

Stenographisches Protokoll

über die

19. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 12. Jänner 1886.

Inhalt:

Mittheilung der Beschlüsse der vertraulichen Sitzung vom 9. Jänner 1886.

Antrag der Abgeordneten Posch, Wilfinger und Genossen, betreffend den Zustand der Straße Gupwert-Weichselboden bis zur Presenylkaufe-Wildalpen. (Beilage Nr. 118.)

Antrag der Abg. Anton Fürst und Genossen, betreffend die technische Hochschule in Graz. (Beilage Nr. 117.)

Petitionen.

Mittheilung des Landeshauptmannes über die zur Vertheilung gelangten Vorlagen und Druckschriften.

Ermächtigung des Gemeinde-Ausschusses, über den Bericht des Landes-Ausschusses, betreffs des Gesuches mehrerer Grundbesitzer der Gemeinde St. Christof (Beilage Nr. 109) mündlich Bericht zu erstatten.

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 59), betreffend den Bau einer Eisenbahn von Gonobitz nach Unter-Losche, beziehungsweise zur Südbahnstation Pöltschach. (Beilage Nr. 87 — Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Landes-Ausschuß-Bericht (Beilage Nr. 6 und Beilage Nr. 58), betreffend den Bau einer Local-Eisenbahn von Rohitsch-Sauerbrunn-Südbahn — und die darauf bezüglichen Petitionen Nr. 43 von 12 Gemeinden des Bezirkes Rohitsch und Nr. 104 der Bezirks-Vertretung Rohitsch und der Eingabe an den Landes-Ausschuß praes. 23. November J. 15.623, durch 15 Gemeinden. (Beilage Nr. 94 — Annahme der Anträge der Abg. Sutter und Dr. Schmiderer, sowie der alinea 2, 3, 4 und 5 des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses mit der vom Abg. Dr. Aufferer beantragten Aenderung.)

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über die Petition Nr. 121 der Bezirke Hartberg, Friedberg, Pöllau und Borau um Unterstützung des Baues der Local-Eisenbahn Fürstenfeld-Hartberg durch das Safenthal. (Beilage Nr. 104 — Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Theil des Rechenschafts-Berichtes des Landes-Ausschusses, betreffend den Bau einer Bahn von Gleisdorf nach Weiz, sowie über die Petition der Vorconcessionäre dieser Bauunternehmung um eine Sub-

vention im Betrage von 100.000 fl. (Beilage Nr. 103 — Annahme des Antrages des Abg. Freih. v. Hackelberg und des Absatzes 2 des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses in betreff der Localbahn Wolfsberg-Kronprinz Rudolfsbahn (Beilage Nr. 114 — Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petitionen der Bezirke Affenz und Maria-Zell, sowie des Consortiums für den Bau der Localbahn Kapfenberg-Seebach um Gewährung einer Landes-Subvention für diese Bahn. (Beil. Nr. 113 — Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Antrag des Finanz-Ausschusses und des Eisenbahn-Ausschusses, betreffend die Geldbeschaffung für die vom Landtage beschlossene Förderung des Baues steierischer Localbahnen. (Beil. Nr. 116 — Annahme des Antrages.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die einschlägigen Theile des Thätigkeits-Berichtes des Landes-Ausschusses, pag. 27, 1, pag. 28, 2, pag. 29, 4 und 6 und pag. 32, 9. (Beilage Nr. 97 — Annahme der Anträge des Eisenbahn-Ausschusses.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petitionen Nr. 70, 42 und 85. (Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Mündlicher Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 60) betreffend das Ansuchen der Stadtgemeinde Graz um unentgeltliche Abtretung eines weiteren, zur Verbreiterung der Neuhorgasse auf 20 Meter nöthigen Grundstreifens vom Joanneum-Garten. (Annahme des Antrages des Finanz-Ausschusses.)

Bericht des Landes-Ausschusses über das Ersuchen der Gemeinde Pürgg im Bezirke Erdning, um Bewilligung zur Einhebung 70%iger Gemeindeumlagen. (Beil. Nr. 111 — Annahme des Antrages des Landes-Ausschusses.)

Beginn der Sitzung: 10 Uhr 15 Minuten.

Vorsitzender: Landeshauptmann Gundacker Graf Wurmbbrand-Stuppach.

Schriftführer: Dr. Ritter von Besteneck und Sutter.

Von Seite der Regierung anwesend: Se. Excellenz Statthalter Freih. v. Rübeck.

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

Gegen das Protokoll der letzten Sitzung wurde keine Einwendung erhoben, ich erkläre dasselbe somit für genehmigt.

In der vertraulichen Sitzung vom 9. d. M. wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

Schriftführer Dr. Ritter von **Besteneck** (liest):

„I. Das Ansuchen des pensionirten Steuereinnehmers Herrn Anton Kraus um Rückgabe der von ihm bereits geleisteten Grundentlastungs-Ersätze wird abgewiesen; es wird jedoch Herr Anton Kraus von jeder ferneren Ersatzes-pflicht losgezehlt.

II. Dem jubilirten Landesbuchhalter Herrn Josef Miani wird die Jahrespension per 2000 fl. vom 1. Jänner 1885 angefangen auf 2200 fl. gnadenweise erhöht.

III. Der gewesenen Industrielehrerin am Taubstummen-Institute Anna Pirsch wird eine Abfertigung von 100 fl. gewährt.

IV. Die Petition Nr. 58 des Adolf Baumgartner, pensionirten Directors der Landes-Ackerbauschule, um Vergütung der bei der Ablösung seines Fundus instructus erlittenen Verluste, wird abgewiesen.

V. Die Petition Nr. 73 ex 1884 des Herrn Professors Franz Ferl um jährliche Subventionirung des Localmuseums in Gamlig wird aus principiellen Gründen abgewiesen.

VI. Die Petition Nr. 88, zugleich Offert des Dr. Ernst Hilarius Fröhlich, betreffend den Ankauf seiner in der Steuergemeinde Radmannsdorf gelegenen Realität mit erbohrten Säuerlingen, wird abgelehnt.“

Landeshauptmann: Es wurden mir zwei Anträge übergeben, die ich zu verlesen bitte.

Schriftführer Dr. Ritter von **Besteneck** (liest):

„Antrag

der Abgeordneten Pösch, Wilfinger und Genossen:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, den Zustand der Straße Gußwerk-Weichselboden bis zur Pfersenyklaufe-Wildalpen zu erheben, sich mit der Bezirksvertretung Mariazell und der an diesem Straßenzuge liegenden Gemeinden, sowie mit dem hohen Ackerbau-Ministerium bezüglich der Herstellung derselben in's Einvernehmen zu setzen und dem Landtage hierüber in der nächsten Session Bericht

zu erstatten, eventuell einen Antrag auf Erhebung derselben zu einer Bezirksstraße einzubringen.

Graz, am 12. Jänner 1886.

M. Wilfinger. Alois Pösch.

Reicher.

Pfimer.

Sprung.

F. Vogel.

Ischock.

Meiregger.

Dr. Carl Aufferer.

Heilsberg.

Dr. Köhbeck.

Thomas Köberl.

Anton Fürst.“

Landeshauptmann: Nachdem dieser Antrag genügend unterstützt ist, werde ich denselben der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung unterziehen und dem Herrn Antragsteller in der nächsten Sitzung zur Begründung des Antrages das Wort ertheilen.

Schriftführer Dr. Ritter von **Besteneck** (liest):

„Antrag.

In der Erwägung, daß die hohe Regierung bei Uebernahme der ehemals landschaftlichen technischen Hochschule in die Verwaltung des Staates laut des unterm 12. August 1873 Allerhöchst genehmigten Uebergabes-Übereinkommens sich verpflichtet hat, an der technischen Hochschule die nach Maßgabe des zur Zeit der Uebernahme in Kraft gestandenen organischen Statutes (genehmigt mit Allerhöchster Entschließung vom 12. April 1872) an derselben bestandenen drei Fachschulen, nämlich: die Ingenieur-, die Maschinenbau- und die chemisch-technische Fachschule, fortan zu erhalten;

in der Erwägung, daß nach § 5 des erwähnten organischen Statutes an der technischen Hochschule a) für die reine technische und analytische Chemie und b) für die chemische Technologie zwei selbstständige, mit ordentlichen Professoren zu besetzende Lehrkanzeln zu bestehen haben;

in der Erwägung, daß die von der hohen Regierung übernommene weitere Verpflichtung, zur Unterbringung der technischen Hochschule einen Neubau herzustellen, nicht auf die eine oder andere Fachschule beschränkt wurde, mithin auf alle drei Fachschulen sich bezieht;

in der Erwägung, daß die Vertretung des Landes Steiermark zur Uebergabe der technischen Hochschule an den Staat und zur Zahlung eines Baukosten-Beitrages von 300.000 fl. nur unter der Bedingung und Voraussetzung sich verstanden hat, daß die Hochschule vom Staate in unverstümmeltem Stande erhalten und daß der auszuführende Neubau den ganzen Organismus der Hochschule umfassen werde;

endlich in der Erwägung, daß die in der Absicht der hohen Regierung gelegene Verschmelzung der Lehrkanzeln für Chemie mit gleichartigen Lehrkanzeln an der k. k. Universität oder deren Unterbringung außerhalb des Neubaus der technischen Hochschule, mit der obigen Bedingung, beziehungsweise Voraussetzung in Widerspruch stünde und nach der Ueberzeugung des Landtages auch nicht geeignet wäre, das Gedeihen und den Aufschwung der vom Lande Steiermark mit großen Opfern gegründet und durch viele Jahre erhaltenen Hochschule zu fördern,

spricht der Landtag die Erwartung aus, die hohe Regierung werde den von ihr übernommenen Verpflichtungen in Bezug auf die integrale Erhaltung und den herzustellenden Neubau der technischen Hochschule in vollem Umfange entsprechen.

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, die hohe Regierung von diesem Beschlusse sofort in Kenntniß zu setzen.

Anton Fürst.

Dr. W. Rienzl.	Heilsberg.
Dr. Carl Aufferer.	Dr. Lomschegg.
J. Vogel.	Primer.
Besteneck.	Sutter.
Reicher.	Kessavar.
Alexander Koller.	Freih. v. Moscon.
Endres.	Dr. Rohbeck.

Landeshauptmann: Nachdem auch dieser Antrag genügend unterstützt ist, so werde ich denselben ebenfalls der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung unterziehen und dem Herrn Antragsteller in der nächsten Sitzung zur Begründung seines Antrages das Wort erteilen.

Es sind zwei Petitionen eingelaufen, welche ich zu verlesen bitte.

Schriftführer Dr. Ritter von **Besteneck** (liest):

„Petition der Bevölkerung der Landeshauptstadt Graz um Nichtverbauung des Joanneum-Gartens und um Erhaltung desselben als Parkanlage. (Ueberreicht durch den Abg. Dr. Rienzl.)“

Landeshauptmann: Diese Petition verweise ich an den Finanz-Ausschuß. (Zustimmung.)

Schriftführer Dr. Ritter von **Besteneck** (liest):

„Petition der Gertraud Zechner, Lehrerswitwe, um Verleihung einer jährlichen Unterstützung aus Landesmitteln. (Ueberreicht durch den Abg. Dr. Schmiderer.)“

Landeshauptmann: Diese Petition verweise ich an den Unterrichts-Ausschuß. (Zustimmung.)

Aufgelegt wurden heute:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über das Ersuchen der Gemeinde Pürgg im Bezirke Föding um Bewilligung zur Einhebung 70procentiger Gemeindeumlagen. (Beilage Nr. 111.)

Der Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über den Antrag des Abgeordneten Dr. Reicher und Genossen (Beilage Nr. 88) wegen Revision des kais. Patentes vom 4. September 1852 über Regelung des Hausirhandels. (Beilage Nr. 112.)

Der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petitionen der Bezirke Msenz und Mariazell, sowie des Consortiums für den Bau der Localbahn Kapfenberg-Seebach um Gewährung einer Landes-Subvention für diese Bahn. (Beilage Nr. 113.)

Der Antrag des Finanz-Ausschusses und des Eisenbahn-Ausschusses, betreffend die Geldbeschaffung für die vom Landtage beschlossene Förderung des Baues steirischer Localbahnen. (Beilage Nr. 116.)

Ich würde beantragen, den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 111) als dringlich zu behandeln, um denselben dem Gemeinde-Ausschusse zuweisen zu können.

Abg. Freih. v. **Bischof** (G.=G.=B.): Wenn der hohe Landtag damit einverstanden ist, daß dieser Gegenstand als dringlich behandelt und auf die heutige Tagesordnung gesetzt werde, so würde ich für diesen Fall mir den Antrag erlauben, daß dieser Bericht des Landes-Ausschusses in der heutigen Sitzung in Vollberathung genommen werde.

(Dieser Antrag wird angenommen.)

Landeshauptmann: Ich möchte mir den Vorschlag erlauben, daß auch die Vorlagen Nr. 113 und Nr. 116 als dringlich behandelt und auf die heutige Tagesordnung gesetzt werden.

(Dieser Antrag wird angenommen.)

Ich werde sohin, wenn die Gegenstände der heutigen Tagesordnung erschöpft sein werden, die letztbezeichneten Berichte in Verhandlung nehmen.

Abg. Freih. v. **Bischof** (G.=G.=B.): Als Obmann des Gemeinde-Ausschusses erlaube ich mir anzuzeigen, daß derselbe in der Lage ist, über den Bericht des Landes-Ausschusses betreffs des Gesuches mehrerer Grundbesitzer der Gemeinde St. Christof um Ausscheidung mehrerer Parzellen aus dem Gebiete dieser Gemeinde und Zuweisung zur Gemeinde Tüffer (Beilage Nr. 109), zu berichten.

Der Gemeinde-Ausschuß beantragt die unveränderte Annahme des vom Landes-Ausschusse vorgelegten Gesetzesentwurfes.

Ich erlaube mir sohin den Antrag zu stellen, daß auch dieser Gegenstand, der bereits wiederholt zur Verhandlung gekommen ist, auf die heutige Tagesordnung gestellt und der Gemeinde-Ausschuß ermächtigt werde, über diesen Gegenstand, bei welchem keine Abänderung gegenüber dem Antrage des Landes-Ausschusses vorgeschlagen wird, mündlich Bericht zu erstatten.

Abg. Dr. **Dominikus** (L.=G. Cilli): Ich erlaube mir, gegen diesen Antrag mich auszusprechen. Der in Rede stehende Bericht behandelt einen Gegenstand, rücksichtlich dessen den diesfälligen Beschlüssen des hohen Landtages die Allerhöchste Sanction wiederholt verweigert worden ist. Es erscheint daher nicht angemessen, die Sache zu überstürzen und entspricht es auch nicht der Würde des hohen Landtages, die Sache in solcher Weise zu behandeln, daß es nicht möglich ist, sich über den Gegenstand gehörig zu informiren.

Abg. Freih. v. **Bischöck** (G.=G.=B.): Sobald eine Einwendung dagegen erhoben wird, daß ein Gegenstand, der nicht auf der Tagesordnung steht, auf dieselbe gesetzt werde, so ist eine solche Einwendung jedenfalls zu berücksichtigen, da jedem Mitgliede des Landtages Gelegenheit gegeben sein soll, sich über einen Gegenstand genügend zu informiren. Ich ziehe daher meinen Antrag, dahin gehend, daß die Vorlage Nr. 109 auf die heutige Tagesordnung gesetzt werde, zurück, halte jedoch meinen zweiten Antrag aufrecht, welcher dahin abzielt, daß der Gemeinde-Ausschuß ermächtigt werde, über diesen Gegenstand mündlich zu berichten.

(Der Antrag wegen mündlicher Berichterstattung wird angenommen.)

Landeshauptmann: Wir schreiten zur Tagesordnung.

Der erste Gegenstand ist der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 59), betreffend den Bau einer Eisenbahn von Gonobitz nach Unter-Losche, beziehungsweise zur Südbahnstation Pölttschach.

(Beilage Nr. 87.)

Ich ersuche den Herrn Berichtersteller, die Verhandlung einzuleiten.

Berichtersteller des Eisenbahn-Ausschusses Ritter v. **Sprung** (von der Tribüne): Hohes Haus! Es liegt ein Bericht des Landes-Ausschusses vor, welcher den Bau einer Eisenbahn von Gonobitz nach Unter-Losche, respective nach Pölttschach durch Landesmittel zu unterstützen beantragt. Diesem Antrage sind noch einige Petitionen und einige Erklärungen zugewachsen, die zur Completirung der Vorlage dienen. Darunter ist zunächst eine Petition der Bezirksvertretung Gonobitz mit der Erklärung, daß sie zum Bahnbau nach

Pölttschach einen Beitrag von 15.000 fl. durch Grundeinlösung leisten wolle und für den Fall der Fortsetzung der Bahn nach Unterdrauburg, soweit dadurch das Terrain des Bezirkes Gonobitz berührt werde, zur gleichen Beitragsleistung bereit sei. Es ist ferner eine Einlage der Gemeinden Pölttschach, Höldorf und Studenitz, daß die Bahnstation in Pölttschach und nicht in Unter-Losche errichtet werde, und endlich die Mittheilung der Concessionswerber, daß sie mit der Südbahn einen Betriebsvertrag abgeschlossen haben. Es sind damit so ziemlich die Ergänzungen gegeben, wenn auch nicht in vollkommen authentischer Form — besonders die letzte Erklärung ist nicht in der nothwendigen Form gegeben —, welche der ursprünglichen Eingabe an den Landes-Ausschuß gefehlt haben. Daraus ergibt sich zuerst, daß die Adjacenten der projectirten Bahn eine rege Theilnahme an den Tag legen und bedeutende Opfer bringen wollen. Die gesammelten Baukosten werden auf 600.000 fl. veranschlagt; die Concessionäre bitten um einen Beitrag von 80.000 fl., welcher zur Hälfte in Prioritäts-, zur Hälfte in Stamm-Actien gegeben werden soll und zwar in vier Jahresraten von je 20.000 fl. Sie sehen daraus, daß das Opfer, welches vom Lande begehrt wird, innerhalb mäßiger Grenzen sich bewegt, und der Eisenbahn-Ausschuß ist in Anerkennung des Umstandes, daß diese Bahnstrecke einen wichtigen Bezirk in directe Verbindung mit der durchgehenden Bahn bringt und daß daher die Bedingungen erfüllt sind, welche in den Grundsätzen vom 19. Juli 1883 durch Landtagsbeschluß festgestellt wurden, zu dem Schlusse gekommen, dem hohen Hause folgenden Antrag zur Annahme zu empfehlen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Dem Plane des Baues einer normalspurigen Bahn von Gonobitz zum Anschlusse an die Südbahn in der Station Pölttschach wird im Allgemeinen zugestimmt, und gibt das Land die Zusicherung, sich bei der Capitalsbeschaffung hiefür mit 80.000 fl. ö. W., zahlbar in vier Jahresraten à 20.000 fl. und zwar: die erste Rate nach Vollenbung der Erdarbeiten, die zweite und dritte nach Maßgabe des Baufortschrittes, die letzte Rate nach Eröffnung des Betriebes, theiligen zu wollen. — Für jede dieser Ratenzahlungen übernimmt das Land die Hälfte des Betrages in Stammactien und für die Hälfte des Betrages Prioritäts-Actien al pari. Dem Landes-Ausschusse muß vor Bezahlung der ersten Rate die vollständige Bedeckung des Gesamt-Anlage-Capitales durch den Staat oder sonstige Interessenten und die gesicherte Betriebsübernahme durch eine bestehende Bahnverwaltung nachgewiesen werden.

Eigentliche Prioritäts-Obligationen dürfen nicht ausgegeben werden.

Die vorstehenden Bestimmungen bilden ein zusammenhängendes Ganzes, so daß, wenn eine derselben nicht vollständig erfüllt werden sollte, die Beitragsleistung des Landes entfällt.“

Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Landes-Ausschuß-Bericht (Beilage Nr. 6 und Beilage Nr. 58), betreffend den Bau einer Local-Eisenbahn von Rohitsch-Sauerbrunn-Südbahn, und die darauf bezüglichen Petitionen Nr. 43 von 12 Gemeinden des Bezirkes Rohitsch und Nr. 104 der Bezirksvertretung Rohitsch und der Eingabe an den Landes-Ausschuß praes. 23. November, Z. 15.623, durch 15 Gemeinden.

(Beilage Nr. 94.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Ritter v. **Sprung:** Schon in den Jahren 1883, 1884 und 1885 wurde die Errichtung einer Bahn von dem Orte Sauerbrunn zur Südbahn, beziehungsweise von Pölttschach über Sauerbrunn nach Rohitsch wiederholt beantragt. Es wurden verschiedene Pläne vorgelegt, die jedoch immer mangelhaft und nicht in allen Theilen geeignet waren, darüber schlüssig zu werden. Es ist aber kein Zweifel, daß — nachdem das Land schon im Jahre 1883 sich im Principe bereit erklärte, zu dieser Bahn etwas beizutragen, und zwar aus dem doppelten Grunde, als Eigentümer des Bades Sauerbrunn und im allgemeinen Landesinteresse — daß diese Angelegenheit endlich doch erledigt werden sollte.

Bisher war nebst der Mangelhaftigkeit der vorgelegten Daten immer noch der eine Umstand ein Haupthinderniß für den Abschluß dieser Angelegenheit, daß der Landes-Ausschuß keine formelle Ermächtigung hatte, auf das eine oder andere Project einzugehen, jeder Beitrag von der einen Seite wurde nur in Voraussetzung eines Beitrages auch von der anderen Seite bedingungsweise in Aussicht gestellt, und umgekehrt. Da fand denn der Landes-Ausschuß, daß, wenn man überhaupt nicht auf diese Bahn verzichten wolle, doch irgend Jemand den ersten Schritt machen müsse und daß dies im Grunde genommen dem Lande, als Eigentümer der Curanstalt Sauerbrunn, also als stark Privatbetheiligten zustehe.

Das Resultat dieser Erwägungen war der Antrag des Landes-Ausschusses, welcher vom Eisenbahn-Ausschuß in einigen Richtungen ergänzt oder abgeändert

wurde. Ich lasse mich auf eine nähere Beschreibung nicht ein, weil der Gegenstand ja schon dreimal vor dem Landtage war, und empfehle Ihnen die Annahme des Antrages, welchen der Eisenbahn-Ausschuß hiemit stellt. (Liest):

„Der Landtag von Steiermark erklärt sich bereit, zur Ermöglichung des Baues einer normalspurigen eingleisigen Localbahn von Sauerbrunn, eventuell Rohitsch zu einem Punkte der k. k. p. Südbahn, welcher in Bezug auf Baukosten, Betrieb und etwaige künftige Verbindung dieser Localbahn mit anderen im Südosten und Nordwesten derselben liegenden Eisenbahnen am günstigsten ist, sich durch Uebernahme von Actien bis zu einem Drittheile des Anlagecapitales und höchstens bis zum Betrage von 400.000 fl. zu betheiligen.

Der durch den Antheil des Landes nicht bedeckte Rest des Gesamt-Anlagecapitales muß durch den Staat oder sonstige Interessenten bedeckt und diese Bedeckung, sowie die Sicherstellung des regelmäßigen Betriebes durch eine bestehende Bahnverwaltung dem Landes-Ausschuße nachgewiesen werden.

Werden Prioritäts-Actien ausgegeben, so darf der Nominalwerth derselben in keinem Falle die Hälfte des Gesamt-Actienkapitales übersteigen, und dürfen denselben nicht höhere als 5% Prioritätszinsen zugetheilt werden. Für den Fall, als Prioritäts-Actien ausgegeben werden, hat das Land mindestens die Hälfte seines gezeichneten Capitales in solchen Prioritäts-Actien zu erhalten. Eigentliche Prioritäts-Obligationen dürfen nicht ausgegeben werden.

Die vorstehenden Bedingungen bilden ein zusammenhängendes Ganzes, so daß, wenn nur Eine derselben nicht oder nicht vollständig erfüllt werden sollte, die Betheiligung des Landes entfällt. Liegt sodann ein diesen Bedingungen entsprechendes, von der k. k. General-Inspection der Eisenbahnen geprüft und gutbefundenes, eventuell richtig gestelltes Project vor, so wird der Landes-Ausschuß ermächtigt, dasselbe zu acceptiren, und das Geld zum Behufe der Einzahlung des Landesbeitrages durch Aufnahme eines Darlehens im erforderlichen Betrage zu beschaffen.

Die Petitionen Nr. 43 und 104 sind hiemit erledigt.“

Ich erlaube mir noch darauf aufmerksam zu machen, daß dieser Beschluß vom Eisenbahn-Ausschuße gefaßt wurde, und daß ich daher nichts anderes zum Vortrage

bringen kann, daß jedoch seither der Beschluß gefaßt wurde, für die Geldbeschaffung all' der verschiedenen Eisenbahnvorlagen durch eine besondere Vorlage zu sorgen, daß daher, wenn dieser Beschluß angenommen würde, der Endsatz im 4. Absätze des gegenwärtigen Beschlusses von den Worten „und das Geld“ u. s. f. bis zu Ende von selbst wegfallen würde.

Abg. **Sutter**: Ich kann es nicht unterlassen, gegen einen Theil dieses Antrages zu sprechen und einen abändernden Antrag zu stellen. Mein Antrag geht dahin (liest):

„Der erste Absatz des Ausschuß-Antrages hat zu lauten: Der Landtag von Steiermark erklärt sich bereit, zur Ermöglichung des Baues einer normalspurigen eingleisigen Localbahn von Sauerbrunn zum Anschlusse an die Südbahnstation Pöltschach sich durch Uebernahme von Actien bis zum Betrage von höchstens 400.000 fl. zu betheiligen.“

Der Anschluß an die Südbahnstation Wobou scheint mir so sehr gegen die Interessen des Landes und aller Interessenten, daß ich es nicht unterlassen kann, gegen diesen Antrag zu sprechen, um diese Linie unmöglich zu machen. Wenn schon von der projectirten Bahn Knittelfeld-Espresitz, die von so vielen Interessenten gewünscht wird, ganz abgesehen und bloß die Localbahn im Auge behalten wird, so ist der Anschluß in Wobou so ungünstig, daß er die Strecke um 11 resp. 13 Kilometer verlängern würde, und da die meisten Gäste mit der Südbahn von Norden kommen, so müssen diese einen um 13 Kilometer längeren Weg nehmen, weil die Strecke von Pöltschach bis Wobou 11 Kilometer beträgt und die Strecke von Wobou nach Sauerbrunn um 2 Kilometer länger ist als die Strecke Pöltschach-Sauerbrunn. Bei den Frachten wäre das Gleiche. Da das Land auf ein Erträgniß bei den Frachten rechnet, wäre das Resultat auch kein günstiges, denn die Frachten würden sich nur sehr unbedeutend ermäßigen. Ferner sind in Wobou sehr ungünstige Anschlußverhältnisse, der Ort besteht nur aus ein paar elenden Hütten, es sind keine Straßen, es müßte erst ein Bahnhof gebaut, vielleicht auch für Unterbringung von Reisenden gesorgt werden, so daß schließlich diese Station umso viel mehr kosten würde, daß man gar nichts ersparen würde, und da das Land 400.000 fl. als Beitrag bewilligt, so wäre es besser, die Bahn würde gar nicht gebaut, als daß 400.000 fl. auf diese Weise hinausgegeben werden. Aus all'n diesen Gründen empfehle ich die Annahme meines Abänderungs-Antrages.

(Der Antrag wird unterstützt.)

Abg. Dr. **Aufferer** (St.-G. Pettau): Hoher Landtag! Ich sehe mich veranlaßt, den Antrag des geehrten Herrn Vorredners auf das Wärmste zu unterstützen, und werde mir erlauben, einen zweiten Zusatzantrag zu dem Antrag des Eisenbahn-Ausschusses zu stellen, damit den vielleicht etwas schwierigeren Verhältnissen, welche dadurch entstehen, daß die Trasse etwas länger wird, auch in Bezug auf die vom Lande zu bewilligenden Mittel Rechnung getragen werde.

Wir sehen z. B. bei Pragerhof, wie mißlich es ist, wenn ein Anschluß an eine Bahn von einem Punkte aus gemacht wird, in welchem sich weder Häuser finden, noch eine Unterkunft für die Fahrgäste; wir haben gesehen, wie lange es dort gewährt hat, bis man nur insoweit den Bahnhof hergestellt hat, daß es den Reisenden möglich ist, die paar Stunden bis zur Erreichung des Anschlusses abzuwarten. Sie wissen, meine Herren, daß nach der langen Zeit, seit die Südbahn besteht, dies erst im heurigen Jahre geschehen ist, und ich mache Sie darauf aufmerksam, welchen Nachtheil das für diejenigen, welche an dieser Anschlußlinie, nämlich Pragerhof—Pettau — Friedau wohnen, gebracht hat, daß die Verbindung nicht direct mit dem größeren Orte, nämlich mit Marburg hergestellt wurde; denn es ist dadurch dahin gekommen, daß die Meisten von Pettau aus es geradezu vorziehen, per Achse nach Marburg zu fahren, anstatt die Bahn zu benützen. Ich glaube, daß, wenn man daselbe bei der Sauerbrunner Bahnlinie thun würde, man hiermit gar nichts proftirte, daß man aber einen jetzt bestehenden blühenden Ort, nämlich Pöltschach, damit nicht nur schwer schädigen, sondern total zu Grunde richten würde.

In Pöltschach besteht ein ausgedehnter Bahnhof, es besteht ein Hotel, wo man gute Unterkunft finden kann, und es ist alles schon auf den Verkehr eingerichtet.

Und was haben Sie in Wobou? Absolut gar nichts. Ein sumpfiges Terrain, in welchem erst die Straßen gebaut werden müssen. Und ob diese Bahn leichter zu bauen sein wird, wenn sie von dort durch den von zahlreichen Wasseradern durchzogenen Lehm-boden hinunterführen soll, daran wage ich zu zweifeln. Nachdem aber thatsächlich die Linie von Pöltschach herauf vielleicht mit etwas größeren technischen Schwierigkeiten verbunden sein wird, so erlaube ich mir den Antrag zu stellen, es solle in dem dritten alinea des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses der zweite Satz, der in seiner gegenwärtigen Fassung lautet: „Für den Fall, als Prioritätsactien ausgegeben werden, hat das Land m i n d e s t e n s d i e H ä l f t e seines gezeichneten Capitaless in solchen Prioritäts-Actien zu erhalten.“, folgendermaßen gefaßt werden (liest):

„Für den Fall als Prioritätsactien ausgegeben werden, hat das Land mindestens ein Drittel seines gezeichneten Capitaless in solchen Prioritätsactien zu erhalten.“

Nachdem auf diese Weise das Land einen größeren Beitrag leistet, so wird es um so leichter sein, einen Unternehmer für diese Bahn zu erhalten. Es ist uns ja doch eigentlich darum zu thun, daß endlich dieser Landestheil eine Bahn erhält, und zwar eine solche Bahn, welche für die Zukunft und für die Entwicklung dieses Landestheiles von Nutzen ist, namentlich aber, da von Seite des Landes ein so bedeutender Beitrag geleistet wird, auch für den Curort Rohitsch-Sauerbrunn den Nutzen hat, daß wir damit den Werth und die Ertragsfähigkeit dieses Curortes in entsprechender Weise heben.

Wenn wir nun das finanzielle Resultat dieses meines etwas weiter gehenden Antrages betrachten, so sehen wir sehr leicht, daß das Land hiedurch kein bedeutendes Opfer bringt, da durch diesen Bahnbau die jetzt bestehende Bezirksstraße I. Classe nach Rohitsch aufgelassen wird, und auf diese Weise in Zukunft jene 3000 fl., welche das Land als Beitragsleistung jährlich zu geben hat, entfallen. Es ist ferner nachgerechnet worden, daß durch billigere Verfrachtung des Sauerwassers von Rohitsch eine Ersparung von mindestens 4000 fl. erzielt wird, und ich will mich auf das allerbescheidenste Maß beschränken, damit man mich nicht für einen Schwärmer halte, indem ich annehme, daß der Curort Rohitsch dadurch mindestens um 1000 fl. jährlich an Werth gewinnt. Wenn man das alles in Betracht zieht, so haben wir eine Summe von 8000 fl., welche gewissermaßen die Verzinsung jenes Capitaless bildet, das von Seite des Landes an Stammactien übernommen wird. Dabei ist es ja nicht absolut ausgeschlossen, daß die Stammactien jemals irgend ein Erträgniß abwerfen. Wenn daher der hohe Landtag diesen meinen etwas weiter gehenden Antrag annehmen wird, so wird er ein nicht allzu großes Opfer bringen, und er wird auf diese Weise viel eher die Möglichkeit schaffen, daß diese Linie endlich zu Stande komme, als dies nach dem ursprünglichen Antrage des Eisenbahn-Ausschusses der Fall ist.

Ich empfehle Ihnen die Annahme meines Abänderungs-Antrages.

(Der Antrag wird unterstützt.)

Abg. Dr. **Schmiederer** (St.=G.=Marburg): Ich muß vor Allem erklären, daß ich mich ad personam mit dem Antrage des Herrn Abgeordneten Sutter vollkommen einverstanden erklären kann und zwar aus dem Grunde, weil es ja in dem Berichte, den der Landes-Ausschuß seinerzeit in dieser Eisenbahn-Angelegenheit erstattet hat,

heißt, es sei der möglichst nördliche Anschluß an die Südbahn anzustreben und der Anschluß an Pölttschach eben als solcher zu bezeichnen ist. Ich vermiße jedoch in dem Antrage des Herrn Abgeordneten Sutter einen Passus. Wir haben uns nämlich immer vor Augen zu halten, daß die Bahnlinie nicht bloß von dem Curorte Sauerbrunn, sondern auch von Rohitsch, eventuell auch von der Landesgrenze ausgehen kann, und wenn dieses Ziel, das ja eigentlich unser Ideal ist, zur Ausführung käme, dann würde der Antrag des Herrn Abgeordneten Sutter einen Mangel aufweisen.

Ich möchte mir daher erlauben, zu diesem Antrage den Zusatzantrag zu stellen, daß nach dem Worte „Sauerbrunn“ eingeschaltet werden die Worte: „eventuell Rohitsch oder Landesgrenze“.

(Der Antrag wird unterstützt.)

Abg. Freih. v. **Moscon** (G.=G.=B.): Ich glaube, daß die Vorzüge eines Anschlusses der künftig zu bauenden Bahn nach Rohitsch in Pölttschach keiner Erklärung bedürfen, allein ich glaube auch, daß bei dem Zustandekommen einer Bahn die finanzielle Seite wohl erwogen werden muß. Es wurde von dem vorigen Redner, Herrn Dr. Aufferer insbesondere darauf hingewiesen, daß die Schwierigkeiten der Verbindung von Pölttschach und Rohitsch ganz gleich sind jenen einer anderen Trace, welche vorläufig über Wobou in Aussicht genommen ist. Das möchte ich mir doch erlauben insofern richtig zu stellen, als bei der Verbindung ab Pölttschach ein bedeutender Bergdurchstich, ein Tunnel in Aussicht genommen ist, der allein schon 300.000 fl. Mehrkosten erheischt. Außerdem möchte ich dem sehr geehrten Herrn in Erinnerung bringen, daß nach dem alten Werke des Amerikaners Mac Adam es anerkannt ist, daß ein Umweg gegenüber kostspieligen Kunstbauten immer vorzuziehen sei, weil ein Umweg, wenn er einmal hergestellt ist, eine bleibende Anlage bildet, hingegen kostspielige Kunstbauten von Fall zu Fall in Folge Benützung der Bahn, in Folge der Witterungsverhältnisse u. s. w. Reparaturen und Neuherstellungen erheischen. Es scheint mir aber noch ferner die Länge der Bahn erwogen werden zu müssen, und dieses Verhältniß fällt zu Ungunsten der Linie Pölttschach-Sauerbrunn aus. Nach den diesbezüglichen Erhebungen bei der Eisenbahn-Inspection repräsentirt diese Mehrlänge vierzehn Kilometer, eine Ziffer, die bei einer Localbahn doch nicht ganz unbedeutend erscheint. Es ist ganz richtig, daß der Anschluß an die croatische Bahn für das Gedeihen dieser Linie von großer Wichtigkeit ist, allein ich erlaube mir hier doch in Erinnerung zu bringen, daß unter den zahlreichen Projecten auch eines sich befindet, welches gegenwärtig allerdings nicht spruchreif ist, welches aber bei

der Bahnanlage nicht wird übersehen werden können, das ist eine Linie, die durch das Sotthal ab Rohitsch bis Mann führt und von da durch das Gurkthal weiter als Unterkrainische Bahn fortsetzen würde. Diese Bahn würde sich selbstverständlich als Staatsbahn qualificiren und auch nicht mehr eine Subvention aus Landesmitteln brauchen. Ich erlaube mir das nur anzuführen und damit in Zusammenhang zu bringen meine persönliche Ansicht, die dahin geht, daß es doch vielleicht eine Frage ist, den Werth des Absatzes der Industrial-Producte von Steiermark nach Croatien via Pöltschach-Sauerbrunn zu parificiren mit dem Werthe des Andrängens der mächtigen Rohproduction dieses Landes nach Steiermark. Bekanntlich sind die Industrial-Producte im absoluten Gewicht weit zurückgeblieben, daher in dem Frachtenverkehre nicht so bedeutend, wie die Rohproducte. Das nur nebenbei, um auch im Allgemeinen eines von jenen Momenten zu berühren, welche bei dieser Angelegenheit mit in Frage kommen.

Es ist aber ein Umstand, der mich besonders bestimmt, auf die bedeutende Mehrbelastung des Landes hinzuweisen, welche durch die Annahme des Abänderungs-Antrages des Herrn Abgeordneten Dr. A u s s e r e r eintreten würde. Im Jahre 1884 hat man nur den Betrag von 150.000 fl. in Actien gefordert bei einer Subvention von 400.000 fl.; man bot also damals dem Lande einen Betrag von 250.000 fl. in Prioritäts-Actien, für den Fall, als die Linie Wobou-Sauerbrunn zu Stande kommt. Man fand damals dieses Project zu kostspielig und wies es zurück. Das heutige Project ist sohin nachtheiliger für die Landesfinanzen und beansprucht, wenn der Abänderungs-Antrag des Herrn Dr. A u s s e r e r angenommen wird, den Betrag von 266.666 fl. — nämlich zwei Drittel von 400.000 fl. Was die Ziffern bezüglich der Bezirksstraße und der Verfrachtung des Rohitscher Sauerwasser anbelangt, so bin ich nicht in der Lage mit Bestimmtheit anzugeben, ob die 3000 fl. für die Bezirksstraße I. Classe bloß für die Linie bis zur Abzweigung in die künftige Bahntrace in Aussicht genommen, oder ob sie nicht — wie ich wohl vermuthet — für die ganze Strecke bis Mann bestimmt sind. Bezüglich der Wasserfracht ist es wohl ganz gleichgiltig, welche Trace gewählt wird. Weiters ist gesagt worden, daß Wobou ein unwegsamer Ort sei, wo keine Straßen sind und auch keine Unterkunft. Meines Erachtens wird jeder Reisende, der nach Rohitsch fährt, dorthin zu gelangen suchen und es wird ihm, wo immer die Abzweigung geschehen mag, nicht daran gelegen sein, diesem Orte etwa einen Zwischenhalt angedeihen zu lassen. In dieser Beziehung kann ich nur auf die Entwicklung von Steinbrück verweisen, welches bekanntlich der allernachtheiligste Ort ist,

den man sich in Bezug auf geographische Lage denken kann, und welches heute in Folge des Zusammenströmens dreier wichtiger Linien ein bedeutender Knotenpunkt geworden ist.

Endlich: worin die Kostspieligkeit der Straßenanlagen bestehen soll, ist mir ganz unbegreiflich; denn die Passagiere, die mit der Eisenbahn den Weg nach Rohitsch nehmen, werden ja nicht zu Wagen nach Wobou fahren; ich sehe also gar nicht ein, welches Publikum zu Wagen nach Wobou gelangen soll, das ist ebenso ausgeschlossen, als wenn man davon spräche, daß das Publikum nach Pöltschach fahren würde. Ich wiederhole also nochmals, daß mir an dem eigentlichen Anschlußpunkte heute überhaupt nichts gelegen scheint, daß mir aber wesentlich daran gelegen scheint, daß die Finanzen des Landes geschont werden, und daß der landschaftliche Curort Rohitsch, der für die steierm. Landschaft jedenfalls ein bedeutendes Latifundium repräsentirt, die ihm so nothwendige directe Bahnverbindung endlich erhalte. Es ist daher meines Erachtens der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses der einzig richtige und es scheint mir, daß es geradezu ein todttes Kind zur Welt bringen hieße, wenn man heute apodiktisch für eine Linie einträte, die denn doch — und es ist das gar nicht anders möglich — in einer allgemeinen Versammlung keineswegs genügend erörtert werden kann.

Der Anschluß einer Eisenbahn ist eine rein technische Frage, die vielseitig erwogen werden muß, eine Frage, die heute noch nicht spruchreif ist. Ich leugne gar nicht, daß die Sache für die Interessen des Ortes Pöltschach von großer Wichtigkeit ist, und ich hege die innigsten Sympathien für diesen Ort; allein ob diese Sympathien eines Theiles oder auch der Mehrzahl der Abgeordneten dahin führen müssen, den Landesfinanzen ein so bedeutendes Opfer aufzubürden, das weiß ich mit meinem Gewissen nicht zu vereinbaren. Daher, meine Herren, möchte ich Sie gebeten haben, dem Antrage, den der Eisenbahn-Ausschuß vorgelegt hat, Ihre Zustimmung zu ertheilen.

Abg. **P r i m e r** (H. u. G.-R. Graz): Der geehrte Herr Vorredner hat damit seine Rede beendet, daß die Frage noch nicht spruchreif sei. Nun, das hohe Haus wird sich erinnern, daß diese Frage jahrelang demselben vorliegt und endlich wird sie doch spruchreif geworden sein. Ich werde nun in Bezug auf die finanzielle Frage meine Ansicht darlegen. Der Herr Vorredner sagt, die Bahn Wobou-Sauerbrunn sei um 300.000 fl. billiger. Es liegen Offerte da, welche nur 200.000 fl. für die Route Pöltschach mehr verlangen. Nun glaube ich, hat die Frage, ob die Bahn 200.000 fl. mehr oder weniger kostet, wenig Interesse, sobald wir nur einen Unternehmer finden.

Das Land sagt, unter allen Umständen geben wir im Ganzen 400.000 fl., und ein Drittel so, zwei Drittel so; es genirt somit die Mehrausgabe der Baukosten das Land nicht, wohl muß man aber berücksichtigen, daß man mit einer kleintwänzigen Mehrausgabe einer frequenten Gegend, nämlich zwei Städten und einem bedeutenden Markte entgegenkommt. Ich bitte, nicht zu vergessen, daß Sie unter allen Umständen 16 Kilometer via Wobau nach Norden weiter haben, und ferner noch die Unannehmlichkeit besteht, daß Sie eine fremde Bahn inzwischen haben. Sie müssen berücksichtigen, daß später noch eine Vorlage kommt, welche mit dieser Frage zusammenhängt. Sie betrifft die Bahn von Obersteiermark nach Kärnten, und wenn das hohe Haus derselben zustimmt, so erübrigt nur das Stückchen Unterdrauburg-Gonobitz, und Sie haben eine directe Bahn geschaffen. Wenn man sagt, für eine solche Bahn ist nur der Staat da, so sage ich, der Staat wird solche Bahnen auch nicht allein bauen, das Land wird im eigenen Interesse mitthun müssen, insbesondere bei einer Bahn, wo es selbst durch eigenthümlichen Besitz interessiert ist, daher beitragen muß. Ich kann mich ganz kurz in die Worte fassen: Jene Herren, welche wirklich das Interesse des Landes, und nur dieses im Auge haben und sich insbesondere dagegen verwahren, daß man von einer zweiten Bahn abhängig ist, werden ganz gewiß den Anträgen der Herren Abgeordneten Sutter, Dr. Schmiderer und Dr. Ausserer zustimmen. (Bravo! Bravo! Links.)

Abg. **Bošnjak** (L.-G. Cilli): Unter den Localbahnen, welche im Interesse des Landes gelegen wären, ist wohl die Eisenbahnverbindung Sauerbrunn-Südbahn die wichtigste. Denn die vitalsten Interessen knüpfen sich an diese Eisenbahnverbindung insoferne, als die Hauptbesitzung des Landes dort gelegen ist und der Werth der Curanstalt Sauerbrunn sich dadurch unbedingt steigern würde. Darüber, daß eine Eisenbahnverbindung von Sauerbrunn an die Südbahn anzustreben wäre, besteht wohl bei gar keiner Partei dieses hohen Hauses ein Zweifel. Eine andere Frage, die heute schon vielfach ventilirt wurde, ist auch sehr wichtig und möchte ich gewissermaßen als den Cardinalpunkt dieser ganzen Frage bezeichnen. Der Anschlußpunkt der projectirten Eisenbahnverbindung von Sauerbrunn an die Südbahn ist bekanntlich nach dem Berichte des Landes-Ausschusses und auch nach dem des Eisenbahn-Ausschusses, dem Landes-Ausschusse anheimgestellt; ich finde das ganz natürlich. Der Landes-Ausschuß ist doch dasjenige Organ, welches in erster Linie alle Interessen des Landes im Auge haben soll, und wirklich im Auge hat; er ist diejenige Körperschaft, welche unbeirrt von allen äußeren Einflüssen, in der Lage sein

wird und ist, zu beurtheilen, welcher Anschlußpunkt als der günstigste zu betrachten wäre; er wird auch am ehesten in der Lage sein, sich mit den betreffenden Unternehmern, die an ihn herantreten werden, diesbezüglich zu einigen, wenn ein oder der andere Bauunternehmer sagt: Ja, wenn Ihr mir erlaubt, die Eisenbahn in Wobau oder Grobelno anzuschließen, werde ich Euch günstigere Bedingungen stellen, als dann, wenn die Verbindung nach Pöltschach gewünscht wird. Ich würde mich absolut dagegen erklären, daß wir heute einen bindenden Beschluß bezüglich des Anschlußpunktes fassen; wir sollen nur die Frage der Zweckmäßigkeit der Verbindung des Curortes mit der Südbahn im Auge behalten. In dieser Beziehung hat uns Herr Dr. Ausserer gewisse Daten geliefert. Diese Daten kann ich, als ganz gewissenhaft erhoben, auch bestätigen; daß, wenn das Bad Sauerbrunn mit der Südbahn verbunden wird, so würde zu Gunsten der Curanstalt ein Frachtenersparniß mit 4000 fl. resultiren, ein Straßenersparniß mit 3000 fl., und das Bad hätte an und für sich einen höheren Ertrag von 1000 fl. jährlich, was ganz gering angenommen ist und was 8000 fl. zusammen ausmacht. Damit ist aber diese Ziffer nicht erschöpft. In erster Linie ist zu berücksichtigen das Frachtenersparniß, welches durch die feinerzeitige Verbindung dieser Bahn mit der croatischen Linie nach Krapina naturgemäß erzielt wird, und welches auch wenigstens 6000 fl. betragen würde, wobei ich mich auf den Ausspruch einer Capacität in diesem Fache, des Herrn Abgeordneten Krepesch, berufe. Ferner wird der Dispositionsfond, der jetzt mit 100.000 fl. angenommen ist, dann jedenfalls im geringeren Maße in Anspruch genommen werden, nachdem die Reclame dann nicht mehr so groß zu sein braucht, als es jetzt der Fall ist, wo das Bad jeder Eisenbahnverbindung bar ist. Ich will nicht sagen, daß man mit diesem Dispositionsfonde wird tabula rasa machen können, ich nehme nur an, daß künftig 5000 fl. in Anspruch genommen werden, und daß die anderen 5000 fl. der Verzinsung des in dieser Eisenbahnverbindung investirten Capitaless zu Gute kommen. Nach dieser Darstellung würde das Ersparniß für das Land in Summa mit 19.000 fl. resultiren. Zu 4% verinteressirt, repräsentirt dies ein Capital von 475.000 fl. und der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses lautet auf 400.000 fl. Wenn man auch diese 400.000 fl. investiren würde, ohne Rücksicht auf eine Verzinsung, so resultirt doch noch immer ein Plus des Ersparnisses bezüglich der Curanstalt Sauerbrunn und bezüglich der Interessen des investirten Capitaless. Ueber die Wichtigkeit des Umstandes, daß das Land eigentlich gar nichts riskirt und eigentlich gar keinen

finanziellen Beitrag bezüglich der Verinteressirung des angewendeten Capitaless leistet, wird kein Zweifel sein.

Allein einen Hauptpunkt muß ich bemerken, um den sich auch heute die Debatte gedreht hat, daß man heute den Beschluß bezüglich des Anschlußpunktes Pölttschach forciren will. Es wurden verschiedene Momente angeführt: „In Pölttschach bestche ein Hotel zur Uebernachtung, dort sei für Bequemlichkeit der Reisenden gesorgt, es habe Zufahrtsstraßen, was in Wobau nicht der Fall sei. Letzteres kann ich nicht zugeben, da ich bemerken muß, daß auch durch Wobau eine Bezirksstraße führt; sie befindet sich wohl in einem schlechten Zustande, aber item, es ist doch eine Straße dort (Auf links: Aber unfahrbar). Die Landesverwaltung ist Schuld daran, da sie nicht darauf sieht, daß die Straße in gutem Zustande ist. Die Straßenverbindung besteht, freilich ist nicht für Unterkunft vorgesorgt; aber von einer anderen Seite wurde sehr gut hervorgehoben, daß man nicht darauf reflectiren solle, daß die Gäste Unterkunft zu finden brauchen. Die Gäste wollen in der kürzesten Zeit und am bequemsten nach Sauerbrunn kommen. Bezüglich des Anschlußpunktes wurde in erster Linie hervorgehoben, daß die Bahn ein Mittelstück der künftigen Eisenbahn Knittelfeld-Zaprešice wäre. Da möchte ich einige Daten anführen, um nachzuweisen, daß wenn jemals die Eisenbahn Knittelfeld-Zaprešice gebaut wird, sie sicher nicht über Gonobitz und Pölttschach gebaut wird. Die bestehende Bahnverbindung von Agram über Steinbrück und Marburg nach Unterdrauburg ist 235 Kilometer lang. Nun bestehen noch zwei andere Projecte für diese Verbindung. In erster Linie die Route Agram-Rohitsch-Pölttschach-Gonobitz-Unterdrauburg. Diese ist schon in den Jahren 1872 und 1873 tracirt worden und die Tracirungsarbeiten haben das Resultat geliefert, daß die Linie 170 Kilometer bis Unterdrauburg lang wäre, da wir nur nach Unterdrauburg zu gelangen haben, als erste Etappe der Verbindung mit Knittelfeld. In diesen 170 Kilometern kommen 36½ Kilometer Steigungen von 1:40, also Semmerings-Steigungen vor, nämlich

von Krapina nach Rohitsch . . .	1.5 Kilometer
„ Rohitsch nach Pölttschach . .	11.0 „
„ Gonobitz bis zur Wasserscheide	13.0 „
und „ der Wasserscheide weiter . .	11.0 „

Ob eine solche Linie für den Transitverkehr vortheilhaft wäre, kann jeder der Herren selbst beurtheilen, wenn er berücksichtigt, welche Hindernisse bezüglich des Betriebes über den Semmering und den Karst bestehen. Die Verbindung Agram-Rohitsch-Marein oder Wobau-Eilli-Sannthal-Unterdrauburg ist 193 Kilometer lang; sie wäre allerdings 23 Kilometer länger, allein die Steigungen von 1:40 würden nur 3.5 Kilometer Bahn-

länge erfordern. Was aber ein Hauptgewicht ist, das ist die Kostenfrage. Wenn wir von dem Grundsatz ausgehen, daß der letzte Bericht des Eisenbahn-Ausschusses acceptirt wurde, daß nämlich das Land sich mit 1/6 des Capitaless betheiligen soll, und man in Betracht zieht, daß diese Eisenbahnverbindungen im Interesse des Landes gelegen sind und das Land bezüglich der Beschaffung der Geldmittel bei allen weiteren Fortsetzungen beispriingen soll, so mache ich darauf aufmerksam, daß die Strecke Rohitsch-Wobau mit 400.000 fl., die Strecke Eilli-Wöllan mit 60.000 fl., die Strecke Wöllan-Mißling mit 300.000 fl., die Strecke Mißling-Unterdrauburg mit 120.000 fl., die ganze Linie mit 880.000 fl. zu subventioniren ist. Für das zweite Project über Pölttschach-Gonobitz hätte nach den seinerzeit gemachten Tracirungsarbeiten das Land einen Beitrag von 1,880.000 Gulden zu leisten, also circa um 1 Million mehr als für die Eisenbahnverbindung durch das Sannthal. Ein wichtiges Moment bezüglich des Anschlußpunktes ist auch das, daß ich weiß, daß, wenn dem Landes-Ausschusse die Wahl des Anschlußpunktes freigestellt bleibt, ein Unternehmer schon vorhanden ist, der für die Verbindung von Sauerbrunn an die Südbahn interessirt ist. Es ist dies nicht Klemenšewicz, sondern eine andere Persönlichkeit, die große Kohlenlager im Schallthale aufgekauft hat, in deren Interesse es liegt, auch mit großen finanziellen Opfern sich an der Bahnverbindung zu betheiligen, wenn ein solcher Anschluß angenommen wird, der ihrem Interesse entspricht. Ob natürlich dieses Interesse mit dem des Landes übereinstimmt, das zu entscheiden, wäre Sache des Landes-Ausschusses. Das ist nur ein Moment, weshalb ich, wie schon früher erwähnt, mich nicht damit einverstanden erklären kann, daß der hohe Landtag einen gewissen Anschlußpunkt fixirt. Meine Ansicht geht also dahin, daß ich es nicht für vortheilhaft halte, daß sich der hohe Landtag für einen gewissen Anschlußpunkt ausspricht, sondern daß der hohe Landtag den ursprünglichen Antrag des Eisenbahn-Ausschusses annehme, und daß es dem Landes-Ausschusse anheimgestellt bleibe, den Anschlußpunkt zu wählen. Den anderen vorgebrachten Abänderungen über die Beitragsleistung des Landes zum Zwecke der Realisirung dieses Unternehmens werde ich mit Bereitwilligkeit zustimmen, nachdem ich eben von dem Grundsatz ausgehe, daß man da nur im allgemeinen Landesinteresse vorgeht, wenn man diese Eisenbahnunternehmen in jeder Weise fördert. Ich werde daher gegen die Fixirung des Anschlußpunktes von Seite des hohen Landtages für den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses mit dem Abänderungs-Antrage des Herrn Abg. Dr. Aufferer, bezüglich der größeren

finanziellen Betheiligung des Landes stimmen. (Bravo! Bravo!)

Abg. Frh. v. Moscon (G.-G.B.): Ich ergreife das zweitemal wahrlich nicht mit Freude und Erbauung das Wort, allein ich muß auf einige Ausführungen des Herrn Abgeordneten Pfriemer erwidern. Der Herr Abgeordnete hat richtig betont, daß dieses Bahnproject bereits seit einer Reihe von Jahren den Landtag beschäftigt. Ich kann seinem Gedächtnisse zu Hilfe kommen und bemerke, daß es gerade 5 Jahre sind, seit sich der steierm. Landtag mit der Angelegenheit der Verbindungslinie zwischen der Südbahn und Sauerbrunn beschäftigt. Es ist also in dieser Beziehung gar nicht anzuzweifeln, daß die Sache lange durchdacht und spruchreif ist, allein mir will es dünken, daß, nachdem der Landtag einen Eisenbahn-Ausschuß eingesetzt hat, nachdem der Eisenbahn-Ausschuß aus den tüchtigsten Kräften des Landtages zusammengesetzt ist, und dieser Eisenbahn-Ausschuß unter Zuziehung des Finanz-Ausschusses gewiß aufs Reiflichste alle Momente erwogen hat, die für das Zustandekommen der in Aussicht genommenen Bahn wirken, es kaum angeht, daß man jetzt in letzter Stunde über die Anträge des geehrten Ausschusses in so kategorischer abfälliger Weise den Stab brechen soll. Darüber kann Niemand im Unklaren sein und darüber kann sich Niemand eine andere Antwort geben, als daß der Bau der Bahn nach Pöltschach größere Schwierigkeiten zur Folge hat, als ein Bau auf einem Umwege. Ich wiederhole nochmals, daß ich dem Orte Pöltschach die herzlichsten Sympathien entgegenbringe und daß ich mich herzlich freuen werde, wenn sich ein Unternehmer findet, der unter Acceptirung der gleichen Opfer, die das Land ihm entgegenbringt, die Bahn nach Pöltschach baut. In dieser Beziehung ist übrigens noch nicht das letzte Wort gesprochen. Es ist möglich, daß andere Interessenten herantreten und sich für diese Bahn erklären, allein, daß der Landtag heute so kategorisch sein Votum abgibt und sagt: nur diese Linie und dabei größere Opfer, das ist nicht zweckmäßig.

Es ist ferner noch von Seite des Herrn Abgeordneten Pfriemer die Frage der Länge angeführt worden. Darauf habe ich zu bemerken, daß es sich, wie ich schon früher dargelegt habe, nicht um absolute, sondern um die virtuelle Länge handelt und daß dies Dasjenige ist, was mich bestimmte, der Bahntrasse über Wobou jedenfalls große Aufmerksamkeit zu schenken.

Eines möchte ich dem Herrn Vorredner zu Gemüthe führen. Von Seite der k. k. Generalinspektion wurde allerdings die Tracirung einer Diagonalbahn in dieser Richtung von Knittelfeld nach Zapreschitz in Aussicht genommen. Diese Tracirung und Commissionirung

hat ausschließlich den Eingangspunkt in der Richtung gegen Rohitsch in Wobou gewählt. Dieses Moment möchte ich bitten im Gedächtniß zu behalten und empfehle aufs Wärmste, die Beschlüsse des Eisenbahn-Ausschusses, so wie er sie gewiß nach reiflicher Ueberlegung und Prüfung vorgelegt hat, zu den Ihrigen zu machen. (Bravo! Bravo!)

Abg. Dr. Aufferer (St.-G. Pettau): Ich glaube in den Ausführungen aller Vorredner nirgends einen Anhaltspunkt zu finden, um, wie der Herr Vorredner zu sagen, es werde über die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses der Stab gebrochen. Sowohl in dem Antrage des Herrn Abgeordneten Sutter als in meinem ist irgend eine kleine Abänderung des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses ausgesprochen. Ich glaube nicht, daß mein Antrag ein solcher sei, der über den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses den Stab bricht und ich glaube auch nicht, daß der Antrag des Herrn Abgeordneten Sutter ein solcher sei. Es ist nicht immer ganz glücklich, wenn man jede Angelegenheit, welche der Landtag zu erledigen hat, ganz einfach dem Landes-Ausschusse hinlegt und sagt, nun, Landes-Ausschuß entscheide Du! und schließlich ist man mit der Entscheidung des Landes-Ausschusses nicht zufrieden. Ich glaube, der Landes-Ausschuß wird uns nur dankbar sein, wenn wir ihm heute auch in dieser Beziehung eine gebundene Marschroute geben. Es wird dem Landes-Ausschusse viel angenehmer sein, wenn er einfach dasjenige, was der Landtag beschließt, auszuführen hat, als wenn er sich den Kopf zerbrechen soll, was eigentlich dem Landtage recht ist.

Es thut mir leid, daß ich nicht in der Lage war, alle Ausführungen des Abgeordneten Frh. v. Moscon zu hören. Aber ich glaube zum Mindesten, daß es kein glücklicheres Moment war, wenn er auf die großartige Entwicklung von Steinbrück hingewiesen hat. Steinbrück ist eine der traurigsten Stationen. Hat sich denn Steinbrück überhaupt als Ort entwickelt? Was findet man dort? Ein ganz schlechtes Wirthshaus und die Bahnrestauration, nicht einmal einen Wartesaal. Einen solchen Ort kann man wohl nicht als Muster citiren, wie sich ein Ort entwickelt, wenn sich von demselben eine Bahn abzweigt! Ich bitte, sich daran zu erinnern, was aus Pragerhof geworden ist, wo seit so vielen Jahren eine Bahn einmündet. Wenn die naturgemäßen Bedingungen der Entwicklung nicht vorhanden sind, dann wird auch eine solche Bahnabzweigung nicht hinreichend sein, auf einmal Leben und Cultur hinzuzaubern und vom national-ökonomischen Standpunkte aus kann ich nicht glauben, daß es gut ist, einen schon blühenden, hoch cultivirten Landstrich einfach aufzugeben und zu Grunde zu richten,

mit der Idee, es werde sich sofort anderswo diese Cultur von Neuem entwickeln, es werde das, was hier zu Grunde gegangen ist, an einem anderen Orte aufblühen. Das bleibt einzig und allein der Phantasie vorbehalten.

Ich kann auf die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Bosnjak nicht eingehen, weil ich die ganzen Verhältnisse einer Bahn durch das Sanntthal, welche mit dieser Frage in Verbindung gebracht wurde, nicht klar vor mir habe. In Folge dessen, weil ich nicht irgend etwas besprochen, worüber ich keine eigentliche Sachkenntniß habe. Aber ich glaube, daß wir durchaus nicht die Möglichkeit des Baues der Bahn dadurch beschränken oder gar unmöglich machen, wenn wir als Landtag den Wunsch aussprechen, daß dieser Anschluß absolut nur in Pöltschach zu geschehen habe. Ich habe die Ueberzeugung, daß sobald einmal diese Ansicht klar ausgesprochen ist, sich wohl auch für Pöltschach ein Unternehmer finden wird, und daß derselbe auch dort noch sein Schäflein in's Trockene bringen wird. Ich empfehle Ihnen sowohl den Antrag des Herrn Abgeordneten Sutter, als meinen zur Annahme. (Beifall links.)

(Die Debatte wird hierauf geschlossen.)

Berichterstatter Ritter v. **Sprung**: Ich weiß nicht, ob ich in der Lage sein werde, auf alle Einwendungen und neu herbeigezogenen Umstände zu antworten und Rücksicht zu nehmen. Einerseits weil ich sie wirklich nicht ganz aufgegriffen habe, andererseits, weil alles das doch ziemlich breit im Eisenbahn-Ausschusse verhandelt wurde; weil es verhandelt wurde seit der Zeit, wo hier im Landtage zum ersten Male der Antrag gestellt wurde, daß eine Bahn zum Curorte Sauerbrunn wünschenswerth sei. Dessenungeachtet muß ich einiges davon beantworten, u. zw. nur aus Rücksicht auf den Eisenbahn-Ausschuß, damit die Herren, welche jetzt Einwendungen machen, doch nicht glauben, daß wir dort leicht darüber hinweggegangen sind. Ich muß dieß thun und gestehe zu, daß es mir ohnehin mit einigem Widerstreben, mit einiger Selbstüberwindung zukommt, hier als Berichterstatter zu sprechen.

Ich gehe zuerst auf den Antrag des Herrn Abgeordneten Sutter ein und muß natürlich zugleich die Einwendungen dagegen streifen. Der Herr Abgeordnete Sutter glaubt, daß der Anschlußpunkt Pöltschach ausdrücklich genannt werden sollte. Der Eisenbahn-Ausschuß wollte bei der Unklarheit der Stellungen der einzelnen Projectanten und Bauunternehmer sich nicht definitiv aussprechen. Denn nicht alle sind wirkliche Bauunternehmer, weder der eine noch der andere, noch auch die zu Hilfe gerufenen Banken haben sich in irgend einer Weise klar ausgesprochen, sondern sich jederzeit in ein gewisses nebuloses

Dunkel zurückgezogen, so daß man von einigen derselben — ich muß gestehen, ich glaube es von allen — mit Recht glauben kann, daß sie kein besonderes Interesse haben, ob die Bahn dort oder da geführt wird oder ob sie ein volkswirtschaftliches Interesse hat oder nicht. Es haben die Bauunternehmer nur Interesse daran, an dem Baue etwas zu verdienen, und so auch die Banken. Ich würde also überhaupt gar keinen so großen Werth auf die Vorführung und das Vorschieben von Banken und Geldgrößen legen, sondern glaube, daß der Landtag nur vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus zu entscheiden hat, ob er diese Unternehmung unter den bestehenden Bedingungen für gut oder schlecht halte. Ist es nicht möglich, dafür Geld aufzubringen, dann haben wir umsonst beschlossen, aber ich weiß auch kein Mittel, bloß durch unseren Beschluß — wenn wir nicht selber willens sind, das Geld herzugeben — Geld herbeizuführen.

Der Landes-Ausschuß hat, weil alle diese Verhältnisse nicht sichergestellt sind, alle vorliegende Projecte mehr oder minder ungeprüft gelassen. Manche sind ja geradezu bloß in drei bis vier Tagen zusammengestellt worden, um einem vorliegenden Projecte Concurrenz zu machen. Manche gehen von verschiedenen Leuten für dieselbe Linie, andere für verschiedene Linien von denselben aus. Dem Eisenbahn-Ausschusse war es deshalb darum zu thun, dem Landes-Ausschusse möglichst freie Hand zu lassen. Es ist dies auch im Berichte des Eisenbahn-Ausschusses ausgedrückt. Ich will mich nicht auf alle Möglichkeiten einlassen, welche eintreten können. Es ist gewiß, daß die Linie Pöltschach-Sauerbrunn theurer, daß sie im Betriebe etwas schwieriger sein wird, weil sie größere Steigungen hat. Die Linie Bobou-Sauerbrunn ist aber die längere und wird auch nicht ganz ohne Schwierigkeiten, sowohl in Bezug auf den Bau als den Betrieb, sein. Es ist zu berücksichtigen, daß der natürliche Weg nach meiner Ueberzeugung jedenfalls der über Pöltschach wäre.

Es ist ganz richtig, wie Herr Dr. Aufferer gesagt hat, man soll und kann bestehende Verbindungen nicht ohne Noth verlassen, um ganz neue einzurichten. Es liegt darin immer eine Wegwerfung eines gewissen Theiles von Capital, das darin investirt ist. Deshalb würde sich aber keine Eisenbahnunternehmung hindern lassen, einen ganz neuen Weg einzuschlagen, wenn derselbe auffallende Vortheile bietet. Ich für meine Person gestehe zu, daß ich die auffallenden Vortheile, weder dort noch da in einem Maße ausgesprochen finde, daß man sich gerade für eine oder die andere Linie absolut entschließen müßte. Es gehört dazu eine genaue Abwägung der Umstände; — dazu gehört auch wesentlich die Art und Weise, wie sich die Südbahn benimmt, die doch nicht ganz und gar

umgangen werden kann, wenn man auch nur durch eine Station durchfährt oder aus einer solchen ausfährt. Allerdings hängt man von der Südbahn noch vielmehr ab, wenn man nicht aus der Station Pöltschach ausfährt. Alles dies kann nicht so kurz abgethan werden und sind die Verhandlungen nicht reif. Der Eisenbahn-Ausschuß hat geglaubt, das weitere Studium dem Landes-Ausschuße zu überlassen. Das hindert gar nicht, daß, wenn der Landtag beschließt, „ein Punkt ist uns vortheilhafter“, gesagt wird: nur dieser eine Punkt soll der Ausgangspunkt sein; sowie es in der unmittelbar vorher beschlossenen Vorlage ausdrücklich angegeben und angenommen wurde, daß als Einmündungspunkt Pöltschach vorgeschrieben wurde, obwohl von den Petenten ein anderer Punkt verlangt wurde, und zwar deshalb, weil nach den vorliegenden Acten die Mehrheit der Bevölkerung für Pöltschach ist.

Der Eisenbahn-Ausschuß hat auch darum geglaubt, dem Landes-Ausschuße einen weiten Spielraum zu lassen, weil man nicht wissen kann, ob irgend einer von den gegenwärtigen Concurrenten wirklich kommt, um den Bau zu unternehmen und man wollte nicht die Frage stellen entweder? oder? — entweder so oder gar nicht. Dem Landtage steht es zu, darüber zu entscheiden, ob er diese Frage so beantworten will.

Es sind mehrfache Rechnungen hin und wieder durchgeführt worden, um die Vortheile dieser Bahn für die Hebung des Gurortes Sauerbrunn nachzuweisen. Ich lasse mich auf alle Rechnungen nicht ein, sie sind alle mehr oder minder Täuschungen unterworfen. Der Eisenbahn-Ausschuß hielt sich insbesondere nicht für berechtigt, sich gar zu sehr in Speculationen einzulassen, wie viel Mehrertrag Sauerbrunn liefern wird, weil das Land doch eigentlich nicht dazu geeignet ist, um solche Unternehmungen, auch solche wie das Bad Sauerbrunn es ist, rein als kaufmännische Speculation zu behandeln. Ebenso wenig hat sich der Eisenbahn-Ausschuß um die künftigen Linien, in welche diese Bahn eingefügt werden soll, gar zu sehr bekümmert; — er ist von der Idee ausgegangen, daß die ganze Bahn als Localbahn behandelt werde, allerdings nicht ganz ohne Rücksicht auf die künftige Weltbahn, in die sie hineinfallen kann, damit sie ihr nur nicht hinderlich sei. Ich lasse mich am allerwenigsten ein auf die Linie Cilli—Unterdrauburg, weil diese Bahn mit der Sauerbrunn-Bahn nur insoferne etwas zu thun hat, als wenn die Cilli—Unterdrauburger Bahn heute bestände, kein Mensch daran denken würde, die Linie Sauerbrunn mit Rücksicht auf Herstellung einer Verbindung mit Croatien zu bauen. Alles dieses vorausgeschickt, habe ich theils im Namen des Eisenbahn-Aus-

schusses, theils im eigenen Namen zu sagen, was ich über die Zusatzanträge denke. Was den Antrag des Abgeordneten Sutter betrifft, Pöltschach als Ausgangspunkt zu bestimmen, kann ich Ihnen aufrichtig sagen, daß er mir der sympathischste ist. Allein ich habe vom Eisenbahn-Ausschuße selbst keinen Auftrag, ihn zu protegiren und muß es den einzelnen Herren überlassen, sich zu entscheiden. Ich bemerke zugleich, daß ich dem Antrage des Herrn Landes-Ausschuß-Beisitzers Dr. Schmiderer, die Worte „eventuell Rohitsch“ aus dem Ausschuß-Berichte beizubehalten, selbst stellen wollte. Aber auch die Erweiterung des Antrages „oder bis zur Landesgrenze“ ist sehr gut, und kann ich daher nur anrathen, denselben anzunehmen aus dem Grunde, weil es sehr wesentlich ist, daß wir die Bahn bis zur Landesgrenze in der Hand haben und daß wir, wenn eine Fortsetzung gebaut wird, auf eigenem Grund und Boden alle Anschlußarbeiten selbst besorgen und reguliren können. Ich zweifle keinen Augenblick, daß wenn im Eisenbahn-Ausschuße dieser Punkt berührt worden wäre, der Eisenbahn-Ausschuß in der Gesamtheit mit dieser Erweiterung einverstanden gewesen wäre. Leichter bin ich in Bezug auf den Antrag Dr. Ausserer gestellt, welcher anstatt „zur Hälfte in Prioritäts-Actien“ — „ein Drittel“ — eingestellt haben will, — weil dieser Punkt im Eisenbahn-Ausschuße besprochen worden ist, und ich zwar außerhalb des Ausschusses, aber doch in früheren Verhandlungen selbst für eine größere Liberalität gesprochen habe. Ich bin von der Majorität des Eisenbahn-Ausschusses beauftragt, diesem Antrage zuzustimmen, wenn er im Hause gestellt wird, was ich hiemit erkläre. Weitere Anträge sind meines Wissens nicht gestellt worden, und Sie werden mir Recht geben, daß ich bezüglich der so oft besprochenen Sauerbrunn-Bahn mich nicht auf die Wiederholung dessen, was seit drei oder vier Jahren dazu gesprochen worden ist, einlasse.

Ich empfehle Ihnen die Anträge der Herren Abgeordneten Dr. Ausserer und Dr. Schmiderer anzunehmen. Für den Antrag des Herrn Abgeordneten Sutter werde ich für meine Person stimmen, weil er mir der sympathischste ist, ich kann ihn aber nicht im Namen des Eisenbahn-Ausschusses empfehlen. (Beifall.)

Landeshauptmann: Ich verstehe die Bemerkung des Herrn Berichterstatters dahin, daß der Eisenbahn-Ausschuß seinen Antrag zurückzieht und damit einverstanden ist, daß an Stelle der Worte „Hälfte“ „ein Drittel“ eingesetzt werde.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses H. von Sprung: Ich bin damit einverstanden.

Landeshauptmann: Nachdem der Herr Referent den Antrag des Herrn Abgeordneten Dr. Aufferer zu dem seinigen gemacht hat, so würde die Abstimmung folgendermaßen zu erfolgen haben: Ich werde zuerst den Antrag des Herrn Abgeordneten Sutter zur Abstimmung bringen und wenn dieser angenommen wird, den Zusatzantrag des Herrn Abgeordneten Dr. Schmiderer. Wird der Antrag des Herrn Abgeordneten Sutter abgelehnt, so werde ich den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses mit der vom Herrn Abgeordneten Dr. Aufferer beantragten Aenderung zur Abstimmung bringen. (Zustimmung.)

(Die Anträge der Abgeordneten Sutter und Dr. Schmiderer, sowie die alinea 2, 3, 4 und 5 des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses mit der vom Abgeordneten Dr. Aufferer beantragten Aenderung werden hierauf angenommen.)

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten über die Petition Nr. 121 der Bezirke Hartberg, Friedberg, Pölla und Borau um Unterstützung des Baues der Localeisenbahn Fürstenfeld-Hartberg durch das Safenthal.

(Beilage Nr. 104.)

Landeshauptmann: Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Dr. Seilsberg (von der Tribüne): Die Ausführung der Gründe, welche den Eisenbahn-Ausschuß zur Stellung seines Antrages bestimmt haben, befindet sich seit längerer Zeit in den Händen der geehrten Herren Abgeordneten. Ich glaube meiner Aufgabe zu entsprechen, wenn ich mir vorbehalte, die etwa erfolgenden Fragen ausführlicher zu beantworten und über besonderen Wunsch den hier niedergelegten Gründen noch eine mündliche Erläuterung folgen zu lassen. Vorbehaltlich dieser etwa nötig werdenden Ausführungen schreite ich zur Verlesung des Antrages (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Dem Baue einer normalspurigen Bahn von Fürstenfeld nach Hartberg durch das Safenthal wird im Allgemeinen zugestimmt und zugesichert, daß das Land sich bei Beschaffung des Capitals durch Uebernahme von 100.000 fl. in Stammactien und von 100.000 fl. in Prioritätsactien al pari betheiligen wolle. Dem Landes-Ausschusse muß vor der ersten Auszahlung aus diesen Beträgen die Genehmigung des Projectes und des Voranschlages durch die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, die vollständige Bedeckung des Gesamt-Anlagecapitals

durch den Staat oder durch sonstige Interessenten und die gesicherte Betriebsübernahme durch eine bestehende Bahnverwaltung nachgewiesen werden. Eigentliche Prioritäts-Obligationen dürfen nicht ausgeben werden.

Diese Bestimmungen gelten als ein untrennbares Ganzes, so zwar, daß wenn Eine derselben nicht vollständig erfüllt würde, die Beitragsleistung des Landes zu entfallen hat.“

Ich empfehle dem hohen Hause die Annahme dieses Antrages.

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Theil des Rechenschaftsberichtes des Landes-Ausschusses, betreffend den Bau einer Bahn von Gleisdorf nach Weiz, sowie über die Petition der Vorconcessionäre dieser Bauunternehmung um eine Subvention, im Betrage von 100.000 fl.

(Beilage Nr. 103.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Graf Kottulinsky (von der Tribüne):

Hoher Landtag! Ich habe die Aufgabe, Namens des Eisenbahn-Ausschusses zu berichten über die Petition der Vorconcessionäre um eine Subvention aus Landesmitteln behufs Erbauung einer Localbahn von Gleisdorf nach Weiz, sowie über jenen Theil des Rechenschaftsberichtes des Landes-Ausschusses, welcher diese Angelegenheit behandelt. Wie die Herren aus dem vorliegenden Berichte des Eisenbahn-Ausschusses entnommen haben werden, haben sich die Vorconcessionäre an den Landes-Ausschuß mit der Bitte gewendet, dem Projecte für die Erbauung einer Localbahn damit zu Hilfe zu kommen, daß dem Unternehmen eine der Ersparung an Straßenerhaltungskosten gleiche jährliche Subvention zugewendet werde. Der Landes-Ausschuß hat dieser Petition zugestimmt und dem hohen Landtage vorgeschlagen, die angeforderte Subvention von 3000 fl. zu gewähren, und es wurde dem auch durch Einstellung der betreffenden Ziffer in das Präliminare pro 1886 Rechnung getragen. Mittlerweile haben sich jedoch die Verhältnisse insofern geändert, als die Vorconcessionäre an den Landtag die Bitte stellten, gegen Zurückziehung dieser bereits erteilten Zusicherung den Bahnbau durch Uebernahme von Actien im Betrage von 100.000 fl. zu unterstützen. Nach dem vorliegenden Projecte und Kostenvoranschlage wird diese Bahn eine Länge von 14.83 km. haben; die Baukosten sind im Ganzen auf 630.339 fl. präliminirt, wornach

sich der Kilometer auf 42.000 fl. berechnet. Ich muß hierbei bemerken, daß dem Eisenbahn-Ausschusse dieser Kostenbetrag mit Rücksicht auf den Mangel an technischen Schwierigkeiten und auf die günstigen Terrainverhältnisse zwischen Gleisdorf und Weiz etwas hoch gegriffen erschien und daß er nicht umhin konnte, die Erwartung auszusprechen, daß gelegentlich der Ueberprüfung dieses Kosten-Voranschlages und des Projectes durch die k. k. General-Inspection eine Verminderung der Kosten werde bewirkt werden.

Bezüglich der Bedeutung dieser Bahn für die durch dieselbe durchzogene Gegend erlaube ich mir anzuführen, daß in diesem Thale ein bedeutender Absatz an Holz und außerdem aus noch nicht genügend ausgebeuteten Kohlenlagern, an bedeutenden Mengen von Bausteinen und namentlich ein großer Obstexport zu erwarten ist, so daß mit vollem Rechte bei der günstigen Anlage der Bahn eine entsprechende Verzinsung des Capitaless zu erwarten ist. Bezüglich der Finanzierung haben die Concessionäre das Project derart gestellt, daß bei einem aufzubringenden Actien capitale von 600.000 fl. und bei Gewährung einer Subvention von 100.000 fl. aus Landesmitteln, weiters bei einer in Aussicht genommenen Beitragsleistung aus Staatsmitteln im Betrage von 200.000 fl. und endlich mit Rücksicht auf die bereits gegebene Zusicherung des Bezirkes Weiz und der Marktgemeinde Weiz, Actien im Betrage von 100.000 fl. zu übernehmen, der Rest von 200.000 fl. von den Concessionären selbst aufgebracht werden solle. Nachdem bei diesem Projecte alle jene Bedingungen vorhanden sind, welche bisher den hohen Landtag bei der Subventionirung der Localbahnen geleitet haben, nämlich eine in Aussicht genommene Unterstützung aus Staatsmitteln, eine bedeutende Beitragsleistung des betreffenden Bezirkes der Gemeinden und der Privatinteressenten, sowie die Inanspruchnahme von nur $\frac{1}{6}$ der Gesamtkosten aus Landesmitteln, so hat sich der Eisenbahn-Ausschuß erlaubt, dem hohen Hause folgenden Antrag zu stellen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Unternehmung des Baues einer Localbahn Weiz—Gleisdorf werde eine Subvention aus Landesmitteln in der Voraussehung der Gewährung einer solchen vom Staate in der Höhe von 200.000 fl. und vom Bezirke und der Gemeinde Weiz zusammen in der Höhe von 100.000 fl. in der Art zugewendet, daß das Land nach Inbetriebsetzung der Bahn ein Sechstel der von der k. k. Generalinspection noch richtig zu stellenden Baukosten, welches Sechstel jedoch den Betrag von 100.000 fl. nicht

übersteigen darf, zur Hälfte in Stamm-, zur Hälfte in Prioritäts-Actien übernimmt.

2. Dagegen wird die bereits gewährte Zusicherung einer jährlichen Subvention auf 15 Jahre zurückgezogen.“

Abg. Freih. v. **Sackelberg** (G.=G.=B.): Hoher Landtag! Sie haben eben aus dem Munde Ihres Herrn Berichterstatters erfahren, daß es wegen der günstigen Terrainverhältnisse möglich ist, auch unter die Bausumme herabzugehen. Nachdem aber in dem Antrage des geehrten Eisenbahn-Ausschusses der Beitrag des Staates mit 200.000 fl., jener der Bezirke und Gemeinden mit 100.000 fl., also mit einer fixen Summe angegeben erscheint, während der Beitrag des Landes auf einen aliquoten Theil, auf ein Sechstel beschränkt ist, welches Sechstel jedoch das Maß von 100.000 fl. nicht übersteigen darf, so glaube ich mit mehreren Gesinnungsgegnern diesem Umstande Rechnung tragen und auch die Beitragsleistung des Staates und Bezirkes nicht als eine feststehende Summe hinstellen zu sollen, sondern ebenfalls als eine variable, welche in dem Falle, als die Gesamtkosten herabgehen, auch auf den aliquoten Theilbetrag herabsinken soll. Zweitens möchte ich, daß diese Vorlage in einer anderen Beziehung mit den vom hohen Landtag beschlossenen Principien übereinstimme. Die anderen Vorlagen geben nämlich die Subvention nie einer bestimmten Unternehmung, sondern immer nur dem Objecte, das ist dem Bahnbau, wodurch dem Landes-Ausschusse immer eine gewisse Latitudo gegeben ist, wenn die Unterhandlungen mit diesen Unternehmungen aus irgend einem Grunde im letzten Moment sich zerschlagen sollten, noch mit einer anderen Unternehmung in Verbindung treten zu können. Weiters scheint es besser, daß das eine Sechstel nicht von den Baukosten, sondern von dem wirklich zu verwendenden Anlagecapital genommen werde, weil die Baukosten und das effective Anlagecapital nicht immer gleich hoch sind. Ein letzter Grund, weshalb ich meinen Zusatzantrag stelle, ist der, daß auch bei dieser Bahn eigentliche Prioritäts-Obligationen nicht ausgegeben werden sollen, denn durch die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen werden die Prioritäts-Actien natürlich in ihrem inneren Werthe geschädigt und auf das Niveau der anderen Stammactien herabgedrückt. Aus diesen Erwägungen erlaube ich mir im eigenen Namen und im Namen meiner Gesinnungsgegnern dem hohen Landtag folgenden **Abänderungs-Antrag** zu empfehlen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Dem Baue einer normalspurigen Localbahn Weiz—Gleisdorf werde eine Subvention aus Landesmitteln in der Art zugewendet, daß das Land nach

Inbetriebsetzung der Bahn ein Sechstel des mit Rücksicht auf die von der k. k. Generalinspektion richtig zu stellenden Baukosten sich ergebenden Anlagecapitales, welches Sechstel jedoch den Betrag von 100.000 fl. nicht übersteigen darf, zur Hälfte in Stamm-, zur Hälfte in Prioritäts-Actien übernimmt und die Beschaffung des übrigen Capitales durch den Staat oder die Interessenten sichergestellt ist. Eigentliche Prioritäts-Obligationen dürfen nicht ausgegeben werden."

Das alinea 2 bliebe unverändert.

(Der Antrag wird unterstützt.)

Abg. Freih. v. **Gudenus** (L.=G. Weiz): Bei der für den Bau dieser Localbahn allgemein herrschenden günstigen Stimmung würde ich wohl nur die Geduld und Zeit des hohen Landtages in ungerechtfertigter Weise in Anspruch nehmen, wenn ich in ausführlicher Weise diesen Bau befürworten wollte. Ich halte mich nur für verpflichtet, im Namen jenes Theiles meiner Wähler, welche diesen Bau schon seit vielen Jahren wünschen und daraus Vortheil zu ziehen hoffen, sowohl dem hohen Landtage, als auch insbesondere dem Herrn Baron Hackelberg den Dank auszusprechen, indem ich der Ueberzeugung bin, daß der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses durch den Antrag des Herrn Baron Hackelberg nur vervollständigt und verbessert wird. Zum Schlusse möchte ich mir noch die Bemerkung erlauben, daß nach meiner Ansicht und nach der Ueberzeugung aller Derjenigen, welche die betreffende Linie kennen, der Beitrag des Landes, wenn er auch die Höhe von 100.000 fl. erreichen sollte, was jedoch nach meiner Ueberzeugung keineswegs der Fall sein wird, keine Belastung des Landesfondes involviren würde und in jeder Beziehung sogar als eine günstige Capitalsanlage für das Land angesehen werden könnte.

Statthalter Freiherr v. **Kübeck**: Von dem geehrten Herrn Berichterstatter ist erwähnt worden, daß von Seite der Concessionäre ein Beitrag des Staates in der Höhe von 200.000 fl. in Aussicht genommen wird. Dies ist eine Form, in welcher ich es selbstverständlich den Concessionären vollkommen freistellen müßte, diese ihre Anschauung zur Geltung zu bringen; sollten sie jedoch behaupten, daß der Beitrag bereits zugesagt sei, so möchte ich nur constatiren, daß von Zusagen weder in diesem, noch in sonst irgend einem Falle, wohl die Rede sein kann. Es ist dies auch begreiflich, da alle diese Fragen noch keine bleibende Form angenommen haben. Ich habe mir nur das Wort erbeten, um zu constatiren, daß eben Zusagen noch nicht stattgefunden haben.

(Die Debatte wird geschlossen.)

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Graf **Kottulinsky**: Ich bin vom Eisenbahn-Ausschusse ermächtigt, meine Zustimmung zu dem Antrage des Herrn Abgeordneten Baron Hackelberg zu erklären und denselben vollinhaltlich zu acceptiren.

(Der Antrag des Abgeordneten Freiherrn v. Hackelberg und der Absatz 2 des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses werden hierauf angenommen.)

Landeshauptmann: Es ist während der Sitzung aufgelegt worden: Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses in Betreff der Localbahn Wolfsberg-Kronprinz Rudolfsbahn (Beilage Nr. 114).

Ich beantrage, diesen Gegenstand dringlich zu behandeln, und sofort auf die Tagesordnung zu setzen.

(Der Antrag wird angenommen.)

Es wurden ferner aufgelegt:

Die Anträge des Landescultur-Ausschusses, betreffend die ihm aus dem Rechenschaftsberichte des Landes-Ausschusses zur Berichterstattung zugewiesenen Theile (Beilage Nr. 115);

endlich das stenographische Protokoll über die 17. Sitzung.

Ich ersuche nunmehr den Herrn Berichterstatter Ritter v. Sprung, über die Vorlage Nr. 114, das ist Bericht des Eisenbahn-Ausschusses in Betreff der Localbahn Wolfsberg-Kronprinz Rudolfsbahn zu berichten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Ritter v. **Sprung**: Wenn man einen Blick auf die Karte und die Stellung der Bahn von Wolfsberg an die Kronprinz Rudolfs-Bahn wirft, so springt es sogleich in die Augen, daß sie zwei Punkte von Staatsbahnen verbindet, und daß sie sonach eher geeignet wäre als Staatsbahn ausgeführt zu werden, denn als Localbahn. Nachdem aber diese zwei Punkte unter sich bisher keinen besonderen Verkehr hatten, so war der Eisenbahn-Ausschuß der Meinung, dieses Stück, welches vielleicht ein Theil einer später einmal zu errichtenden Hauptbahn werden kann, als Localbahn zu behandeln, so lange die weiteren Anschlußstrecken, welche sie zu einer größeren Bahn eignen würden, nicht ausgeführt sind. Der Eisenbahn-Ausschuß stellt demnach folgenden Antrag (liest):

„Der Landtag des Herzogthumes Steiermark erklärt sich bereit, an der Beschaffung des Anlage-Capitales für eine normalspurige Local-Eisenbahn von Wolfsberg in Kärnten bis zu einem geeigneten Anschlußpunkte an die Kronprinz Rudolfs-Bahn in der Strecke Judenburg-Knittelfeld durch Uebernahme von Actien sich theilnehmen zu wollen, und zwar bis

zu einem Sechstheile des gesammten Anlags=Capitales, welches nach dem von der k. k. General=Inspection der österr. Eisenbahnen geprüften und genehmigten Projecte auf den im Lande Steiermark von der Landesgrenze bei Obdach bis zum Anschlußpunkte an die Kronprinz Rudolfs=Bahn auszuführenden Theil des gesammten Bahnbaues entfallen wird. Dieser Theil darf in keinem Falle den Nominal=Betrag von 250.000 fl. übersteigen.

Diese Zusicherung wird an folgende Bedingungen geknüpft:

1. Das Land Kärnten muß sich in gleicher proportioneller Höhe an der Beschaffung der Kosten für den auf Kärnten entfallenden Theil der ganzen Bahn betheiligen.

2. Der Rest des gesammten Actien=Capitales über die beiden Landes=Subventionen muß durch Beiträge des Staates oder anderer Interessenten vollkommen gedeckt sein, und die Nachweisung dieser Deckung, so wie die gesicherte Betriebsübernahme durch eine bestehende Eisenbahn=Verwaltung dem Landes=Ausschusse vor der ersten Einzahlung des Landes auf die genommenen Actien geliefert werden.

3. Prioritäts=Obligationen dürfen nicht ausgegeben werden. — Wenn Prioritäts=Actien und Stamm=Actien ausgegeben werden sollen, so hat das Land mindestens die Hälfte seiner Betheiligung in Prioritäts=Actien zu erhalten.

4. Alle diese Bedingungen bilden ein Ganzes, und wird die Zusicherung des Landes hinfällig, wenn auch nur ein Theil der Bedingungen nicht erfüllt ist.

Der Landes=Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, auf Grundlage dieser Bedingungen mit den Concessionären der Bahn und beziehungsweise mit der hohen Regierung weiter zu verhandeln und ein definitives Uebereinkommen zu treffen, oder eventuell an den Landtag zu berichten."

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)
Hiemit ist die Petition Nr. 155 erledigt.

Landeshauptmann: Es folgt nun der Bericht des Eisenbahn=Ausschusses über die Petitionen der Bezirke Mitten und Mariazell, sowie des Consortiums für den Bau der Localbahn Kapfenberg=Seebach um Gewährung einer Landes=Subvention für diese Bahn.

(Beilage Nr. 113.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn=Ausschusses Graf **Kottulinsky** (von der Tribüne): Wie dem hohen Land-

tage ohnedies bekannt sein wird, befindet sich in dem Thale, für welches der Bahnbau projectirt ist, eine bedeutende Eisenindustrie, es sind dort Kohlenbergwerke und große Mengen noch nicht ausgenützter Waldungen, Umstände, welche die Förderung eines Bahnbaues dort allerdings rechtfertigen würden. Allein es liegt weder ein vollkommen ausgearbeitetes Project vor, noch ist zu ersehen, daß sich die Hauptinteressenten in jener Gegend wesentlich für die Sache interessieren, und es wird auch nicht gesagt, daß eine Unterstützung aus Reichsmitteln angestrebt wurde. Die Bahn, welche eine Länge von 20.36 km betragen würde, würde einen Kostenaufwand von 710.000 fl. erfordern, wozu sich der Kilometer auf 34.900 fl., inclusive des beizustellenden Fahrparkes berechnet. Die Bahn ist als normalspurig gedacht und zwar mit Rücksicht auf die vorhandenen Terrainschwierigkeiten. Aber mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Interessenten hier nicht, wie in anderen Fällen, sich zu Opfern bereit erklären, zweitens mit Rücksicht auf den Umstand, daß ein detaillirtes Project noch nicht vorliegt, und weil endlich die Frage, ob Schmalspur oder Normalspur noch einer näheren und gründlicheren Entscheidung bedarf, indem man möglicherweise auch an eine Verbindung dieser Bahnstrecke mit Bahnen in Niederösterreich, namentlich mit jener von St. Pölten nach Schrambach denken könnte, um dem Exporte eines großen Theiles von Obersteier, namentlich der Bezirke Mariazell, Mürzzuschlag etc., einen Schienenweg nach Niederösterreich und dadurch auch für den in den genannten Bezirken bestehenden namhaften Viehexport auch nach Deutschland zu verschaffen, ist der Eisenbahn=Ausschuß nicht in der Lage, bereits einen meritalen Antrag zu stellen, und erlaubt sich demnach folgenden Antrag zu empfehlen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes=Ausschuß wird beauftragt, nähere Erhebungen über die Ausführbarkeit dieser Localbahn zu pflegen, hiebei insbesondere die Frage der Spurweite derselben im Hinblick auf die obwaltenden technischen Schwierigkeiten dieser Linie einerseits und der allfälligen Verbindung mit der Bahn St. Pölten=Schrambach andererseits einem gründlichen Studium zu unterziehen, und falls eine angemessene Beitragsleistung der betheiligten Bezirke und Interessenten, womöglich auch des Reiches sichergestellt ist, auf dieser Grundlage dem Landtage in der nächsten Session die entsprechenden Anträge zu stellen."

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Antrag des Finanz-Ausschusses und des Eisenbahn-Ausschusses, betreffend die Geldbeschaffung für die vom Landtage beschlossene Förderung des Baues steirischer Localbahnen.

(Beilage Nr. 116.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des vereinigten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses **Krepesch** (von der Tribüne): Mit den heute gefaßten Beschlüssen über die Unterstützung des Baues einiger projectirten Localbahnen hat der hohe Landtag möglicherweise an ihn herantretende Forderungen von 1,030.000 fl. zu bezahlen übernommen. Um in Vorschlag zu bringen, in welcher Weise diese Forderungen gedeckt werden sollen, hat der Finanz-Ausschuß im Vereine mit dem Eisenbahn-Ausschuße darüber berathen und schlägt den vorliegenden Antrag dem hohen Hause vor. Diese 1,030.000 fl. dürften nun voraussichtlich im Laufe des nächsten Jahres nicht voll in Anspruch genommen werden, höchstens zu einem gewissen Theile, und konnten die vereinigten Ausschüsse daher nicht zu dem Entschlusse gelangen, für die Aufbringung dieser Summe etwa die Aufnahme eines Landesanlehens vorzuschlagen, sondern glaubten empfehlen zu sollen, daß für die Aufbringung der nöthigen Summen die vorhandenen Bestände, das Vermögen des Landes aufgewendet werden sollen. Es werden im Laufe dieses Jahres an den Landesfond jene Beträge einfließen müssen, welche im vergangenen Jahre für verschiedene Vermögensveräußerungen des Landes eingelaufen sind, und zu anderen Zwecken verwendet wurden und es wird ein Theil dieser Capitalien refundirt werden müssen.

Die vereinigten Ausschüsse glauben nun, daß in erster Linie diese Beträge zur Anschaffung, respective Bezahlung der zu übernehmenden Actien zu verwenden wären und daß jene Summe, welche über diesen Betrag nothwendig erscheinen wird, durch den Verkauf von Renten, welche sich im Besitze des Landesfondes befinden, beizuschaffen wäre. Nachdem durch den Verkauf von Renten und die Anschaffung von Obligationen dieser Bahnen an die Stelle dieses einen verkauften zinstragenden Papiers, hoffen wir, auch zinstragende Papiere anderer Art gelangen werden, so dürfte diese Capitalanlage, respective diese Verwendung des Geldes für verkaufte Renten, zu dem Zwecke der Anschaffung von Actien zwar mit einem Zinsverluste, aber nicht mit besonderen Opfern für den Landesfädel verbunden sein.

Der Antrag der vereinigten Ausschüsse lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, den zur Deckung des Erfordernisses per ö. W. fl. 1,030.000 jeweilig nothwendig werdenden Betrag durch Veräußerung von im Landesfonde befindlicher Papierrente zu beschaffen, insofern nicht durch die zu gewärtigenden Capitalrefundierungen an den Landesfond in demselben die nöthigen Mittel ohnehin jeweilig vorhanden sein sollten.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Nächster Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die einschlägigen Theile des Thätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses, pag. 27, 1, pag. 28, 2, pag. 29, 4 und 6, pag. 32, 9.

(Beil. Nr. 97.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Reffavar** (von der Tribüne): Ich habe die Ehre, über die einschlägigen Theile des Thätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses, einige Eisenbahnen betreffend, zu referiren, u. zw. zunächst über die Bahnlinie Fehring-Fürstenfeld. Diese Eisenbahn ist am 1. October v. J. eröffnet worden. Die Betriebsverhältnisse dieser Bahn haben sich über alle Erwartung günstig gestellt, so daß bei dieser Bahn die volle Verzinsung der Prioritäten stattfindet. Zuzufolge Landtags-Beschlusses vom 12. Juli 1883 ist zu Anfang des Jahres 1885 für 250 Stück Prioritäts-Actien der Localbahn Fehring-Fürstenfeld der Betrag à 200 fl., zusammen 50.000 fl. aus dem Landesfonde an die Actien-Gesellschaft resp. die Concessionäre erfolgt worden. Die Zahlung der ersten Rate der der Bahnunternehmung mittelst desselben Landtagsbeschlusses für zehn Jahre, vom Tage der Betriebseröffnung an, aus dem Landesfonde zugesicherten Jahressubvention von 3000 fl. wurde nach der am 1. October 1885 stattgefundenen Eröffnung des Bahnbetriebes geleistet. Hinsichtlich der Zufahrtsstraßen sind jene Bestimmungen getroffen worden, die im Thätigkeitsberichte enthalten sind. Ueber Einladung der Concessionäre der Bahn hat der Landes-Ausschuß den Landes-Ausschuß-Beisitzer Herrn Dr. A. Wannisch zur Theilnahme an der am 22. Februar 1885 stattgefundenen constituirenden General-Versammlung der Actien-Gesellschaft der Localbahn-Fehring-Fürstenfeld bevollmächtigt, in welcher Versammlung derselbe in den Verwaltungsrath und zum Vice-Präsidenten der Actien-Gesellschaft gewählt worden ist.

Hinsichtlich der Bahn Spielfeld-Madersburg habe ich zu bemerken, daß der Betrieb im Juli 1885

eröffnet wurde. Auch bei dieser Bahn haben sich die Betriebsverhältnisse derart günstig gestellt, daß die Erwartungen, welche sich auf diese Localbahn, wie auf Localbahnen überhaupt stützen, vorkommen gerechtfertigt sind. Ich constatiere, daß sich thatsächlich heute schon die Magazins- und Betriebs-Räumlichkeiten für Güter und Frachten als zu klein herausstellen. Bezüglich Herstellung der Zufahrtsstraßen fand eine vollständige Einigung statt. Die Projectanten der Bahn Feldbach-Gleichenberg-Radkersburg haben seinerzeit an den steierm. Landes-Ausschuß ein Ansuchen um einen Beitrag zu den Kosten der Tracirung gerichtet, diesem Ansuchen ist seitens des steierm. Landes-Ausschusses dahin entsprochen worden, daß denselben nach Beendigung der Tracirungsarbeiten ein Beitrag von 300 fl. ausgefolgt werden soll. Derselbe ist jedoch bis heute noch nicht in Anspruch genommen worden. Der hohe Landtag hat in seiner Schlußsitzung die Petitionen der Marktgemeinde und Bezirksvorsteherung Luttenberg um Fortsetzung der Bahn von Radkersburg nach Luttenberg und der Stadtgemeinde Friedau um directe Bahnverbindung Friedau-Radkersburg dem Landes-Ausschusse zur eingehenden Würdigung und Berichterstattung abgetreten. Nachdem jedoch weder von Seite der Petenten, als der zunächst Interessirten, noch auch von irgend einer anderen Seite unseres Wissens zur Realisirung obiger Eisenbahn-Projecte etwas unternommen wurde, so war auch der Landes-Ausschuß nicht in der Lage, in dieser Angelegenheit weiteres zu veranlassen. Mangels einer Veranlassung, hinsichtlich dieser Localbahnen weitere Anträge zu stellen, stellt der Eisenbahn-Ausschuß den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Die einschlägigen Theile des Thätigkeits-Berichtes des Landes-Ausschusses, betreffend die Eisenbahnlinien Fehring-Fürstenseefeld, Spielfeld-Radkersburg, Feldbach-Gleichenberg-Radkersburg, Radkersburg-Luttenberg-Friedau und Friedau-Radkersburg werden zur Kenntniß genommen.“

Abg. **Bošnjak** (L.=G. Cilli): In der vorigen Session des Landtages wurde der Landes-Ausschuß beauftragt, die Linie Grobelno-Sauerbrunn zu studiren. Ich möchte bei dieser Gelegenheit nur constatiren, daß diesem Auftrage des Landtages von Seite des Landes-Ausschusses nicht nachgekommen worden ist. Ich glaube, auf die Gründe nicht eingehen zu sollen, welche den Landes-Ausschuß dazu bewogen haben, sondern constatiere nur die Thatsache, daß eben die Linie Grobelno-Sauerbrunn entgegen dem Beschlusse des h. Landtages nicht studirt wurde.

Abg. Dr. **Schmiderer** (St.=G. Marburg): Auf die Bemerkungen des Herrn Abgeordneten Bošnjak

möchte ich mit einigen Worten antworten. Die Linie Grobelno ist darum nicht in der Weise studirt worden, wie es der Herr Abgeordnete bei seinem vorjährigen Antrage in's Auge gefaßt hat, weil ja die ausreife Urtheile über diese Linie bereits bei der Tracenrevision niedergelegt wurden und der Landes-Ausschuß vollkommen die Ueberzeugung gehabt hat, daß auch bei einem neuerlichen Studium dieser Linie nichts Neues und nichts Anderes hervorkommen würde, als was bereits schwarz auf weiß gedruckt im Jahre 1884 dem hohen Landtage vorgelegen ist. Der Landes-Ausschuß hat sich ferner vor Augen halten müssen, daß ihm keine Kräfte zur Verfügung stehen, um das Studium in der vom Herrn Abgeordneten in's Auge gefaßten Weise vorzunehmen, da wir im Landes-Bauamte keine Eisenbahntechniker haben und dasselbe mit unverhältnißmäßig großen Kosten verbunden wäre, so daß der Landes-Ausschuß, wenn er es gethan hätte, bei einer solchen Ausgabe in ein schiefes Licht gekommen wäre. Aus all diesen Gründen und nachdem keine Pläne eingereicht worden sind, nachdem die ganze Bevölkerung nur für die Linien Pöltschach und Bobou interessirt ist, hat der Landes-Ausschuß wohl mit einer gewissen Beruhigung geglaubt, diesem Antrage nicht nachkommen zu sollen und es der Beurtheilung des hohen Landtages zu überlassen, ob er damit Recht gethan hat.

(Die Debatte wird hierauf geschlossen.)

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Messavár**:

Ich habe seitens des Eisenbahn-Ausschusses keine Ermächtigung, über die Angelegenheit dieses Eisenbahnprojectes zu referiren. Auch ist im einschlägigen Theile des Thätigkeits-Berichtes des Landes-Ausschusses nichts enthalten. Ich schließe mich diesbezüglich für meine Person den Ausführungen des Herrn Landes-Ausschusses Dr. Schmiderer an.

(Der Antrag I des Eisenbahn-Ausschusses wird genehmigt.)

Ich beehre mich nun über die Angelegenheit der directen Bahnverbindung Marburg-Pettau zu berichten.

Mit Beschluß des hohen Landtages vom 4. October 1884 sind die auf der Tagesordnung gestandenen Petitionen Nr. 67 und 104 der Bezirks- und Gemeinde-Vertretung Pettau und der Stadtgemeinde Friedau um eine directe Eisenbahnverbindung zwischen Pettau und Marburg zur Erledigung im Sinne des dazu gestellten Antrages des Eisenbahn-Ausschusses dem Landes-Ausschusse zugewiesen worden.

Der Landes-Ausschuß hat sich demnach an die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft gewendet und bemerkt, daß in erster Linie die Herstellung der fraglichen directen Bahnverbindung im Interesse des

sich immer mehr von Osten nach Westen entwickelnden Verkehrs und daher auch im Interesse der Bahn-Gesellschaft selbst als wünschenswerth erscheint, und daß dieser gewiß an sich berechtigte Wunsch insbesondere seit Eröffnung der Arlbergbahn wesentlich an Bedeutung gewonnen hat, daher, bevor bedeutende Kosten für den Erweiterungsbau der für den Verkehr höchst ungünstig gewählten Station Pragerhof aufgewendet werden, die Erwägung empfehlenswerth erscheine, ob nicht die gänzliche Umlegung der Trace mehr gerechtfertigt sei, zumal mit Rücksicht auf den Preis der Grundstücke in dortiger Gegend und auf die Terrainverhältnisse die Herstellung einer directen Bahn von Marburg nach Pettau weder besonders schwierig noch sehr kostspielig sein dürfte.

Die Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft hat hierauf erwidert, daß sie nach Art. 2 des Vertrages vom 13. April 1867 von der ihr nach der Concessions-Urkunde vom 23. September 1858 obgelegenen Verpflichtung zum Baue der Strecke „Marburg-Pettau“ gegen dem entbunden worden ist, daß die von ihr unmittelbar nach der Eröffnung der Kärntnerbahn im Jahre 1863 freiwillig eingeführte Berechnung der Bahngebühren zwischen Marburg und Pettau nach der directen Entfernung beider Orte auch ferner in Kraft bleibt.

Hiedurch sei die Frage der Herstellung der vom hohen Landtage gewünschten directen Schienenverbindung zwischen den zwei genannten Städten für die Bahn-Gesellschaft endgiltig entschieden und könne ein Wiederaufleben derselben um so weniger stattfinden, als über den von Osten nach Westen und umgekehrt sich bewegenden Verkehr der nach Süden gerichtete nicht übersehen werden darf, für welchen dann entweder die bestehende Einmündung in die Südbahn zu Pragerhof aufrecht erhalten oder eine neue geschaffen werden müßte. Demnach könne den Bedürfnissen des Verkehrs nur durch die vom hohen Landtage angedeutete entsprechende Erweiterung des Pragerhofer Bahnhofes Rechnung getragen und den sonstigen Miflichkeiten für das reisende Publikum nur durch geeignete Verkehrsmaßnahmen für die Zukunft nach Möglichkeit vorgebeugt werden; in ersterer Richtung seien die Projecte für den Umbau des fraglichen Bahnhofes bereits genehmigt und habe auch der Bau schon begonnen.

Von dieser Antwort der Südbahn-Gesellschaft hat der Landes-Ausschuß die Bezirks-Ausschüsse Marburg und Pettau in Kenntniß gesetzt.

Unterm 14. Februar 1885 hat der Bezirks-Ausschuß Marburg den Wunsch ausgesprochen, der Landes-Ausschuß möge dahin wirken, daß durch Anhalten der Sitzüge in Pragerhof und durch Anschluß eines Personenzuges an diese für die ungarische Linie den Wünschen des reisenden

Publikums im hohen Grade entsprechen werde und der Bezirks-Ausschuß Pettau hat unterm 20. Mai 1885 berichtet, daß den in Aussicht gestellten Verkehrserleichterungen noch immer nicht entsprochen worden ist, worauf sich der Landes-Ausschuß wiederholt an die Südbahn-Gesellschaft gewendet hat; diese hat nun unterm 2. Juli 1885 mitgetheilt, daß nachdem die internationalen Fahrordnungs-Conferenzen, welche auf die Feststellung der Fahrordnung der eigenen Linien der Südbahn Einfluß haben, nur zweimal im Jahre stattfinden, die Erfüllung ihrer früheren Zusage erst später eintreten könne.

Die hervorragende Wichtigkeit einer directen Eisenbahn-Verbindung zwischen Pettau und Marburg, die dadurch geförderten öffentlichen Verkehrs-Interessen, weiters in Erwägung, daß die Herstellung dieser Eisenbahnlinie weder mit großen Schwierigkeiten noch unverhältnißmäßigen Kosten verknüpft, andererseits auch im eigenen Interesse der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft gelegen sei — sodann die auf die Herstellung dieser Eisenbahnlinie stets immer wieder zum Ausdrucke gebrachten Wünsche der hiebei interessirten Bevölkerung haben den Eisenbahn-Ausschuß ungeachtet der in den betreffenden Theilen des Thätigkeits-Berichtes des Landes-Ausschusses zum Ausdrucke gelangten ablehnenden Haltung der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu folgendem Antrage veranlaßt. (liest:)

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der einschlägige Theil des Thätigkeits-Berichtes des Landes-Ausschusses pag. 29, 6 betreffend:

- a) Die Herstellung einer directen Eisenbahnlinie von Pettau nach Marburg — die Erweiterung der Bahnhof-Localitäten in Pragerhof, sowie die dem dortigen Verkehrs-Interesse angepaßten Zugs-Anschlüsse werde zur Kenntniß genommen.
- b) Der Landes-Ausschuß werde beauftragt, sich mit der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Verbindung zu setzen, und die Herstellung einer directen Eisenbahnlinie Pettau-Marburg durch die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in geeigneter Weise anzustreben und zu betreiben.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Nächster Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petitionen Nr. 70, 42 und 85.

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter Dr. Heilberg, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Dr. Heilberg (von der Tribüne): Ich habe die Ehre, zu berichten über die

Petition Nr. 70 der Gemeinde Neuberg, Kapellen, Mürzsteg und Altenberg, um Veranlassung, daß noch in der dermaligen Reichsraths-Session ein Gesuchentwurf eingebracht werde, der die sofortige Inangriffnahme des Baues der Bahnlinie „Schrambach-Terz-Masing-Gußwerk und Neuberg-Mürzsteg“, sowie das Studium der Alternativ-Trace „Gußwerk-Wegscheid-Niederalpl-Mürzsteg“, eventuell mit einer Abzweigung von Wegscheid nach Gollrad anordnet, ferner über die

Petition Nr. 42 des Bezirks-Ausschusses Mürzzuschlag, um Ausbau der Bahn „Neuberg-Schrambach“, endlich über die

Petition Nr. 85 der Handels- und Gewerbekammer Leoben, um Einbeziehung des Studiums einer directen Verbindung des Bezirkes „Maria-Zell“ durch Führung der Eisenbahn-Linie „Schrambach-Neuberg“ über „Maria-Zell-Niederalpl-Mürzsteg“ in den betreffenden Tracirungs-Arbeiten.

Es betreffen die eben genannten Petitionen den Ausbau einer Eisenbahn von Schrambach nach Neuberg mit Einbeziehung der Trace Maria-Zell. Eine außerordentlich merkwürdige und höchst traurige Erscheinung, sowie die trübsten Verhältnisse der dortigen Gegend, geben Anlaß zu den angeführten Petitionen. Es ist merkwürdigerweise dem nördlichen Theile Steiermarks um Maria-Zell herum von nahezu allen in Betracht kommenden Factoren des öffentlichen Lebens in der Erkenntniß der Dringlichkeit und Unerläßlichkeit des Umstandes, daß hier etwas geschehen müsse, seit Jahren die bestimmteste Zusage gemacht worden, daß diese Bahnverbindung hergestellt werden wird; es ist das in der feierlichsten Weise von den obersten Stellen, es ist dies in ausdrücklicher Weise im Parlamente von Seite der Minister geschehen, es ist den verschiedensten Deputationen und auch in Zuschriften den Petenten wiederholt seit Jahren diese Zusicherung gemacht worden. Es ist sehr begreiflich, daß man die Berechtigung dieser Ansuchen erkennen mußte, denn nicht nur das Interesse einzelner Bewohner dieser Gegenden kommt in Betracht, sondern, wie schon vor 15 und 20 Jahren, und auch in neuerer Zeit in Eingaben seitens der Statthalterei nachgewiesen wurde, ist dies ein hohes Interesse der ganzen Gegend. Es ist der Bestand der gesammten Bergwerks-Industrie und der Eisenwerke in jenen Gegenden eine unerläßliche Bedingung für die Existenz und die Wohlfahrt der dortigen Bewohner der Landgemeinden wie des Marktes Maria-Zell; es ist aber auch in diesen amtlichen Eingaben nachgewiesen worden, daß diese Industrien nur bestehen können, wenn ihnen die Concurrenz-Möglichkeit durch Eisenbahnverbindungen gegeben wird. Es ist aber weiters in officieller Weise anerkannt worden, daß diese

Bahnverbindung ein hohes strategisches Interesse hat, weil doch der Staat, wenn er in die unerwünschte Lage kommen sollte, einen Krieg im Süden zu führen, nicht auf die einzige sehr precäre Bahnverbindung über den Semmering angewiesen sein soll. Es ist aber auch seitens der Staatsverwaltung, welche selbst Besitzerin in jenen Gegenden ist, betont worden, daß durch die Bahnverbindung die Producte ihrer dortigen Pflanzungen, besonders ihre Forstproducte, transportfähiger gemacht und leichter auf den Markt gebracht werden könnten. Es ist von allen Seiten anerkannt worden, daß der Niedergang in jenen Gegenden in so erschreckender Weise fortschreitet, daß ohne Schaffung dieser Bahn gewiß der Ruin der Mehrzahl der dortigen Bevölkerung und der Rückgang aller Besitztümer zu erwarten ist.

Ein kleiner Stillstand in diesem traurigen Zustande für einen Theil dieses Gebietes ist eingetreten als, die Bahn Mürzzuschlag-Neuberg gebaut wurde. Es hat sich gezeigt, daß diese kurze Bahnverbindung ausgereicht hat, die Production des Werkes Neuberg in ganz enormen und unerwartetem Maße zu erhöhen, obwohl die Schwierigkeiten bezüglich der Beschaffung der Erze aus Gollrad fortbestanden, welche gesteigerte Production auch Einfluß hatte auf das Wohl der dort arbeitenden Bevölkerung, der Gewerkskreise und selbst auf die Staatsverwaltung, welche im gesteigerten Maße Lieferungen an dieses Werk erhielt. Es ist die merkwürdige Erscheinung aufgetreten, daß der Verkehr auf dieser kurzen Staatsbahn so gestiegen ist, daß die Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg die bestrentirende Staatsbahn Oesterreichs geworden ist. (Hört links!) Es kam auch dazu, daß leidlich gute allgemeine Verkehrs- und commercielle Verhältnisse bestanden haben. Aber wie die allgemeinen Verhältnisse nur etwas ungünstiger waren, so hat sich der Nachtheil, welcher durch den Mangel einer weiteren Bahnverbindung besteht, wieder geltend gemacht. Trotz der umsichtigen Führung des Werkes, trotz des Bemühens der Verwaltung der Staatsforste, konnte sie nicht concurrenzfähig bleiben, nachdem immer die mühsame theuere Beschaffung des Erzes aus den Werken mittelst Pferden nothwendig war. Es ist daher im letzten und im vorletzten Jahre ein auffallender Rückgang in der Production zu verzeichnen, während andere Werke aufblühten die eine Eisenbahnverbindung besaßen. Die Concurrenz ist viel mächtiger geworden und die kleine Förderung, welche durch die kleine Bahn Mürzzuschlag-Neuberg entstanden ist, ist durch den Aufschwung aller anderen einschlägigen und Concurrenzkreise längst wieder überflügelt worden.

Ich habe heute einen Brief erhalten, daß man infolge dieser ungünstigen Verhältnisse genöthigt ist, der Staatsverwaltung den Bezug ihrer Holzkohle nahezu zu kündigen,

womit die Staatsforste, welche ihre hauptsächlichste Einnahme aus dem Verkaufe der Holzfohle hatten, diese Verwerthung des Staatseigenthumes verlieren werden, ferner, daß diese Werke genöthigt sind, ihren Betrieb bedeutend zu reduciren und daß in Folge dessen hunderte von Berg- und Eisenwerkarbeitern brodlos geworden sind. Daß dies natürlich auf die dortigen Gewerbekreise, sowie auf die Bewohner des Marktes Mariazell in der schädigendsten Weise einwirkt, ist zweifellos. Wenn nicht Geld verdient wird, wenn man die Consumenten nicht consumtionsfähig erhält, sondern brodlos macht, so wirkt dies auf alle einschlägigen Kreise vernichtend und verdröblich ein. Die Staatsverwaltung ist in ihren Einnahmen enorm zurückgedrängt. Die Werke selbst müssen reducirt werden. Die Eisenbahn Mürzzuschlag-Neuberg geht zurück, deren Betrieb seit vorigem Jahre im enormen Maße zum Nachtheile des Staates zurückgegangen, und es wird immer ärger. Alle diese Zustände finden noch heute, trotz aller dieser feierlichen Zusagen, die bisher gemacht worden sind, noch immer keine Abhilfe.

An dem Tage der Eröffnung der Bahn Mürzzuschlag-Neuberg hat der damalige leider aus dem Amte und leider auch aus dem Leben geschiedene Minister Baron Korb sich zu einem Toaste erhoben und in demselben die feierliche Zusage gemacht, daß seine nächste Aufgabe sein wird, zu dem Anfange das Ende, zu dem Bau von Mürzzuschlag nach Neuberg den Bau von Neuberg nach Schrambach hinzuzufügen. Jahre sind seitdem in das Land gegangen; von dem Baue dieser Eisenbahn hat man nichts gehört.

Es ist unerklärlich und unbegreiflich, was bei dieser Summe von zwingenden Gründen Ursache ist, daß hier nichts weiter geschehen ist. Man muß in diesem Falle, so sehr wir dies von unserem nationalen Standpunkte bedauern müßten, fast wünschen, es wäre dieser Theil Steiermarks von einer slavischen Nationalität bewohnt. Denn wenn man an die Bahnbauten denkt, die in den letzten Jahren unternommen wurden, so sieht man allerdings, daß jene Länder und Gegenden, welche von einer slavischen Bevölkerung bewohnt sind, allerdings nicht so stiefmütterlich, sondern sehr, sehr freigiebig behandelt worden sind. Heute aber müssen wir mit allem Nachdruck noch einmal den Landes-Ausschuß auffordern, daß er an die Regierung das Ansuchen stellt, daß sie hier nicht einen Act der Gnade, sondern einen Act der pflichtmäßigen Ob Sorge für den eigenen Besitz, für das Land und seine Bewohner endlich ausübe. Es kann ja nicht eingewendet werden, es möge diese Bahn, wie andere Bahnen als Localbahn behandelt werden; in dem Augenblicke, wo wir es selbst thun wollten, müßte nach der ganzen Natur der dortigen Verhältnisse und der bestehenden Bahnen der Staat und die Eisenbahn-

Verwaltung selbst dagegen eintreten. Denn es ist unzulässig, zwischen den Strecken einer Staatsbahn, wie Mürzzuschlag-Neuberg und St. Pölten-Schrambach eine Localbahn einzufügen, außer man wollte dem Lande die traurige Aufgabe zuweisen, nur die Kastanien aus dem Feuer zu holen worauf dann ein Werk, wenn es mit Opfern, Schwierigkeiten und großen Kosten fertigzustellen selbst dem Lande möglich wäre, doch vom Staate an sich genommen, an sich gerissen werden müßte. Es ist also hier durchaus nicht zulässig, das Land zu verhalten, hier eine Localbahn zu bauen. Diese Strecke ist eine solche, welche vom Staate allein gebaut werden kann, vom Staate allein gebaut werden muß, da der Staat selbst sich dagegen stemmen müßte, daß ein Anderer diese Bahn baut. Es bleibt uns bei dieser traurigen Sachlage nichts anderes übrig, als unter Kennzeichnung der äußerst merkwürdigen Verhältnisse und der rücksichtslosen Behandlung eines großen Landestheiles und der Verleugnung der pflichtmäßigen Ob Sorge für denselben noch einmal den Ruf an die Regierung ergehen zu lassen durch unser Organ, den Landes-Ausschuß und demzufolge stellt der Eisenbahn-Ausschuß folgenden Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, an die Regierung das Ansuchen zu stellen, den endlichen Ausbau der längst von allen Factoren als dringlich erkannten Bahn Schrambach-Neuberg (vorbehaltlich der zu bestimmenden Trasse, doch jedenfalls mit Einbeziehung von Maria-Zell) zu veranlassen.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Abg. Dr. Neckermann: Der Finanz-Ausschuß ist in der Lage über die Beilage 60, d. i. den Bericht des Landes-Ausschusses über das Ansuchen der Stadtgemeinde Graz um unentgeltliche Abtretung eines weiteren, zur Verbreiterung der Reuthorgasse auf 20 Meter nöthigen Grundstreifens vom Joanneum-Garten, mündlich zu referiren. Eine Drucklegung des Referates, welches ohnehin sehr kurz wäre, würde nicht nur mit großen Kosten verbunden sein, sondern vielleicht noch die Behandlung in dieser Session unmöglich machen.

Ich beantrage daher, daß dieser Gegenstand als dringlich noch heute auf die Tagesordnung gesetzt und mündlich Bericht erstattet werde.

(Der Antrag auf mündliche Berichterstattung und sofortige Berathung wird angenommen.)

Landeshauptmann: Ich ersuche demnach den Herrn Berichterstatter, über diesen Gegenstand die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatler des Finanz-Ausschusses Franz Graf **Attems**: Bezüglich der Petition der Stadtgemeinde Graz um Abtretung eines 20 Meter breiten Grundstreifens vom Joanneum-Garten, stellt der Finanz-Ausschuß folgenden Antrag, (liest):

„Der hohe Landtag wolle unter der Voraussetzung, daß die hohe k. k. Regierung als derzeit zur Benützung des ganzen Joanneum-Gartens für Zwecke des botanischen Gartens berechtigt, ebenfalls einwilligt, seine Zustimmung erteilen, daß der Stadtgemeinde Graz außer den bereits mit Beschluß vom 4. Juli 1882 bewilligten Grundtheilen noch ein weiterer, 4 Meter breiter Grundstreifen des Joanneum-Gartens, somit im Ganzen ein zur Verbreiterung der Neuthorgasse auf 20 Meter nöthiger Grundstreifen desselben gegen dem unentgeltlich abgetreten werde, daß die Kosten der Ueberführung der Garten-Einfriedigung auf die neue Grenze des landschaftlichen Grundes, beziehungsweise der Herstellung einer einheitlichen Garten-Einfriedigung längs der neuen Grenzlinie, der Ueberstellung, bezüglich Neuherstellung des in die Abtretungslinie fallenden Brunnens, endlich der Herstellung des Trottoirs, beziehungsweise Fußweges längs der zu übersehenden Einfriedigung von der Stadtgemeinde Graz getragen werden.“

Der Grundcomplex, welcher in Folge Annahme dieses Antrages unentgeltlich an die Stadtgemeinde Graz überlassen werden sollte, beträgt 923 □Meter, hievon kommen noch 85 □Meter in Abzug, welche von dem jetzigen Straßengrund an den Joanneum-Garten und in das Landeseigenthum abgetreten werden würden.

Der Finanz-Ausschuß empfiehlt daher die Annahme des Antrages des Landes-Ausschusses.

Abg. Freiherr von **Bischof** (G.-G.-B.): Ich glaube, daß die Annahme dieses Antrages in keiner Weise dringlich ist. Es handelt sich um die Abtretung eines Grundstreifens zur Verbreiterung der Neuthorgasse, der mit Rücksicht auf die Lage des Objectes einen bedeutenden Werth repräsentirt. Ich glaube nun einerseits, daß die Verbreiterung der Neuthorgasse erst in jenem Zeitpunkte dringlich sein wird, wenn das neu zu erbauende Postgebäude, ferner das neu zu erbauende Justizgebäude hergestellt sein werden. Für den Augenblick ist also die Verbreiterung der Neuthorgasse gewiß nicht absolut nothwendig. Andererseits empfiehlt es sich auch, den gestellten Antrag im Zusammenhange mit dem vom Landes-Ausschusse in der nächsten Session vorzulegenden Parcellirungsplane über den Joanneumsgarten zu behandeln. Es ist denkbar, daß dann vielleicht ein gewisser Zusammenhang bestehen wird und es dürfte zweckmäßig sein, heute noch nicht bindend den erwähnten Grundstreifen

abzutreten, bevor wir sicher sind, daß ein dem Interesse des Landes entsprechender Parcellirungsplan über den Joanneumsgarten vorliegt. Ich glaube daher, obwohl ich gar nichts gegen die beantragte unentgeltliche Abtretung dieses Grundstreifens an die Stadtgemeinde Graz einzuwenden habe, daß es doch zweckmäßig wäre, diesen Beschluß erst im nächsten Jahre zu fassen, wenn einmal der Parcellirungsplan über den Joanneumsgarten vorliegt und ich beantrage mit Rücksicht auf diese gewiß nicht haltlosen Gründe, daß über diesen Antrag zur Tagesordnung übergegangen werde.

Abg. Dr. **Kienzl** (St. Graz): Es handelt sich hier um eine bereits bestehende Straße. Ich glaube nicht, daß die bevorstehende oder in Aussicht genommene Parcellirung des Joanneumsgartens den Anlaß geben könnte, sich dem Ansuchen der Stadtgemeinde in Bezug auf die Erweiterung der bestehenden Straße entgegenzustellen, selbst dann, wenn dort parcellirt und verbaut werden sollte. Es wird ja die Straße unter allen Umständen erweitert werden müssen und es stünde auch dann der Gemeinde vermöge der Bauordnung das Recht zu, die Straßenbreite zu bestimmen, ohne daß dagegen etwas eingewendet werden könnte. In diesem Falle müßte sich die Landschaft sogar bequemen, zu viel billigeren Bedingungen der Gemeinde den Grund zu überlassen. Die Gemeinde zahlt jetzt, wenn es sich um Straßenerweiterung handelt, einen Betrag von 4 fl. per Klafter in der inneren Stadt. Wenn aber ein Baubewerber auftritt und in Folge dessen eine Straßenerweiterung nothwendig wird, so wird ihm keine Entschädigung gegeben. Die Entschädigung, die im vorliegenden Falle der Landschaft von der Gemeinde geleistet wird, macht aber, wenn man alles berechnet, was die Gemeinde leisten soll, mehr aus, als 4 fl. per Klafter. Ich bitte zu bedenken, daß derzeit eine gemauerte, mit Eisenstacheln versehene Einfriedung besteht; diese Einfriedung befindet sich in einem sehr derouten Zustande, wie sich Jedermann durch eigenen Augenschein überzeugen kann, es wird die ganze Einfriedung neu hergestellt werden müssen, nichts anderes als das Eisen wird dazu verwendet werden können. Außerdem verpflichtet sich die Gemeinde, den Fußweg, d. h. das Trottoir herzustellen. Jetzt befindet sich dort kein Trottoir, obwohl die Gemeinde nach der Bauordnung verlangen könnte, daß die Landschaft daselbe sofort herstelle. Dieses Trottoir, welches aus Granit- oder Klinkersteinen bestehen soll, wird eine ansehnliche Länge haben und jedenfalls mehr kosten, als der zu übernehmende Grundstreifen effectiven Werth hat. Die Verschiebung der Angelegenheit hat selbst für den Fall, daß der Grund verbaut werden sollte, keinen Zweck; es wird dann die Straße höchstwahrscheinlich noch breiter gemacht werden müssen. Außerdem liegt es auch im Interesse des Landes,

daß die Straße einigermaßen erweitert wird, und es ist auch im Interesse des Verkehrs geboten, da das neu zu erbauende Postgebäude einen lebhaften Fuhrwerkverkehr zur Folge haben wird. Wenn der Herr Vorredner sagte, man solle warten, bis das Postgebäude fertig ist, so muß ich bemerken, daß an dem Postgebäude schon gebaut wird und daß gerade während der Periode des Baues eine Erweiterung der Straße notwendig ist, weil ein bedeutender Theil der Straße während des Baues für Materialablagerungen in Anspruch genommen wird und der Paß für regelmäßige Fuhrwerke dadurch beschränkt ist. Ich wäre demnach wohl dafür, daß das hohe Haus heute bereits den wohlverwogenen Antrag des geehrten Landes-Ausschusses annehmen würde.

Berichterstatter des Finanz-Ausschusses Franz Graf Attems: Ich glaube, daß bis entgeltlich darüber Beschluß gefaßt ist, ob und in welcher Weise eine Parcellirung des Joanneums-Gartens stattzufinden hat, wohl noch eine ziemliche Reihe von Jahren, vielleicht nur einige, vielleicht auch viele Jahre verstreichen werden. Es scheint mir unbillig, nachdem es aus den von dem geehrten Herrn Vorredner geschilderten Gründen schon jetzt im Interesse der Stadt Graz gelegen ist, die Verbreiterung der Neuthorgasse auf 20 Meter vorzunehmen, die Stadtgemeinde Graz so lange auf die Verbreiterung warten zu lassen, bis man über die Parcellirung des Joanneum-Gartens schlüssig sein wird. Ich ersuche daher den Antrag des Finanz-Ausschusses anzunehmen.

Landeshauptmann: Ich bringe den Antrag des Finanz-Ausschusses zur Abstimmung.

Abg. Freiherr von Bischof: Ich habe den Uebergang zur Tagesordnung beantragt.

Landeshauptmann: Der Herr Abg. Freiherr von Bischof hat die Absehung von der Tagesordnung beantragt, es wäre daher zunächst über diesen Antrag abzustimmen.

Abg. Dr. Kienzl: Ich glaube den Begriff der Absehung von der Tagesordnung dahin verstehen zu sollen, daß dann der Gegenstand auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung käme. Das scheint aber nicht in der Intention des Herrn Abg. Baron Bischof gelegen zu sein.

Landeshauptmann: Ich kann den Antrag auch nicht anders auffassen, denn durch die Ablehnung des Antrages des Finanz-Ausschusses würde ja dem Wunsche des Herrn Abg. Baron Bischof Rechnung getragen.

Abg. Freiherr von Bischof: Meine Absicht wird durch die Absehung und Stellung des Gegenstandes auf eine folgende Tagesordnung nicht erfüllt, sondern mein Antrag geht dahin, daß der Antrag des Landes-Ausschusses und des Finanz-Ausschusses heuer überhaupt in suspenso bleibe. Ich kann dieser meiner Absicht nicht anders ent-

sprechen, als daß ich für diese Session den Uebergang zur Tagesordnung beantrage.

Landeshauptmann: Das ist ein Antrag, der eigentlich gar nicht geschäftsordnungsmäßig ist. Es kann ein Antrag auf Absehung eines Gegenstandes von der Tagesordnung gestellt werden, aber ein Antrag auf Absehung für die ganze Session ist nicht im Sinne der Geschäftsordnung.

Abg. Freiherr von Bischof: Ich bitte, Herr Landeshauptmann, ich glaube im Gegentheile, daß der Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung der einzig richtige ist, wenn man — wie in diesem Falle — einen Gegenstand ablehnen will, ohne damit vorzugreifen, ob der Gegenstand in einer folgenden Session wieder vorgebracht wird.

Die Form des Antrages auf Uebergang zur Tagesordnung ist auch eine allgemein übliche und es wird über diesen Antrag sehr oft abgestimmt.

Landeshauptmann: Es kommen in unserer Geschäftsordnung, wie gesagt, Bestimmungen über einen derartigen Antrag nicht vor. Ich habe übrigens ausnahmsweise nichts dagegen, wenn der Landtag über den Antrag des Herrn Baron Bischof beschließen will und bringe ihn zur Abstimmung.

(Der Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung wird abgelehnt und der Antrag des Finanz-Ausschusses angenommen.)

Landeshauptmann: Auf der Tagesordnung steht noch zu Folge des gefaßten Beschlusses der Bericht des Landes-Ausschusses über das Ersuchen der Gemeinde Pürgg im Bezirke Ordnung um Bewilligung zur Einhebung 70percentiger Gemeinde-Umlagen.

(Beil. Nr. 111.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Landes-Ausschusses Freiherr v. Berg (von der Tribüne): Hoher Landtag! Wie die geehrten Herren aus der gedruckten Vorlage ersehen haben werden, hat der Bezirks-Ausschuß Ordnung unterm 7. Jänner d. J. das Ansuchen der Gemeinde Pürgg um Einhebung einer 70percentigen Umlage vorgelegt. Der Landes-Ausschuß hat dieses Ansuchen, welches vom Bezirks-Ausschuße befürwortet war, auf das Dringendste geprüft und nachdem die sämtlichen gesetzlichen Formalitäten erfüllt erscheinen, auch das von der Gemeinde vorgelegte Präliminare geprüft und in den einzelnen Posten als gerechtfertigt anerkannt wurde, erlaubt sich der Landes-Ausschuß folgenden Antrag zu stellen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Zur Deckung der Gemeinde-Erfordernisse wird der Gemeinde Pürgg im Gerichtsbezirke Ordnung die

Einhebung 70percentiger Umlagen auf die l. f. directen Steuern sammt Staatszuschlägen pro 1886 bewilligt."

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Die Tagesordnung ist erschöpft. Die nächste Sitzung schlage ich für Morgen 10 Uhr Vormittags vor (Zustimmung.) mit folgender

Tagesordnung:

1. Mündlicher Bericht des Gemeinde-Ausschusses über das Gesuch mehrerer Grundbesitzer der Gemeinde St. Christof um Auscheidung mehrerer Parzellen aus dem Gebiete dieser Gemeinde und Zuweisung zur Gemeinde Tüffer. (Beilage Nr. 109.)

2. Bericht des Unterrichts-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 40), betreffend die Abänderungen des § 14, Absatz 8 und des § 27, Absatz 13, 14 und 15 des Landesgesetzes vom 8. Februar 1869, L.-G.-Bl. Nr. 11, und des § 32 des Gesetzes vom 4. Februar 1870, L.-G.-Bl. Nr. 15. (Beilage Nr. 75.)

3. Bericht des Unterrichts-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 61) in Betreff der Revision des organischen Statutes für die Landes-Bürgerschulen. (Beilage Nr. 107.)

4. Bericht des Unterrichts-Ausschusses:

I. Ueber den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 62) auf Gewährung einer Subvention an Dr. Anton Schloßar;

II. über die ihm zugewiesenen Abschnitte des Rechenschaftsberichtes des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 6) über seine Thätigkeit seit September 1884:

a) Betreffend die Landes-Bildergalerie und Zeichnungs-Akademie, pag. 56:

b) betreffend die Landes-Berg- und Hütten Schule, pag. 68:

c) betreffend die Volksschule, pag. 71—74. (Beilage Nr. 90.)

5. Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über den Antrag der Abgeordneten Dr. Reicher und Genossen (Beilage Nr. 88) wegen Revision des kaiserlichen Patentes vom 4. September 1852 über die Regelung des Hausirhandels. (Beilage Nr. 112.)

6. Anträge des Landescultur-Ausschusses, betreffend die ihm aus dem Rechenschaftsberichte des Landes-Ausschusses zur Berichterstattung zugewiesenen Theile. (Beilage Nr. 115.)

7. Berichte über Petitionen:

a) des Unterrichts-Ausschusses;

b) des Landescultur-Ausschusses;

c) des Petitions-Ausschusses.

Ich habe noch zu verkünden: Der Petitions-Ausschuß hält unmittelbar nach der Landtagsitzung in der Landstube, der Finanz-Ausschuß um 5 Uhr Nachmittags und der Landescultur-Ausschuß um 4 Uhr Nachmittags im Bureau des hohen Landes-Ausschuß-Beisitzers Freiherrn v. Berg Sitzung.

Ich erkläre nunmehr die Sitzung für geschlossen. (Schluß der Sitzung 1 Uhr 30 Minuten.)