einer größeren Bahn durch eine Localbahn in unmittelbare Verbindung gesetzt zu werden; wenn das aber der Fall ist, so vermag ich noch nicht einzusehen, daß diese Anlage auch wirklich im allgemeinen Interesse des Landes liegt, sondern es ist wohl nur das Interesse derjenigen dadurch gefördert, durch deren Gebiet eine solche Local-Eisenbahn zieht, deren Producte sie an die größere Bahn befördert, denen sie überhaupt eine Verkehrs erleichterung schafft. Derartige Bahnen werden auch stets nur mit den Mitteln der Capitalisten unter Mithilfe der Interessenten gebaut, wie wir es ja z. B. in Oberösterreich gesehen haben. Soll aber der Bau von Localbahnen wirklich zu einem Landesinteresse werden, so scheint mir eine wesentliche Bedingung hiefür darin zu liegen, daß man sich vor Allem über die Frage klar wird: welche Localbahnen braucht das Land, wo sind sie nothwendig? Nur solche nothwendige Bahnen sind dann auf Landeskosten, respective mit Zuhilfenahme von Staatsmitteln und zugleich der Mittel derjenigen zu bauen, welche daran ein Interesse haben. Ich kann mich daher nur für den Antrag des Herrn Abg. Dr. Dominikus erklären, welcher, wie mir scheint, die so eben ausgesprochene Idee verfolgt, nämlich die Idee, daß man Localbahnen nur dann als im Interesse des Landes gelegen betrachten kann, wenn vorerst festgestellt ist, welche Localbahnen im Interesse des Landes gebaut werden müssen.

Abg. Dr. **Dominikus** (L.-G. Cilli): Der Herr Abg. Ritter v. Sprung hat die Frage gestellt, wie ich mir eigentlich den systematischen Vorgang bezüglich der Anlage von Localbahnen vorstelle, und ich glaube ihm die Antwort auf diese Frage nicht schuldig bleiben zu sollen. Ich halte dafür, daß in zweifacher Richtung ein systemmäßiger Vorgang zu beobachten wäre: erstens in Bezug auf die Bestimmung der auszuführenden Linien und zweitens in Bezug auf die Art und Weise der Förderung des Local-Eisenbahnbaues. In ersterer Richtung denke ich mir nun die Sache keineswegs so, als ob ein Netz von Bahnen über das ganze Land gebreitet werden sollte, in welches alle jenen Bahnen, welche jemals wünschenswerth werden dürften, aufzunehmen wären, wozu allerdings eine ungeheure Capitalsumme erforderlich wäre, sondern ich stelle mir den Vorgang praktisch so vor, daß jene Linien, für welche sich dadurch, daß dieselben bereits im Projecte begriffen sind, daß das ganze Land sie kennt

und täglich nennt, ein lebhaftes Bedürfnis bereits herausgestellt hat, einer Beurtheilung hätten unterzogen werden sollen, in welchem Falle wohl nicht die von dem Herrn Landes-Ausschusse geltend gemachten Bedenken gerechtfertigt sein könnten, vielmehr er selbst in dieser Beziehung dem von ihm ausgesprochenen Principe, welches ja mit dem meinigen übereinstimmt, hätte Rechnung tragen können.

Was die Art der Förderung des Local-Eisenbahnbaues anbelangt, so bin ich im Allgemeinen mit den im Absätze II. des Ausschuss-Antrages ausgedrückten Grundsätzen einverstanden; nur würde ich von meinem Standpunkte aus eine gleichmäßige Betheiligung von Reich und Land voraussetzen. Allerdings wendet man mir da ein, es sei dies geschäftsmäßig nicht klug; warum solle man einen Vortheil, der herantritt, ablehnen? Warum solle man eine Bahn, die man vielleicht unter günstigeren Verhältnissen erhalten kann, opfern? Allein ich glaube, daß dieser Vortheil durch entgegenstehende bedeutende Nachtheile z. B. bei der Capitalsbeschaffung, aufgewogen würde und daß insbesondere, wenn jede Unternehmung weiß: „diese Unterstützung habe ich vom Reiche, jene vom Lande zu erwarten,“ sich auch leichter solche Unternehmungen bilden würden.

Wie es übrigens mit derartigen Principien geht, zeigt uns unser eigenes Vorgehen. Heute ist eine Regel aufgestellt und gerade jetzt stehen Bahnen in Verhandlung, bei welchen allen in einer von dieser Regel abweichenden Weise vorgegangen werden wird..

Gegenüber den Bemerkungen des Herrn Abgeordneten Oberranzmayer erlaube ich mir auf den Bericht des Landes-Ausschusses hinzuweisen. Der Landes-Ausschuss scheint bei Verfassung dieses Berichtes in Bezug auf die Verpflichtung des Staates nicht ganz derselben Meinung gewesen zu sein, wie heute, indem es dort heißt (liest):

„Ist es schon selbstverständlich, daß der Staat in erster Linie sich an der Anlage der Bahnen, welche ja mehr oder minder auch den Staatszwecken zum Nutzen gereichen, finanziell theilhat, so wäre es geradezu wünschenswerth, daß der Bau der Localbahnen durch den Staat oder doch unter der Controle seiner Eisenbahnorgane erfolge, und daß so die reichen Erfahrungen, welche die staatlichen Organe im Eisenbahnbaue zu erwerben Gelegenheit haben, auf diese Weise auch den Ländern zu Gute kämen, woran ja eben wieder der Staat als finanzieller Hauptbetheiligter wesentlich interessirt wäre.“

Was endlich die Bemerkung des Herrn Landes-Ausschusses Dr. Wannisch in Bezug auf die einzelnen Landesheile betrifft, so möchte ich nur wünschen, daß

uns der vielleicht bestehende Unterschied nicht manchmal zu fühlbar wäre.

(Hierauf wird die General-Debatte geschlossen.)

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Freiherr v. Berg: Hoher Landtag! Nachdem die gegen die Vorlage des Eisenbahn-Ausschusses erhobenen Einwürfe bereits von mehreren geehrten Rednern in so glänzender Weise widerlegt worden sind, so wäre es wohl eine Anmaßung von mir, wenn ich noch eingehender darauf zurückkommen würde. Ich möchte mir nur kurz zu bemerken erlauben, daß der Staat selbst durch das von ihm erlassene Local-Eisenbahngesetz die Theilnahme an dem Baue von Localbahnen als Pflicht des Landes bezeichnet hat. Ich muß ferner allerdings zugeben, daß die Lasten, welche die Bevölkerung der Steiermark zu tragen hat, ungeheuer groß sind, und der wirthschaftliche Zustand derselben keineswegs ein befriedigender genannt werden darf.

Allein es führt mich dies im Gegensatz zu einzelnen Herren Rednern gerade zu dem Schlusse, daß wir Alles aufwenden müssen, um diesen Zustand zu einem befriedigenden zu gestalten, daß wir es uns in jeder Beziehung angelegen sein lassen müssen, die wirthschaftliche Produktionsfähigkeit des Landes zu fördern.

Ein einzelnes Beispiel beweist gar nichts und ist wohl noch schlimmer als eine Phrase. Wenn einer der Herren Redner die einleitenden Worte des Eisenbahn-Ausschusses als Phrase bezeichnet hat, so kann ich das Urtheil darüber getrost den Einsichtigen und Denjenigen überlassen, welche die wirthschaftlichen Lebensbedingungen der Gesellschaft kennen.

Ich bitte daher nochmals das hohe Haus, den von dem Eisenbahn-Ausschusse ausgeführten Motiven eine geneigte Aufmerksamkeit zu schenken und den Anträgen desselben die Zustimmung nicht zu versagen.

Landeshauptmann: Wir gehen nun zur Specialdebatte über.

Nachdem die von dem Herrn Abgeordneten Dr. Dominikus beantragte Fassung an die Stelle der Anträge I und II des Eisenbahn-Ausschusses treten soll, bitte ich den Herrn Berichterstatter, diese beiden Anträge unter Einem zur Verlesung zu bringen.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Freiherr v. Berg (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

I. Es ist eine Pflicht des Landes, die Errichtung von Localeisenbahnen (Secundär- und Vicinalbahnen) in Steiermark unter gleichzeitiger entsprechender Betheiligung des Staates und der übrigen Interessenten in ausgiebiger Weise zu fördern.

II. Diese Förderung hat in der Regel in einer die Verwirklichung des betreffenden Bahnprojectes sichernden Höhe und unter Wahrung des nöthigen Einflusses auf die Ausführung und den Betrieb durch Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zu geschehen, vorausgesetzt, daß 1) die Durchführbarkeit auf Grund genauer Projectsvorlagen als möglich und im Interesse des Landes gelegen anerkannt wird, — daß 2) die Regierung eine entsprechende Unterstützung des Unternehmens bei der Capitalsbeschaffung gewährt, — 3) daß auch die übrigen Betheiligten (Bezirke, Gemeinden und Privatinteressenten) an dem Unternehmen sich pecuniär in entsprechender Weise betheiligen.“

Abg. Freiherr v. **Gudenus** (L.-G. Weiz): Ich brauche nicht zu sagen, daß ich gegen die ganze Vorlage stimme. Nachdem dieselbe aber wahrscheinlich dennoch angenommen wird, möchte ich mir erlauben darauf aufmerksam zu machen, daß sich in den Antrag II ein sinnstörender Fehler eingeschlichen hat, indem die Construction: „. . . daß die Durchführbarkeit als möglich und im Interesse des Landes gelegen erkannt wird“ wohl nicht den Grundsätzen der richtigen Logik entspricht. Es sollte wohl statt „Durchführbarkeit“ heißen: „Durchführung“.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Freiherr v. **Berg**: Die Bemerkung des geehrten Herrn Vorredners ist ganz richtig, und ich glaube der Zustimmung des Eisenbahn-Ausschusses sicher zu sein, indem ich sonach beantrage, anstatt des Wortes „Durchführbarkeit“ das Wort „Durchführung“ zu setzen. (Bei der hierauf erfolgenden Abstimmung wird der Antrag des Abgeordneten Dr. Dominikus abgelehnt, dagegen der Antrag I und der Antrag II des Eisenbahn-Ausschusses, letzterer mit der von dem Berichterstatter beantragten Abänderung, angenommen.)

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Freiherr v. **Berg** (liest):

„III. Dem Landes-Ausschusse wird für Subventionirungen von Tracirungen in der Zeit bis zum Zusammentritte des nächsten Landtages ein Betrag per 3500 fl. zur Verfügung gestellt.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

„IV. Der Landes-Ausschuß wird angewiesen, durch geeignete Schritte bei der hohen Regierung dahin zu wirken, daß der Bau der sogenannten Tauernbahn in einer den Interessen der Steiermark entsprechenden Weise baldigst in Angriff genommen wird.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Den nächsten Punkt der Tagesordnung bilden die **Anträge des Finanz-Ausschusses zum Rechenschaftsberichte** (Seite 78) **die neue Form des Rechnungsabchlusses betreffend, und zum Rechnungs-Abschlusse pro 1882.**

(Beil. Nr. 64.)

Ich erjuche den Herrn Abgeordneten Dr. Schallerhammer, den Bericht zu erstatten.

Berichterstatter des Finanz-Ausschusses Dr. **Schallerhammer** (von der Tribüne): Der hohe Landtag hat in der 13. Sitzung am 5. Juli 1882 folgenden Beschluß gefaßt (liest):

„Da es nothwendig ist, allen Mitgliedern des hohen Landtages die Beurtheilung der finanziellen Jahres-Ergebnisse aller in der Verwaltung des Landes stehenden Fonde und Anstalten zu ermöglichen, ferner die jetzige Form der Rechnungsabchlüsse und des Inventars die zur richtigen Beurtheilung erforderliche Uebersichtlichkeit der Darstellung der einzelnen Gebahrungsresultate nicht bietet, so wird der Landes-Ausschuß beauftragt, nach Einvernehmung von Fachmännern die geeigneten Verfügungen zu treffen, damit die Rechnungsabchlüsse und Inventarien schon dem nächsten Landtage in verbesserter Form vorgelegt werden können.“

Der Landes-Ausschuß hat in Befolgung dieses Beschlusses eine Enquête einberufen, welche zwei Sitzungen hielt und sich dahin aussprach, es sei in erster Linie durch die Landes-Buchhaltung eine übersichtliche Darstellung der Formen, in welchen die anderen österreichischen Kronländer ihre Abschlüsse verfassen, zusammen zu stellen und zweitens Vorschläge zu erstatten, in welcher Weise allen Mitgliedern des hohen Landtages die Uebersicht der jährlichen Landesfonds-Gebahrung kurz und klar zur Kenntniß gebracht werden könnte.

Die Landes-Buchhaltung hat nun diesen Auftrag befolgt und allen Mitgliedern der Enquête-Commission die Formularien der Rechnungsabchlüsse sämmtlicher im Reichsrathe vertretenen Länder vorgelegt und außerdem Vorschläge erstattet, um eine größere Uebersichtlichkeit der Gebahrungsresultate den Mitgliedern des hohen Landtages zu bieten.

Die Enquête-Commission hat diese Rechnungsabchlüsse einer genauen Prüfung unterzogen und gefunden, daß dieselben mit Ausnahme von zwei Ländern sich wesentlich von der Form unserer Rechnungsabchlüsse unterscheiden.

Die Enquête-Commission hat aber auch gefunden, daß es sich nicht empfehle, eine Form anzunehmen, wie sie in anderen Ländern üblich ist.

Ich will Ihnen nun die einzelnen Länder und die Form ihrer Rechnungsabschlüsse vorführen.

Nieder-Österreich hat folgende Rubriken: „Effective Zahlung im laufenden Jahre“, — „Hiezu die Rückstände zu Ende des Jahres“ — „Das gesammte Erforderniß“ — „Hievon ab die Rückstände zu Anfang des Jahres“ — „Das Erforderniß für das laufende Jahr“.

Der nieder-österreichische Rechnungsabschluß deducirt also die laufende Gebühr aus der effectiven Zahlung und den Rückständen; er hat keine regulirten Rückstände und kann daher ein richtiges Bild der Gebahrung nicht bieten.

Böhmen hat gar eine sonderbare Form des Rechnungsabschlusses. Es berücksichtigt im Rechnungsabschlusse nicht das vergangene Jahr, sondern vergleicht das erste Semester des laufenden Jahres mit dem zweiten Semester des Vorjahres. Wie da der Rechnungsabschluß ausfallen wird in dem Falle, wenn der Landtag im Mai einberufen wird, das Semester des laufenden Jahres also noch gar nicht zu Ende ist, das ist mir unerfindlich.

Die einfachste Form des Rechnungsabschlusses hat Oberösterreich. Es vergleicht den Erfolg und das Präliminare, hat aber keine Gebühr, keine regulirten Rückstände, keine Vermögensübersicht. Einem solchen Rechnungsabschlusse läßt sich also gar nichts entnehmen.

Mähren hat folgende Rubriken: „Zergliederung der Ausgaben (Einnahmen)“ — „Vorschreibung“ und „wirkliche Gebühr“ — „Rückstände mit Schluß des Jahres“.

Schlesien hat die Form unseres Rechnungsabschlusses verlangt und nähert sich daher in der Form seines Rechnungsabschlusses unserer Form. Wir finden daselbst folgende Rubriken: „Zergliederung der Einnahmen (Ausgaben)“, „Schuldigkeit“ („Anfängliche Rückstände“ und „laufende Gebühr“), „Abstattung“, „Schließliche Activ- (Passiv-) Rückstände“, „Genehmigter Voranschlag“, „Gegen den Voranschlag ist die laufende Gebühr (Abstattung) höher oder geringer“.

Dagegen sind in dem Rechnungsabschlusse die regulirten Rückstände nicht aufgenommen.

Tirol nimmt in die Gebühr die Rückstände auf, was natürlich nicht richtig ist; denn die Vergleichung mit dem Präliminare kann nur durch die laufende Gebühr geschehen, weil die Rückstände aus früheren Jahren doch nicht in das laufende Jahr hineingehören.

Kärnten cumulirt in seinem Rechnungsabschlusse einen Abschluß des Vorjahres mit einer Gebahrungs-Übersicht für das laufende Jahr; es vergleicht das Präliminare mit dem Gesammtresultat und hat keine regulirten Rückstände.

Salzburg hat eine ähnliche Form wie wir, hat aber keine regulirten Rückstände.

Krain deducirt die Gebühr aus dem Gesammtresultat, vermindert um die Rückstände, was auch nicht richtig ist.

Der steierm. Rechnungsabschluß ist den Herren ohnehin bekannt.

Nun hat die Buchhaltung verschiedene Vorschläge erstattet, um eine größere Uebersichtlichkeit zu erzielen. Sie hat erklärt, daß ein Abgehen von der gegenwärtigen Form des Rechnungsabschlusses eine ganze Umänderung in der Buchhaltung mit sich bringen würde und sie macht aufmerksam auf die hohe Gefahr, die daraus entstehen würde. Es ist nämlich in den Jahren 1871 und 1872 der Rechnungsabschluß etwas abweichend verfaßt worden und die nachtheilige Wirkung dessen auf die Evidenz mache heute noch die Verfassung von Uebersichtstabellen und statistischen Nachweisen sehr schwer.

Die Vorschläge der Buchhaltung, welche von der Enquête-Commission theilweise modificirt und theilweise ergänzt wurden, gehen dahin, daß eine Gebahrungsübersicht dem Rechnungsabschlusse beigegeben werde, wie sie sich denn auch schon in dem seither verfaßten Rechnungsabschlusse pro 1882 auf der ersten Seite befindet. Diese Gebahrungsübersicht sei deshalb wichtig, weil es ungeheuer schwer sei, aus dem Gesammt-Zusammenhange den schließlichen Cassareit herauszubringen, und dieser ist doch immer von Bedeutung, da wir ja wissen müssen, was am Schluß des Jahres in der Cassa gewesen ist.

Ich muß bemerken, daß diese Gebahrungs-Übersicht 13 Monate umfaßt, weil bis zum Jahre 1882 bei den k. k. Steuerämtern die auf Rechnung des steierm. Landesfonds im Monate December verrechneten Empfänge und Ausgaben immer im darauffolgenden Jahre in der Landesfonds-Gebahrung zur Durchführung resp. Abstattung gelangten; dadurch wurde aber das Bild der eigentlichen Jahresgebahrung verschoben, indem auf das Präliminare von Jänner incl. December eines Jahres die Abstattung von December des Vorjahres incl. November des Current-Jahres erfolgte, hingegen alle bei den k. k. Steuerämtern im December des Current-Jahres thatsächlich abgestatteten Posten bei der Landesfonds-Gebahrung als Rückstände erschienen. Um alle auf das Präliminare des Solarjahres erfolgten Abstattungen zusammenzufassen und die Rückstände auf das richtige Maß zurückzuführen, wurde im Jahre 1882 noch die Steueramts-Gebahrung pro December 1882 in den Abschluß einbezogen, wornach das Jahr 1882 eine 13monatliche Abstattung zeigt.

Die Enquête-Commission hat sich der Ansicht der Buchhaltung angeschlossen, und in Folge dessen erscheint diese Gebahrungs-Übersicht in der neuen Form dieses Rechnungsabschlusses.

Ferner hat die Buchhaltung — und das ist neu — beantragt, daß am Schlusse die Erläuterungen zum Schlußzusammensatz des Rechnungs = Abschlusses beigedruckt werden. Bisher wurden diese Erläuterungen nur den Mitgliedern des Finanz-Ausschusses mitgetheilt. Im vorigen Jahre habe ich diese Erläuterungen mit meinem Antrage drucken lassen; es ist aber besser, wenn sie dem Rechnungs-Abschlusse beigedruckt sind.

Ferner hat noch eine Aenderung im Schlußzusammensatz stattgefunden und diese Aenderung ist sehr vortheilhaft, weil sich der Zusammensatz jetzt genau an die Form anschließt, in welcher die einzelnen Beilagen erscheinen. Sonst muß man Alles viel mühsamer zusammensuchen. Nun hat der Schlußzusammensatz genau dieselben Colonnen wie die Beilagen, was früher nicht der Fall war. Früher waren im Schlußzusammensatz — ich habe den Rechnungs-Abschluß des Vorjahres vor mir — folgende Colonnen: Zuerst die Rückstände des Vorjahres, dann das Präliminare, dann die regulirten Rückstände, die laufende Gebühr und der Zusammensatz. Im neuen Rechnungs-Abschlusse dagegen wird das Präliminare nur mit der laufenden Gebühr verglichen. Es sind nun folgende Colonnen darin aufgenommen: Einnahmen und Ausgaben; bei den Einnahmen: „Rückstände zu Anfang des Jahres“ — „Im Laufe des Jahres eingetretene Vermehrung oder Verminderung“ — „Regulirte Rückstände“ — „Laufende Gebühr“ — „Abstattung“ — „Rückstand“ — „Voranschlag“ — „Die laufende Gebühr ist gegen den Voranschlag höher oder niedriger“. Die gleichen Rubriken finden sich bei der Schuldigkeit resp. bei den Ausgaben.

Diese Form macht die Sache viel übersichtlicher, was entschieden als ein Vortheil bezeichnet werden muß.

Ferner wurde vom hohen Landtage beschloffen, daß im Capitel III, Titel 3, nur die auf den steierm. Landesfond entfallenden Kostenbeiträge für die steierm. Zwänglinge aufgenommen werden; hingegen wären die Einnahmen dieses Titels als Einnahmen des Titels 4 „Zwangsarbeits-Anstalten“ in Empfang zu stellen. Im Titel 4 mußten ferners auch die Landesfondsbeiträge aus Titel 3 als Bedeckung verrechnet werden.

Diese Beschlüsse des hohen Landtages konnten jedoch im heurigen Rechnungsabschlusse noch nicht durchgeführt werden, weil sich der Rechnungsabschluß an den Voranschlag des Jahres anschließen muß und im Voranschlage pro 1882 auf diesen Landtagsbeschlusse, welcher erst im Jahre 1882 gefaßt wurde, natürlich keine Rücksicht genommen werden konnte.

Dann ist noch den Titeln 1 bis 4 im Capitel VI eine Anmerkung beigefügt, aus welcher zu ersehen ist,

wie sich die Gesamtgebahrung, mit Berücksichtigung des jeweiligen Landesfondsbeitrages, darstellt.

Ferner war früher — hier ist wieder eine Aenderung zu verzeichnen — die Vermögensübersicht im Schlußzusammensatz gar zu kurz. Nun wurde eine neue Form eingeführt, welche zwar auch kurz, aber doch derart ist, daß jeder daraus leicht entnehmen kann, wie hoch sich das Reinactivum des Landesvermögens beläuft.

Eine kleine Discussion verursachte in der Enquête-Commission die Bewerthung der Papiere, welche das Land besitzt. Die Buchhaltung hat den Antrag gestellt, die Papiere nach dem Courswerthe vom 31. December jedes Jahres einzustellen. Die Enquête-Commission hat sich jedoch dahin geeinigt, es sei die bisherige Form zu belassen und der Werth dieser Papiere nach dem 5% Erträgnisse zu bestimmen.

So viel über die neue Form des Rechnungsabschlusses.

Ich glaube, daß der Landes-Ausschuß seinem Auftrage nachgekommen ist und daß der neue Rechnungsabschluß eine bedeutend bessere Form aufweist, als die bisherigen.

Ich erlaube mir daher, im Namen des Finanz-Ausschusses den Antrag zu stellen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

A. Die veränderte Form des Rechnungsabschlusses werde genehmigt.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Ich habe ferner noch zu referiren über den Rechnungsabschluß der steierm. Landesfonde pro 1882.

Aus den Erläuterungen zum Schlußzusammensatz des Rechnungsabschlusses ergibt sich folgendes Resultat:

Die Ausgabegebühren der ordentlichen Gebahrung betragen	4,385.512 fl. 21 1/2 fr.
die Einnahmsgebühren der ordentlichen Gebahrung betragen	2,258.271 „ 99 „
sohin der Abgang	<u>2,127.240 fl. 22 1/2 fr.</u>

Dieser wurde bedeckt durch:

die 36% Umlage mit einer reinen Einnahme von	1,747.452 fl. 08 fr.
die Umlage auf Bier, Branntwein mit einer Einnahme von	143.517 „ 49 „
die Umlage auf Fleisch, Wein etc. mit einer Einnahme von	127.150 „ 67 „
zusammen per	<u>2,018.120 fl. 24 1/2 fr.</u>
wovon noch unbedeckt blieben	109.119 fl. 98 1/2 fr.

Die Creditgebarung zeigt:

einen reinen Abgang von	2.064 fl. 24 fr.
welcher zum unbedeckten Abgang der ordentlichen Gebarung zugeschlagen den Gesamtabgang an der laufenden Gebühr mit	111.184 fl. 22½ fr. darstellt.

Das Jahr 1882 hat also mit einem Deficite abgeschlossen. Die laufende Gebühr ergibt sich nämlich in den Einnahmen bedeutend niedriger, in den Ausgaben dagegen höher als sie in den Voranschlag eingestellt ist. Ich werde nun eine Begründung der Ueberschreitungen des Präliminaren geben.

Bei Capitel „Landesvertretung“ haben wir wie alljährlich ein günstigeres Resultat erzielt, weil der hohe Landtag nicht so lange versammelt war, als im Voranschlag angenommen war. Bei der „Landesverwaltung“ ist das Resultat etwas ungünstiger. Der Grund liegt darin, weil die Druck- und Lithographiekosten-Ersätze noch nicht vollkommen verrechnet sind.

Bei Capitel „Schub“ findet sich die bedeutende Ueberschreitung des Präliminaren um eine Summe von 15.407 fl. 46 fr.; dieselbe begründet sich dadurch, daß die Schubersatzansprüche einzubringen nicht möglich war, aus Mangel eines geschulten Personales.

Auch bei Titel „Gendarmerie-Bequartierung“ zeigt sich eine Ueberschreitung des Präliminaren von 1679 fl.; sie hat ihre Begründung darin, daß im Jahre 1882 viele neue Gendarmerieposten errichtet wurden. Diese Posten sind: Anger, St. Georgen a. d. Pöbniß, Gleinstetten, Gnas, Rainach, Raindorf, Kumberg, St. Leonhard, Pernegg, Pragerhof, Turnau und Wartberg.

Eine weitere Präliminar-Ueberschreitung zeigt sich bei dem Titel „Zwangsarbeits-Anstalten“; ferner bei Capitel IV, Titel 6, „Andere Auslagen für Landescultur“.

Diese letztere Ueberschreitung findet ihre Begründung dadurch, daß schon im Jahre 1882 in Ausführung des Gesetzes zur Hebung der Rindviehzucht höhere Auslagen nothwendig wurden, welche vom hohen Landtage zwar beschloffen, aber im Präliminare nicht vorgesehen waren.

Ferner haben wir beim „Joanneum“ eine Ueberschreitung des Präliminaren um 4698 fl. 55 fr. zu verzeichnen. Dieselbe rechtfertigt sich dadurch, daß der Gehalt der beiden Professoren an der technischen Hochschule beim Joanneum eingestellt worden ist, während er im Voranschlag beim Landes-Pensionsfonde eingestellt war.

Ferner fand eine Ueberschreitung des Präliminaren statt bei der Landes-Ackerbauschule, und zwar um 2052 fl.

Sie gründet sich größtentheils darauf, daß damals der Bezug des Brennmaterials, welches für die Ackerbauschule, für den Director und für die Lehrer beizustellen ist, noch nicht regulirt war, und daß ferner für die Beheizung und Beleuchtung des neugebauten Schulhauses im Präliminare gar nicht vorgesehen wurde; daher die Ueberschreitung desselben.

Eine weitere bedeutende Ueberschreitung zeigt der Titel „Theater“, und zwar um 14.724 fl. 79 fr.; diese Ueberschreitung ist eine Folge der Herstellung von Baulichkeiten, welche aus feuerpolizeilichen Gründen angeordnet wurden.

Die bedeutendste Präliminarüberschreitung ergibt sich in Cap. VI, Titel 5 „öffentliche Armenpflege durch das Land“. Hier ist das Präliminare überschritten worden um 68.445 fl. 79½ fr. Die Begründung ist einfach die, daß die Bevölkerung immer mehr verarmt, daß die öffentlichen Wohlthätigkeits-Anstalten jetzt viel mehr von der Bevölkerung in Anspruch genommen werden, als früher.

Vor Allem möchte ich darauf aufmerksam machen, daß besonders bei der öffentlichen Armenpflege durch das Land an das hiesige Irrenhaus um 41.512 fl. mehr gezahlt werden mußten als präliminirt war.

Ebenso sind auch die Kosten an fremde Gebäuhäuser um 16.000 fl. gewachsen. Ich glaube, daß auch diese Präliminarüberschreitung gerechtfertigt ist; es ist also auch dafür dem Landes-Ausschusse die Indemnität zu ertheilen. Ebenso hat sich bei Cap. VI, Titel 7, „andere Wohlthätigkeitszwecke“ eine Ueberschreitung von 6642 fl. 10 fr. ergeben. Dieselbe ist eine Folge der Unterstützung für die durch Hagel geschädigten Gegenden.

Beim Titel „Impfkosten“ ergibt sich ebenfalls eine Ueberschreitung von 2541 fl. 47 fr., weil die Impfkosten für 1881 erst im Jahre 1882 angewiesen wurden. Desgleichen finden wir eine bedeutende Präliminar-Ueberschreitung bei „Sauerbrunn“. Dieselbe ist eingetreten hauptsächlich in Folge größerer Bauherstellungen, die nothwendig noch im Jahre 1882 vorgenommen werden mußten. So mußten ganze Dippelböden erneuert werden, und es erscheint daher auch diese Präliminar-Ueberschreitung als gerechtfertigt.

Beim Cap. X, „Gefälle“ muß ich bemerken, daß das Musikimposto sich um 5702 fl. 19½ fr. günstiger gestaltet hat; es zeigen sich also schon jetzt die wohlthätigen Folgen der Erhöhung des Musikimposto.

Eine Präliminar-Ueberschreitung ist auch natürlich eingetreten bei Cap. XI, Titel 2 „Beiträge zum Landes-Pensionsfond“, weil mehr Pensionirungen vorkamen, als man vermuthen konnte.

Bei Cap. XIII, „Zufällige Einnahmen und Ausgaben“ ist eine Präliminar-Ueberschreitung von 3663 fl. 7 fr. eingetreten, welche begründet ist durch Ausgaben, von deren Nothwendigkeit man im Vorhinein nichts wissen konnte. Solche Ausgaben ergaben sich anlässlich der Feier des hundertjährigen Geburtstages des Erzherzogs Johann; ferner anlässlich der Eröffnung des zweiten steiermärkischen Bundesfest-Freischießens; ferner in Folge der Ausfolgung der vom hohen Landtage für die Tracirungsarbeiten der Bahnlinie Fürstfeld—Fehring bewilligten Subvention u. s. w.; es erscheint daher auch diese Präliminar-Ueberschreitung gerechtfertigt.

Bei Cap. XIV, Titel 1 „Kaufschillinge“ hat sich eine Präliminar-Ueberschreitung von 4249 fl. 19 fr. ergeben, weil ein Capital von 5250 fl., welches auf dem Gute Grottenhof intabulirt war, gekündigt worden ist, ohne daß im Präliminare diesfalls eine Vorsorge getroffen gewesen wäre.

Ich komme nun zu dem wichtigen Capitel XV, „Landesumlage.“ Hier zeigt sich ein Mindererträgniß von 21.787 fl. 76 fr. Der hohe Landtag hat über den Voranschlag des Jahres 1882 beschlossen, eine Umlage von 36% auszuschreiben. Als Basis wurde damals angenommen 4.883.080 fl., daher würde ein Umlagekreuzer 48.830 fl. betragen haben. In Wirklichkeit hat aber ein Umlagekreuzer nur 48.540 fl. betragen. Die Mindereinnahme deduzirt sich vor Allem daraus, daß viele Steuerabschreibungen in Folge von Hagelschäden vorkamen. Die Mindereinnahme bei der Umlage auf Bier und Branntwein und bei der 10%igen Umlage zur Verzehrungssteuer von Fleisch, Wein, Wein- und Obstmost zeigt, daß weniger consumirt wurde; überdies stehen die Elementarschäden mit dem geringeren Consum in inniger Verbindung.

Wenn wir nun alle diese Daten zusammenstellen, so zeigt sich eine Ueberschreitung des Präliminaren um 69.457 fl. 22 1/2 fr., und eine Verminderung des Cassarestes, welcher anfänglich 220.999 fl. 56 fr. betrug, um 68.915 fl. 1/2 fr., so daß der Cassarest mit Schluß des Jahres 1882 152.084 fl. 55 1/2 fr. betrug.

Nachdem die Präliminar-Ueberschreitungen demnach gerechtfertigt erscheinen, erlaubt sich der Finanz-Ausschuß den Antrag zu stellen (liest):

„B. Der Rechnungsabschluß pro 1882 wird nach seinen einzelnen Capiteln und Titeln genehmigt.“

Abg. **Zolgar** (L.=G. Cilli): Ich habe mich nicht zum Worte gemeldet, um gegen den Antrag des Finanz-Ausschusses zu stimmen, sondern um einen Wunsch auszusprechen. Ich habe den Rechnungs-Abschluß gewissen-

haft durchgesehen und hie und da Ueberschreitungen des Präliminaren vorgefunden, welche der Herr Referent begründet hat. Im Capitel V, Titel 5, Rubrik V, findet sich jedoch eine Präliminar-Ueberschreitung von 520 fl. 87 fr. als deren Begründung ex offo-Uebersiedlungskosten angeführt werden. Ich möchte mir deshalb erlauben, den Wunsch zum Ausdruck zu bringen, daß bei Versezungen aus Dienstesrückichten stets auch Rücksicht auf den Landesfond genommen werde.

(Die Debatte wird hierauf geschlossen.)

Berichterstatter des Finanz-Ausschusses Dr. **Schalhammer**: Ich bemerke, daß die angeführte Ueberschreitung durch die Versezung des Directors Fichna aus Pettau nach Leoben entstanden ist, dem doch, nachdem er ex offo übersetzt wurde, füglich nicht noch zugemuthet werden konnte, die Uebersiedlungskosten zu bezahlen.

Ich muß hier noch etwas nachtragen, was ich früher vergessen habe. Es ist nämlich im Titel „Landes-Schulfond“ eine kleine Aenderung vorgekommen, indem eine Post von 250 fl., die eigentlich auf die Gebahrung-Uebersicht keinen Einfluß hat, weil sie als Rückstand eingestellt ist, als Beitrag zum Normal-Schulfond von der Stadtgemeinde und den Zünften von Cilli erscheint. Nun hat sich aber herausgestellt, daß diese Post der Stadtgemeinde und den Zünften nicht mehr auferlegt werden kann; denn sie haben diese Zahlung geleistet, als in Cilli noch eine Unter-Realschule mit zwei Jahrgängen, eine sogenannte vierte Classe bestand. Diese wurde aufgehoben und eine Bürgerschule gegründet, zu welcher die Stadtgemeinde Cilli einen Beitrag von 500 fl. leistet. Es kommt daher beim Landes-Schulfond eine Aenderung in Betracht, indem nämlich beim steierm. Realschulfond die laufende Gebühr um 250 fl. niedriger anzusehen ist und dafür bei den Beiträgen des Normalschulfondes in der Einnahme 250 fl. zu entfallen haben.

Ich erlaube mir nochmals die Bitte zu stellen, das hohe Haus wolle dem Antrage des Finanz-Ausschusses, welcher lautet (liest):

„B. der Rechnungs-Abschluß pro 1882 wird nach seinen einzelnen Capiteln und Titeln genehmigt,“ seine Zustimmung ertheilen.

(Dieser Antrag wird angenommen.)

Landeshauptmann: Ich schlage vor, die noch auf der heutigen Tagesordnung stehenden Berichte über Petitionen auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung zu übertragen. (Zustimmung.)

Bevor ich zum Schlusse der Sitzung schreite, habe ich noch folgende Ausschusssitzungen zu verkünden.

Der Ausschuss zur Vorberathung der die Grundlasten = Ablösung und Regulirung, dann die Collocatur = Ablösung betreffenden Theile des Rechnungsbereiches hält unmittelbar nach der gegenwärtigen Landtags-Sitzung, sowie heute Nachmittags um 5 Uhr, und zwar im Secretariate, Sitzungen ab. Der Eisenbahn = Ausschuss versammelt sich heute Nachmittags um 5 Uhr in dem Bureau des Herrn Landes = Ausschusses Dr. Wannisch.

Die nächste Sitzung des Landtages schlage ich für morgen, den 20. Juni, Vormittags 10 Uhr vor (Zustimmung) und setze auf die

Tagesordnung:

1. Anträge des Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten zu den ihm zugewiesenen Theilen des Rechnungsbereiches des Landes = Ausschusses, Beilage Nr. 8, (Vagabundenwesen, Gemeinden, Armenwesen, Bezirksarmen = Curconten und Kreisamts = Gebäude in Marburg) (Beilage Nr. 63).

2. Bericht des Landes = Cultur = Ausschusses über die ihm zugewiesenen pag. 40—46 des Berichtes des Landes = Ausschusses (Landtags = Beilage Nr. 8) über seine Thätigkeit. (Beilage Nr. 57.)

3. Berichte über Petitionen.

Ich erkläre nunmehr die Sitzung für geschlossen.

(Schluß der Sitzung 12 Uhr 40 Minuten.)

