

Stenographisches Protokoll

über die

23. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 18. November 1889.

Inhalt:

Mittheilung des Landeshauptmannes über die zur Bertheilung gelangten Vorlagen.

Beantwortung der Interpellation des Abg. Sagenhofer und Genossen vom 16. November 1889, betreffend Handhabung des Thierschlaggesetzes — durch den Landes-Ausschussbeisitzer Freih. v. Berg.

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Landes-Ausschussvorlage eines Gesetzentwurfes (Beilage Nr. 67), betreffend die Förderung des Local-Eisenbahnwesens (Beilage Nr. 117 — Annahme des vom Eisenbahn-Ausschusse vorgelegten Gesetzes, sowie der Anträge desselben).

Beginn der Sitzung: 10 Uhr 15 Minuten Vormittags.

Vorsitzender: Se. Excellenz Landeshauptmann Gundaker Graf Wurmbrand-Stuppach.

Schriftführer: Dr. Bayer und Dr. Pischeiden.

Von Seite der Regierung anwesend: Se. Excellenz Statthalter Freiherr von Kubeck.

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.

Aufgelegt wurden heute:

Bericht des Sonder-Ausschusses über den Antrag des Abgeordneten Dr. Nadey und Genossen (Beilage Nr. 57) auf Abänderung des § 12 der Landesordnung (Beilage Nr. 123).

Antrag des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den demselben zugewiesenen Antrag des Abgeordneten Regele und Genossen (Beilage Nr. 98);

betreffend die Annahme eines Gesetzentwurfes zur Einführung von Leihkaufbüchern für landwirthschaftliche Dienstboten (Beilage Nr. 124).

Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 76) mit Vorlage eines Gesetzentwurfes, wirksam für das Gebiet der Stadtgemeinde Leoben, betreffend 1. Gebäude-Einrichtungen zur Ansammlung und Abfuhr der Abfallstoffe in jenen Stadttheilen, in welchen Straßen-Canäle neuhergestellt oder umgebaut werden; 2. die zu entrichtenden Einschlauchgebühren (Beilage Nr. 125).

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 112), betreffend den Bau der Murthalbahn, dann über die dem Eisenbahn-Ausschusse zugewiesenen Petitionen (Beilage Nr. 126).

Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 108), betreffend das Ansuchen des Marktes Sonobitz um Ausscheidung aus der politischen Gemeinde Sonobitz und Constituirung zu einer selbstständigen Ortsgemeinde unter dem Namen „Marktgemeinde Sonobitz“ (Beilage Nr. 127).

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über die Vorlage des steiermärkischen Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 111), mit dem Antrage auf Abänderung des Beschlusses des hohen Landtages vom 25. September 1888, betreffend die Subventionirung der Localbahn Fürstenseld-Hartberg (Beilage Nr. 128)

Bericht des Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Antrag des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 89), über das Ansuchen der Städte Cilli und Pettau um Ausscheidung aus dem Verbands der Bezirksvertretungen Cilli und Pettau (Beilage Nr. 129).

Anträge des Landescultur-Ausschusses über die demselben zugewiesenen Theile des Thätigkeitsberichtes (Beilage Nr. 5) des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 130).

Anträge des Landescultur-Ausschusses über die demselben zugewiesenen Theile des Thätigkeitsberichtes (Beilage Nr. 5) des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 131).

Bevor wir zur Tagesordnung schreiten, ertheile ich dem Herrn Landes-Ausschuß-Beisitzer Freiherrn v. Berg das Wort zur Beantwortung der Interpellation der Herren Abgeordneten Hagenhofer und Genossen.

Landes-Ausschuß-Beisitzer Freiherr von **Berg**: Hohes Haus! Ich werde die Ehre haben, Namens des Landes-Ausschusses die Interpellation der Herren Abgeordneten Hagenhofer und Genossen, betreffend die Rinderseuche in Thurnisch im Nachstehenden zu beantworten.

Im Thätigkeitsberichte des Landes-Ausschusses auf Seite 54 bis 56 wurde dem hohen Landtage vom Auftreten der Lungenseuche im Maierhose zu Thurnisch Mittheilung gemacht.

In einem ausführlichen Berichte wurden dem hohen Landtage die Motive mitgetheilt, die den Landes-Ausschuß veranlaßten, dem Besitzer des verseuchten Hofes für die dort befindlichen Rinder und zwar 10 Ochsen, 2 Stiere, 43 Kühe sammt Säugkälbern eine Entschädigungssumme auszubehalten.

Diese Entschädigung dürfte kaum die Hälfte des wirklichen Werthes der gekulerten Thiere repräsentiren.

Derselbe Vorgang wurde auch bei ähnlichem Anlasse in anderen Ländern, speciell in Tirol und Vorarlberg eingehalten.

In der Sitzung des hohen Landtages vom 25. October 1889 hat der Landes-Ausschuß den diesbezüglichen Theil des Rechenschaftsberichtes zur Kenntniß genommen und den Landes-Ausschuß aufgefordert, im Interesse der raschen Unterdrückung derartiger Thierkrankheiten eine gesetzliche Regelung der Entschädigungspflicht für wegen dieser Krankheit gekulerte Rinder unter thunlichster Heranziehung des Staatsschatzes im Einbernehmen mit der Regierung anzustreben; über das Ergebnis der Verhandlung wird der Landes-Ausschuß im nächsten Jahre die Ehre haben, Bericht zu erstatten.

In der vorerwähnten Interpellation wird mitgetheilt, daß das Fleisch der gekulerten Thiere von zwei Fleischhauern aus Graz gekauft und als Genusmittel in den Handel gebracht wurde.

Die Herren Interpellanten fragen an, ob dem Landes-Ausschuß dieser Vorfall bekannt ist, und wenn ja, was zur Wahrung der öffentlichen Interessen der Bevölkerung geschehen ist.

Der Landes-Ausschuß beehrt sich zu erwidern, daß mit der Anerkennung und Flüssigmachung des Betrages

per 2600 fl., welche an die Bedingung geknüpft war, daß der gesammte im Maierhose zu Thurnisch befindliche Rindviehstand vernichtet werde — seine Ingerenz in dieser Angelegenheit abgeschlossen war.

Weiters erklärt der Landes-Ausschuß, daß derselbe von dem in der Interpellation zur Sprache gebrachten Vorfall keine Kenntniß erhalten hat — und bemerkt endlich, daß ein weiteres amtliches Einschreiten aus diesem Anlasse der Competenz des Landes-Ausschusses sich entzieht.

Statthalter Freih. v. **Rübeck**: Zur Ergänzung der Ausführungen des sehr geehrten Herrn Landes-Ausschußbeisitzers Freiherrn v. Berg glaube ich einige Bemerkungen beifügen zu sollen. Es ist nach den bestehenden Gesetzen über das Thierseuchenwesen und speciell in Folge des Abänderungsgesetzes vom 14. August 1886 in jeder Beziehung den gesetzlichen Anordnungen und Vorschriften, wie sie bezüglich der Lungenseuche erlassen wurden, entsprochen worden. Es darf eben nur solches Fleisch verworthen werden, welches constatirter Maßen verwendbar ist. Es gibt bei der Lungenseuche, auch von den gekulerten Thieren, Fleischpartien, welche zum menschlichen Genusse geeignet sind. Dasjenige, was schädlich ist, muß verscharrt werden und dies ist auch in diesem Falle geschehen. Ich glaube, daß sämtliche Viehbesitzer dem hohen Landes-Ausschusse zum Danke verpflichtet sind, daß er es möglich gemacht hat, die große Gefahr, welche für den ganzen Viehstand der Gegend, ja ich möchte sagen, des Landes bestanden hat, durch die Gewährung der Geldmittel vom Lande abzuhalten. Es ist eine Thatsache, wie von den geehrten Herren Interpellanten angedeutet worden ist, daß das Fleisch oder wenigstens ein Theil desselben zwei Grazer Fleischhauern übersendet wurde, aber auch nur nach Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften.

Die gesetzlichen Vorschriften schreiben ausdrücklich vor, daß das als verwendbar erkannte Fleisch aus dem Seuchenorte vor dem Erkalten des Fleisches nicht entfernt werden darf. Es dürfte hier zu Lande die große Gefahr, welche durch die Lungenseuche für den Viehstand überhaupt besteht, nicht so gekannt sein, als in jenen Ländern, wo die Lungenseuche einheimisch ist.

Bei uns in Steiermark ist dies Gott sei Dank nicht der Fall und ich wiederhole nur, daß durch den Vorgang, welcher durch den sehr geehrten Landes-Ausschuß ermöglicht wurde, eine Landesgefahr beseitigt wurde. (Beifall.)

Landeshauptmann: Wir gehen zur Tagesordnung über; der erste Gegenstand derselben ist der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 67) mit Vorlage eines Gesetzentwurfes, betreffend die Förderung des Local-Eisenbahnwesens.

(Beilage Nr. 117.)

Ich ersuche den Herrn Abg. Vogel, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Vogel**: Hoher Landtag! Das Capitel Eisenbahnwesen ist ein trauriges Blatt in der Volkswirtschaft Oesterreichs. Bei der Eisenbahn spielt sich die Misere unserer inneren Politik ab, nämlich die Systemlosigkeit. Zuerst haben wir gesehen, wie Eisenbahnen mit schwerem Gelde erkauft wurden, um sie dann wieder billig zu verkaufen und höchst wahrscheinlich sie später nur noch theurer zu erwerben.

Endlich zu Anfang dieses Decenniums hat man einen Anlauf zur Verstaatlichung genommen, nachdem dieses Princip in ganz Central-Europa festen Boden gefaßt hatte. Ich erinnere mich einer Audienz, die ich im Jahre 1882 bei Gelegenheit der Erneuerung des Handelsvertrages in Deutschland hatte. Ich war mit einer Deputation der Montan-Industriellen bei Sr. Excellenz dem damaligen Handelsminister Baron Pino und wir haben wie natürlich über Eisenbahnzölle und Tarifwesen gesprochen. Da hat Sr. Excellenz gesagt: „Ja meine Herren, dies wird jetzt ganz anders. Das Gesamt-Ministerium ist jetzt der vollen Ueberzeugung, daß die Eisenbahnen nicht anders als große Straßenzüge zu betrachten sind, und bei Straßenzügen kann man nie fragen, werden dieselben etwas abwerfen? sondern man ist froh, wenn sich dieselben erhalten. Dadurch, daß überall Handel und Industrie geweckt wird, wird der Ausfall der Bahnen reichlich indirect gedeckt.“ Ich erwiderte Sr. Excellenz: „Ich brauche Ihnen wohl nicht zu versichern, daß Sie uns aus tiefster Seele gesprochen haben, und wenn es Ihnen gelingt, dieses Princip dauernd in Oesterreich zur Geltung zu bringen, werden wir Ihnen noch bei Lebzeiten ein Monument errichten.“

Beim Fortgehen habe ich allerdings zu meinen Collegen bemerkt, daß wir einstweilen mit der Sammlung zum Monumente einhalten können (Heiterkeit) und die Wichtigkeit dessen hat derselbe Minister später bewiesen, als die Nordbahn allerdings, wie ich behaupte, gegen seine bessere Ueberzeugung, aber unter seiner Verantwortung nicht verstaatlicht wurde.

Die Folgen dieses Schrittes zeigen sich erst jetzt. Es war eine Kurzsichtigkeit ohne Gleichen. Die Tarife, die man damals für billig hielt, und die dadurch ganz gesichert erschienen, sind jetzt ganz unerträglich geworden, und daß diese Unerträglichkeit jeden Tag deutlicher zu Tage tritt, dafür sorgt schon unser lieber Nachbar und Zollverbündeter — Ungarn. Man nennt diese Politik Ungarns eine gewaltthätige — und sie ist es auch; denn sie geht gegen uns rücksichtslos vor. Täglich könnte man Ungarn vorwerfen, daß es den Bedingungen des Zoll- und Handels-

bündnisses nicht nachkommt, und immer hat es darauf eine Antwort, nämlich keine.

Ich war unlängst bei den Verhandlungen des Staatseisenbahnrathees. In den früheren Sitzungen wurden einige Duzend Resolutionen gefaßt, die bloß den Zweck hatten, der ungarischen Regierung ihr Unrecht vorzustellen, und die Antwort für den Erfolg ist wie immer die, daß wir eine negative oder gewöhnlich gar keine Erledigung bekommen. Von Budapest nach Kaschau muß für Waaren österreichischen Ursprunges ein Tarif von 200 fl. per Waggon bezahlt werden, während ungarische Erzeugnisse um 84 fr. von Kaschau nach Budapest geführt werden. (Hört! Hört!) Ein fremder Staat, der in einem ähnlichen Verhältnisse, wie wir zu Ungarn stehen würde, würde sich dies nicht gefallen lassen. Aehnlich geht es bei den Begünstigungen der Industrie. Ungarn will mit Gewalt eine Industrie haben und wendet alles mögliche zu diesem Zwecke an.

Nicht allein, daß man in Ungarn einer jeden Industrie, die nur einen Anspruch auf Neuheit haben kann, eine 30jährige Steuerfreiheit gewährt, man gibt auch vertragsmäßig derselben die billigsten Tarife. So ist z. B. in Ungarn die neue Zuckerindustrie erstanden. Neben den Steuerfreiheiten sichert man beispielsweise die Fracht nach Trieme nicht höher, als um den Betrag von 0.10 fr. per Waggon einen Kilometer zu. Die Staatsbahnen haben geglaubt, den Zuckerfrachten alles mögliche gethan zu haben, indem sie den Frachtsatz 0.16 fr. eingeräumt.

Was nützt dieser Frachtsatz von Prag nach Triest im Vergleiche zum ungarischen Tarife, die Differenz brauche ich wohl nicht vorzurechnen. Heute sind wir z. B. in dem Falle, daß wir unbedingt 4½ bis 5 Millionen Meterecentner Zucker exportiren müßten. Es liegt ja im Interesse des Staates, diese 70 Millionen Gold ins Land zu bringen, und da könnte der Fall vorkommen, daß die Bahnen womöglich noch unter ihre Kosten fahren müssen, um die heimische Industrie zu schützen. Dies ist aber gar nicht möglich, so lange wir überhaupt nicht nach Triest mit den Staatsbahnen fahren können, und es kann so lange von Staatsbahnen nicht die Rede sein, die einen dominirenden Einfluß auf die Tarifirung haben können, als nicht die Nordbahn, die galizische Carl-Ludwigbahn und die Südbahn verstaatlicht sind. In Ungarn gehen die Staatsbahnen von jedem Knotenpunkte aus bis zum anderen, und können die Staatsbahnen jeden Tarif erzwingen.

So wird, wenn man auch jetzt die beste Absicht hat, fortgewurstelt und fortgefrettet, ich weiß nicht, was der richtige Ausdruck ist (Heiterkeit). Es ist ja natürlich, daß man in Ungarn den Localbahnen das größte Interesse entgegengebracht hat, weil sie das befruchtende Element für die Staatsbahnen abgeben. Bei uns ist das Interesse

ein geringeres, weil nicht überall Staatsbahnen sind, und das ist der Grund, warum unsere Localbahnen nicht dieselbe Berücksichtigung von Seite der hohen Regierung finden, wie dort. Das ist der Grund, warum bisher die Localbahnen Steiermarks weniger zum Ausbaue gekommen sind, als sonst. Allerdings ist ein großer Unterschied zwischen dem Baue einer Localbahn in Steiermark und einer in Ungarn. In Ungarn kostet 1 Kilometer 20.000 bis höchstens 30.000 fl., während bei uns Gebirgsbahnen bis 200.000 fl. per Kilometer kosten, das ist eines der größten Hindernisse. Nun an Wohlwollen hat es das Land Steiermark gewiß nicht fehlen lassen. Diesen Vorwurf kann man uns nicht machen. Im Gegentheile wären vielleicht die Steuerträger in der Lage, uns eher den Vorwurf zu großen Wohlwollens zu machen. Aber eines haben wir gemein mit dem Vorgehen des ungarischen Staates, das ist die Systemlosigkeit. Wir haben auch bei uns gewurstelt und gefrettet und in der Weise, wie wir die Localbahnfrage behandelt haben, konnte es nicht mehr weiter gehen. Es ist in früheren Debatten schon gesagt worden, es war ein ganz unerquickliches Gefühl, das einen beschlich, sobald es sich um die Bahnen handelte. Und erst so ein armer Abgeordneter, der so eine Bahn poufferte. Es wäre der dankbarste Stoff für einen Feuilletonisten gewesen, das zu beschreiben, wie der Mann für den ganzen Landtag verloren ist. (Heiterkeit.) Man sieht, wie er hie und da einem Collegen von Rechts und Links die Hände drückt und wenn von der Reblaus gesprochen wird, sagt, Sie werden doch sicher für meine Bahn stimmen. (Lebhafter Beifall.) Da war auch gar keine Berechtigung, daß was zu Stande gekommen ist. Das mußte anders werden, und deshalb erfülle ich gerne eine Pflicht, wenn ich hiemit unserem verehrten Landeshauptmanne den besten Dank dafür sage, daß er eine Idee, die er schon lange hatte, endlich in einer Gesetzesvorlage zur Anregung gebracht hat. Ich darf wohl voraussetzen, daß sich die Herren mit dem eingehenden Studium der Frage befaßt haben und kann ich mich deshalb kurz fassen.

Hauptsächlich ist die Vorlage des Gesetzentwurfes aus dem Grunde geschehen, weil den recht erquicklichen Zuständen ein Ende gemacht werden soll. Trotzdem wir so freigiebig gewesen sind, ist doch nicht gebaut worden, denn ich habe schon in meinem Vorworte ausgeführt, daß dies noch nicht möglich war, und wenn zuerst eine Summe bewilligt wurde, mußte dieselbe im nächsten Landtage erhöht werden, und das hat auch noch nicht geholfen; wenn die Summe nicht erhöht worden ist, sind aus Prioritätsactien Stammactien geworden und die Beteiligung wurde eine immer höhere. Wenn das Gesetz zur Annahme gelangt, wie ich hoffe, so sieht die Sache

doch ein wenig anders aus, eine Behandlung, wie jetzt, ist unmöglich. Jeder Vorlage einer Localbahn muß eine ganz gründliche Untersuchung von Seite des Landes-Ausschusses vorangehen. Der Landes-Ausschuß muß die Ueberzeugung gewinnen, daß die Bahn lebensfähig ist und daß das Geld, welches das Land in die Bahn investirt, mit den Beiträgen der Interessenten die Verzinsung der Bahn sicherstellt. Das ist das Hauptmoment. Das Land wird mit der Verzinsung kein Geschäft machen, und es ist das Gesetz so aufzufassen, daß das Land von dem allerdringendsten Wunsche ausgeht, die Localbahnen nach allen Kräften zu unterstützen, und der Hauptvorteil ist darin gegeben, daß das Land sein Geld, seinen Credit den Bahnen zur Verfügung stellt. Bei jeder Bahn mußte jetzt mit einer Verzinsung von 5% gerechnet werden, exclusive der Amortisationsquote. Das Land wird Geld mit ungefähr 4% zur Verfügung stellen. Inclusive der Amortisationsquote und der laufenden Spesen wird es sicherlich nicht über 4 $\frac{3}{8}$ % ausmachen und die Amortisation in 90 Jahren ist darin auch schon berücksichtigt.

Der Eisenbahn-Ausschuß hat im Allgemeinen der Vorlage des Landes-Ausschusses beigestimmt. Nur in einem Punkte war eine Meinungsverschiedenheit. Der Landes-Ausschuß hat uns auf Seite 7 seiner Vorlage gesagt (liest):

Was endlich die von den Interessenten oder dem Staat zu fordernden und im § 4 des Näheren erörterten Minimalbeitragsleistungen anbelangt, so ging der Landes-Ausschuß von der Erwägung aus, daß nur dann das wirkliche Bedürfnis für die Herstellung einer Localbahn vorhanden sein dürfte, wenn dieses Bedürfnis durch eine gewisse Summe von Beiträgen zum Ausdruck gelangt, beziehungsweise, daß unter der Voraussetzung der im § 4 vorgeschriebenen Minimalleistungen seitens der sonstigen Interessenten das Land bei der Finanzierung kein Risiko übernimmt, weil einerseits Localbahnen, bei welchen solche Beiträge sichergestellt sind, auch heute durch Finanzinstitute erbaut werden, und weil andererseits, soferne die Beteiligten in der Lage sind, für ein derartiges Beitragsminimum aufzukommen, die wirthschaftlichen Verhältnisse der betreffenden Gegend in der Regel derart sein werden, daß ein entsprechender Verkehr und somit auch ein entsprechendes Erträgnis zu erwarten steht.

Das wird in der Regel auch vielleicht zutreffen. Wir haben aber in Steiermark mehrere Fälle, wo das vielleicht nicht zutrifft, und der Eisenbahn-Ausschuß war wohl in der Lage zu beweisen, daß es Bahnen gibt, wo entweder die Interessenten oder der Staat sich mehr als mit einem Drittel beteiligen können, ohne daß die Gewähr geleistet wird, daß die zwei Drittel, die noch übrig bleiben, ihre volle Verzinsung finden. Deshalb ist auch im § 4 normirt

worden, daß der Localeisenbahnfond die Aufgabe hat, die Erbauung von Localbahnen wesentlichst durch eine billige Geldgebung zu ermöglichen. Der Ertrag der Bahnen und die Beiträge von Interessenten sollen die vierprozentige Capitalsverzinsung sammt Amortisationsquote der vom Lande in der Bahn investirten Summen möglichst sicherstellen; zu dem Ende kann der Localeisenbahnfond zum Baue einer Localbahn nur dann herangezogen werden, wenn seitens der Interessenten $\frac{1}{3}$ des Gesammtfordernisses oder falls die Ueberschüsse nicht ausreichen, $\frac{3}{8}$ des jährlichen Gesammtfordernisses zugesichert werden. Der Landes-Ausschuß hat sich das vielleicht so gedacht: Er glaubte, in der Gewährung dieses einen Drittels wäre die Gewähr für die Verzinsung gegeben und eine nähere Untersuchung der Bahn wäre nicht nothwendig, während der Eisenbahn-Ausschuß der Ansicht ist, daß ehe vom Landes-Ausschusse die Erbauung dem Landtage empfohlen werden kann, eine gründliche Untersuchung von technischer und commercieller Seite stattfinden muß. Das ist allerdings eine recht schwierige Aufgabe. Aber dieser Aufgabe muß sich nun einmal der Landes-Ausschuß unterziehen, und es ist das gewiß, ich kann das nur betonen, eine recht schwierige Aufgabe, die der Landes-Ausschuß jedoch nicht allzu tragisch nehmen kann. Denn man kann von jedem nur verlangen, daß er mit gehöriger Gewissenhaftigkeit und mit Ernst vorgehe; im Vorhinein das Erträgniß einer Bahn zu schätzen, ist eine sehr schwierige Aufgabe, und es kommen da verschiedenste Momente in Betracht, die berücksichtigt werden müssen. Nun ist ja auch noch damit durchaus nicht gesagt, daß man unter allen Umständen striete auf dem Standpunkte der 4%igen Verzinsung bleiben muß, denn es gibt verschiedene Kategorien von Bahnen.

Wir haben im Eisenbahn-Ausschusse die Eisenbahnen in drei Kategorien getheilt. Es gibt Bahnen, die ein allgemeines Landesinteresse haben, solche, die ein Specialinteresse haben, und solche, die ein Privatinteresse haben. Bei diesen Vorschlägen muß alles dieses berücksichtigt werden. Die Eisenbahnen lassen sich nicht nach einer Schablone bauen. Jede Bahn muß besonders behandelt werden und für jede wird ein besonderes Gesetz geschaffen. Nach der Betheiligung, die bis in die letzte Zeit beliebt worden ist, haben wir eine Beitragsziffer in Stammactien geleistet, die kein Erträgniß hatten, und wir hatten auch, was zu bedauern ist, keine Ingerenz auf die Bahn, während wir jetzt in eine ganz andere Lage kommen. Wenn nach dem Localeisenbahngesetze gebaut wird, ist das Land Besitzerin und Administratorin der Bahn und kann auch den Wünschen der Bevölkerung Rechnung tragen. Ich bin überzeugt, daß dieses Gesetz, wenn es mit Ernst und Ge-

wissenhaftigkeit durchgeführt ist, dem Lande nur zum Segen gereichen wird. (Beifall.)

Statthalter Freih. v. **Kübeck**: Von Seite der Regierung kann ich es nicht unterlassen, zu betonen, daß das Land Steiermark dadurch, daß es diese Vorlage in Berathung zieht, eine sehr wichtige Frage zur Behandlung bringt und zweifellos einen sehr erheblichen Fortschritt auf dem Gebiete des Localeisenbahnwesens macht. Es ist zweifellos sehr dankenswerth, daß von Steiermark aus getrachtet wird, die Baukosten bei Errichtung von Localeisenbahnen möglichst zu vermindern und das ganze Localeisenbahnwesen in ein gesundes System zu bringen. Ich kann daher im Allgemeinen nur erwähnen, daß durch diese Action, welche nun eingeleitet wird, die richtige Durchführung vorausgesetzt, ein nicht zu unterschätzender Fortschritt sich ergibt und daß dadurch einem in den weitesten Kreisen gefühlten Bedürfnisse nach Organisation dieser wichtigen Frage entsprochen wird. Vom Standpunkte der Regierung ist die Behandlung dieser Frage nur freudigst zu begrüßen. Das hohe Haus hat sich mit einer Vorlage zu befassen, welche sich innerhalb der bestehenden Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen bewegt und es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß ein solches Gesetz, wie der geehrte Herr Berichterstatter erwähnt hat, segensreiche Folgen für das Land haben wird. Vorausgesetzt muß allerdings werden, daß beispielsweise eine Bahn, die heute gewissermaßen durch die Uebereinstimmung der maßgebenden Factoren schon sichergestellt ist — ich meine die Fürstenseld-Hartberger Bahn — durch dieses Gesetz in keiner Weise beeinträchtigt wird. Es ist wünschenswerth, daß das, was schon vereinbart ist, auch vereinbart bleibe. Ihr geehrter Sonder-Ausschuß hat in den Punkten I und III seiner Anträge auf die nothwendigen Erleichterungen rücksichtlich der Steuern, Gebühren und sonstigen Abzüge hingewiesen und auch in dieser Beziehung ist gegen die Anträge des geehrten Sonder-Ausschusses seitens der Regierung kein Anstand (Beifall), weil diese Anträge die kompetenzmäßige Entscheidung in keiner Weise beeinträchtigen. Hierbei kann ich dem hohen Hause nur die Versicherung geben, daß die Regierung der ganzen Frage das größte Interesse entgegen bringt und daß sie bei Beurtheilung derselben in jeder Beziehung die wohlwollendste Rücksicht eintreten lassen wird (Beifall).

Abg. **Bošnjak** (L.-G. Cilli): Auf die erschöpfenden Ausführungen des Herrn Referenten hin würde es mir zwar nicht nöthig sein, auf die Details der Vorlage, wie sie uns zur Annahme empfohlen sind, einzugehen; allein ich halte es für die Pflicht eines jeden Abgeordneten, bei wichtigen Vorlagen, welche die Landesinteressen nach mehreren Richtungen tangiren, nicht nur seine persönliche Anschauung, sondern auch die seiner Wählergruppe zum

Ausdrucke zu bringen. Und weil ich eben diese Vorlage als eine wichtige betrachte, erlaube ich mir, das hohe Haus um einige Minuten Geduld zu bitten.

Diese Vorlage ist in volkswirtschaftlicher und finanzieller Richtung von Bedeutung für das Land, wie auch Se. Excellenz der Herr Statthalter ganz richtig bemerkte und wie es sich aus dem Umstande ergibt, daß die hohe Regierung die Geneigtheit ausgesprochen hat, diese Action des hohen Landtages in jeder Weise zu fördern.

Ich fasse nun vorerst vom volkswirtschaftlichen Standpunkte diese Frage ins Auge.

Als Vertreter eines Landgemeindenbezirkes habe ich gegenüber den Vertretern der Städtegruppe natürlich eine verschiedene Stellung. Ich will nicht auf die Äußerungen in den Journalen, welche bäuerliche Interessen vertreten und auf die dießbezüglichen, bei Wählerversammlungen an mich gerichteten Interpellationen zurückgreifen.

Ein großer Theil der bäuerlichen Bevölkerung ist wirklich der Ansicht, daß diese Bevölkerung nicht nur kein Interesse an Bahnbauten hat, sondern, daß sie sogar durch dieselben geschädigt wird. Ich kann dieser Anschauung nicht die Berechtigung vollständig absprechen, denn Thatsache ist es ja doch, daß wir, je mehr Eisenbahnen gebaut werden, bei uns eine Verringerung der Werthe unserer Landesproducte erleben. Ich spreche in dieser Beziehung vom Standpunkte der Untersteiermärker. Die Eisenbahn z. B., die Sissek mit Steinbrück verbindet, hat deutlich bewiesen, welche Entwerthung die Landesproducte in Südsteiermärk durch die Concurrenz des ungarischen und croatischen Getreides und Weines erfuhr.

Der Umstand, daß Ungarn in so intensiver Weise sein Bahnnetz ausbreitet, wirkt von Tag zu Tag ungünstiger auf uns ein, weil wir jetzt von Ungarn, aus dem Banate Getreide, Wein u. zu einem Preise bekommen, mit welchem wir nach der ganzen Lage unserer Landwirtschaft in Untersteiermark nicht mehr gut concurriren können. Dies ist zwar ein Moment, welches man der Beachtung nicht entziehen, aber natürlich nach meiner Ansicht nicht allein als ausschlaggebend betrachten soll, denn wir müssen doch im Allgemeinen berücksichtigen, daß jedes Land, jeder Volkstamm, welcher mit den anderen Ländern und Volksstämmen mit der Ausgestaltung seines Bahnnetzes nicht gleichen Schritt hält, in der Entwicklung zurückbleibt und nicht concurrenzfähig wird.

Nun komme ich aber auf die finanzielle Seite des Gesetzes zu sprechen.

Die finanzielle Seite dieser Vorlage ist nach meiner Ueberzeugung eine günstige; es ist schon mehrseitig hervorgehoben worden u. zw. sowohl in den Ausschußberathungen, als in den combinirten Comitéstungen, als auch vom Herrn

Berichterstatter, daß die Zustände, wie sie heute im hohen Landtage bezüglich der Subventionirungen an Localbahnen herrschen, absolut nicht mehr haltbar sind und auch nicht weiter belassen werden dürfen.

Ich möchte sagen, wir haben bis jetzt in dieser Beziehung in einer Zeit der Ueberrumpelung des hohen Landtages gelebt. Entweder wurde eine Petition in den hohen Landtag geworfen, ohne daß der Landes-Ausschuß Gelegenheit hatte, das betreffende Project gehörig zu prüfen und im Interesse des Landes gegenüber demselben Stellung zu nehmen, oder es hat der betreffende Interessent getrachtet, einige Gruppen von Abgeordneten günstig für seine Eisenbahnvorlage zu stimmen, damit sie im hohen Landtage im günstigen Sinne durchgepeitscht werde. Dies sind Umstände, wie sie im Interesse der Landesfinanzen nicht gewünscht werden können. Die Landesfinanzen können nur dann gründlich geschützt werden, wenn eben das Project vor dem Momente, wo es dem hohen Landtage zur Beschlußfassung vorgelegt wird, gründlich in jeder Beziehung studirt wird. In dieser Beziehung glaube ich nun zu Gunsten meiner Wählerkreise, welche ja meistens ein directes Interesse an Bahnbauten nicht haben und daher nur eine möglichst geringe Belastung des Landesbudgets durch solche Bauten wünschen, zu handeln, wenn ich für das Eingehen in die Specialdebatte des Gesetzesvorfalles stimmen werde.

Daß der finanzielle Erfolg, welchen wir von dieser Vorlage erwarten, eintreten wird, davon bin ich überzeugt. Die Grundlagen, auf denen dieses Gesetz basiert ist, sind passend. Ich will in dieser Beziehung nur zwei Principien des Gesetzes hervorheben: Das eine Princip, daß das Project gründlich durchstudirt werden muß und zweitens daß für das Unternehmen billiges Capital beschafft wird. Das billige Capital wird eben durch eine Form geschafft, welche dem Lande gar nichts kostet, nämlich durch den Credit des Landes. Sache des Landes-Ausschusses und des hohen Landtages wird es sein, die Projecte auf deren Lebensfähigkeit zu prüfen und wenn dies bejaht wird, wird das Unternehmen durch das billige Baucapital ein gesundes.

Einen finanziellen Erfolg dieser Vorlage erblicke ich auch darin, daß die Steuerkraft des Landes durch ein intensiveres Bahnnetz im Allgemeinen gekräftigt wird — ich will damit nicht sagen, die Steuerkraft des Landwirthes, dieß habe ich schon früher angezweifelt — ich meine die Steuerkraft der industriellen Bezirke und Städte; wie aber die Steuerkraft der Städte und Industrialorte gehoben wird, dann ist es selbstverständlich, daß die Landwirthschaft indirect dadurch einen Vortheil haben, weil es dann möglich ist, die Landesumlage herabzusetzen, woraus auch der Landwirth Nutzen zieht.

Ich möchte noch auf ein Moment aufmerksam machen, welches weder in der combinirten Comitésitzung, noch in der Eisenbahnausschusssitzung zur Sprache gekommen ist. Ich bin eben heute erst von einem Herrn Abgeordneten interpellirt worden, warum nicht in die Vorlage eine Bestimmung bezüglich des Tarifwesens aufgenommen wurde. Das Tarifwesen ist so wichtig für jede Eisenbahn und namentlich für die Localbahnen, daß es jedenfalls gerechtfertigt erscheint, diese Angelegenheit etwas zu besprechen. Ich glaube, einen praktischen Erfolg hätte die Discussion dieser Sache im Ausschusse nicht gehabt. Meine Ansicht ist die, daß das Tarifwesen nur Gegenstand der betreffenden Concessionsurkunde ist, weil sich die Regierung das Recht der Tarifregelung nicht gut nehmen lassen kann, oder sich eigentlich nicht nehmen lassen will, womit sie eben auf dem Standpunkte steht, daß das betreffende Bahnproject vorerst vom Reichsinteresse aus und nicht vom einseitigen Interesse eines Bezirkes oder Landes betrachtet werden darf. Freilich wäre es sehr richtig, wenn es möglich wäre, einen dießbezüglichen Paragraph in das Gesetz aufzunehmen; allein fraglich ist es, ob die Regierung dann das Gesetz genehmigen würde. Weil ich nun glaube, daß dies von der Regierung nicht zugestanden würde, stellte ich einen dießbezüglichen Antrag weder in der Ausschusssitzung noch stelle ich ihn heute.

Ich war so frei, in der ersten Eisenbahnausschusssitzung die Frage anzuregen, ob es denn nicht möglich wäre, bevor man an die Erörterung der Vorlage schreitet, vom Landes-Ausschusse diejenigen Landesbahnen zu erfahren, welche er in erster Linie auf Grundlage der proponirten 10 Millionen ausgebaut zu sehen wünscht. Gestern habe ich nun in einem Journale gelesen, daß ein Landtag, wenn ich nicht irre, war es der von Ober-Oesterreich, wo unsere Vorlage besprochen wurde, eine Resolution beschlossen hat, des Inhaltes, daß er sich der Anschauung der Nothwendigkeit eines Landesbahnen-Gesetzes anschließe, aber vorerst den Landes-Ausschuß beauftragte, dem Landtage eine Art Zukunfts-Localbahnkarte vorzulegen, damit auf Grund dieser Karte der Landtag eine Directive bekäme, welche Geldsumme zum Ausbau der betreffenden Bahnen nöthig wäre,

Ich habe im Ausschusse gefragt, welche Linien wird man denn mit diesen 10 Millionen bauen, wie stellt man sich denn das Netz der Localbahnen vor, welche auf Grundlage dieser 10 Millionen zu bauen wären? Freilich ist die Beantwortung dieser Frage eine sehr schwierige, denn der Landes-Ausschuß wird einfach die Interessenten an sich herantreten lassen. Nun ist allerdings ein Wettlauf der betreffenden Interessenten möglich, denn diese werden trachten, von den 10 Millionen etwas zu bekommen nach dem Sprichworte: „Wer früher kommt, mahlt früher.“ Die

Sache ist also für den Landes-Ausschuß schwierig, denn er weiß nicht, wer an ihn herantreten wird. Er könnte sich vorerst wohl nur dahin aussprechen, welche Linien er im allgemeinen und im speciellen Landes-Interesse als die wichtigsten ansieht.

Nun noch eine Bemerkung. Wenn ich eine Localbahn baue, muß ich mir die Frage vorlegen, wird der Endpunkt dieser Localbahn, welchen ich jetzt fixire, für alle Zukunft das Ende sein, oder ist die Möglichkeit vorhanden, daß die Bahn heute oder morgen weitergebaut wird? Sehen wir den Fall, daß eine Bahn nach einem Landestheile, wo die Orte A und B liegen und welche beide Orte heute als Endpunkte der Bahn gewählt werden können, im Landesinteresse gewünscht wird. Nun tritt aber der Ort A früher in Concurrency um die Bahn und bekommt die Linie bewilligt. Später stellt es sich aber heraus, daß der Ort B bezüglich der Fortsetzung der Linie mehr berücksichtigenswerth gewesen wäre, als A. Nachdem aber die Subvention schon bewilligt ist, erscheint die Localbahn in eine Sackgasse gebaut und es ist für ewige Zeiten ausgeschlossen, daß einestheils B eine Bahn bekommt und anderen Theils, daß die Bahn weitergeführt werden könne.

Uebrigens hat der Umstand, daß eine Zukunfts-eisenbahnkarte nicht entworfen wird, auch etwas für sich. Ich stelle mir die Sache so vor. In letzter Instanz wird doch die Regierung die Einflußnahme ausüben, zu beurtheilen, ob eine Linie als von ihrem Standpunkte aus als Localbahn zu betrachten ist oder nicht. Nehmen wir einen praktischen Fall. Wir haben im Unterlande schon lange ein Interesse an der Herstellung der Verbindung Cilli-Unterdrauburg. Wenn diese Linie im hohen Landtage jemals in Vorlage gekommen wäre und wir hätten bezüglich dieser Linie den Ausdruck Localbahn gebraucht, würde die Regierung dieser Linie wahrscheinlich den Charakter einer Localbahn nicht beimessen gelassen haben, also die ganze Linie hätte als Hauptbahn gebaut werden müssen. Nun haben die Concessionäre die Vorlage gemacht nur bezüglich der Strecke Cilli-Wöllan; die Regierung hat aber sogar dieses Stück nicht als Localbahn betrachtet, sondern sie sagt, sie betrachtet einen Theil dieser Linie, die eigentliche Santhalbahn als Localbahn, die Bahn von Wöllan aber bis zur Santhbrücke als Hauptbahn, weil sie eben die künftigen Fortsetzungen der Linie im Auge hat, einerseits nach Unterdrauburg, andererseits nach Stein. Wenn nun eine Zukunftslocalbahnkarte Steiermarks gemacht werden würde, würden in derselben sicher auch Linien vorkommen, die in voraus schon als Localbahnen nicht zu betrachten wären, demnach von den Wohlthaten dieses Gesetzes ausgeschlossen wären.

Mit Rücksicht also auf diese Umstände erscheint es theilweise besser, daß eine solche Karte nicht aufgestellt

wurde, obwohl es andererseits von sehr großem Interesse wäre, ein derartiges Studium durchgeführt zu wissen.

Mit Rücksicht auf diese vorgebrachten Momente werde ich für das Eingehen in die Specialdebatte stimmen, behalte mir jedoch bezüglich des § 1 vor, zur Vorlage nochmals zu sprechen.

Abg. **Koller** (Vorstädte Graz): Die Behandlung der Eisenbahnfrage im hohen Hause während der letzten Jahre wurde bereits vom Referenten gekennzeichnet und es wurde darauf hingewiesen, daß es hohe Zeit und praktisch ist, nunmehr eine Vorlage zu machen, in welcher eine gewisse Norm festgesetzt wird, wie in Zukunft die Eisenbahnfrage in diesem hohen Hause zu behandeln sein wird. Ich werde daher zu dieser Vorlage nicht sprechen, möchte jedoch im allgemeinen mir erlauben, über die Verhältnisse der Bahnen in Steiermark mit Rücksicht auf ihre Lage und Verbindungen gerade anlässlich dieses Gesetzes meine Meinung und den Wunsch meiner Wähler zum Ausdruck zu bringen. Als seinerzeit die Südbahn noch allein die Steiermark von Norden nach Süden durchschnitt, hatte Graz als Mittelpunkt des Bahnnetzes in Steiermark so manchen Vortheil. Doch von dem Tage als von Bruck durch die heutige Bahn eine directe Verbindung mit Italien hergestellt war, fing es an für Graz nach und nach schädlich zu werden.

Sie alle wissen, daß Steiermark ein Land ist, welches weniger durch die Industrie nach außenhin glänzt, welches weniger in sich selbst in dieser Beziehung die Kraft finden kann, sondern welches durch den Zuzug von Fremden trachten muß, sich für Außen zu erschließen und theilweise seine Wohlfahrt im Fremdenverkehre zu suchen hat. Also Graz fühlte es recht sehr, daß weniger Fremde nach Graz kommen. Aber auch in neuerer Zeit drohen uns Gefahren und wir sehen mit Bangen der Zukunft entgegen und wenn in Mittelfteiermark nicht bald Abhilfe geschieht, wird es vielleicht seinerzeit zu spät sein. Die Nordostbahn, wie sie im Vorjahre in diesem Hause behandelt wurde, hatte aus verschiedenen, hauptsächlich aus finanziellen Gründen nicht das Glück zum Durchbruch zu gelangen und es würde, mit Rücksicht auf die Herstellung dieser Bahn auch die Herstellung der Bahn Fürstfeld-Hartberg vielleicht eine günstigere gewesen sein. Heute muß ich jedoch, ohne gerade gegen die Vorlage dieser Bahn zu sprechen, betonen, daß diese Bahn, wenn sie nicht in irgend einer Weise durch Hinzufügung einer anderen Bahn eine Correctur erfährt, vielleicht gerade der Landeshauptstadt und auch dem Nordosten Steiermarks insofern nicht zuträglich sein könnte, da sie mehr oder weniger die Möglichkeit bietet, das ungarische Eisenbahnnetz, welches an unserer Grenze eines ziemlich regen Ausbaues sich erfreut,

zu unterstützen und die Bahn welche bis nach Pinkafeld gebaut ist, könnte sehr bald nach Steiermark herüber greifen und Hartberg, welches wegen der schweren Verbindung mit Graz mehr nach Wien hinneigt, könnte seinen Verkehr zu unserem Schaden also nicht nur nach Wien, sondern auch nach Ungarn wenden; darauf hinzuweisen, glaube ich nicht als eine Abschweifung von der Sache betrachten zu sollen. Von diesem Gesichtspunkte geleitet, komme ich auf jenes Project, welches von Weiz nach Kaindorf in Vorlage gebracht ist, eventuell mit der Fortsetzung nach Hartberg und möchte daher bitten, daß nicht nur dieses, sondern auch jenes andere Project, welches ebenfalls von Seite des Gemeinderathes der Stadt Graz unterstützt wird, nämlich Köflach-Kittelfeld von Seite des Landes-Ausschusses, der hohen Regierung und des künftigen Landtages einer geneigten Aufmerksamkeit unterzogen werden und beiden volles Wohlwollen geschenkt werde, im Interesse der Hauptstadt, sowie des ganzen Landes und im Interesse der Volkswirtschaft, damit die Capitalien im Innern des Landes bleiben und ihnen nicht die Möglichkeit geboten wird, nach Außen zu gelangen.

Abg. **Heilsberg** (St.-G. Frohnleiten): An die letzten Worte des Herrn Vorredners anknüpfend, in denen er das Wohlwollen des Hauses für die Förderung der Interessen der Stadt Graz erbittet, die auch wir gerne fördern wollen, möchte ich erinnern: was dem Einen Recht ist, ist dem Andern billig und muß den Herrn Redner bitten, auch da, wo es sich um das Interesse eines anderen Landestheiles handelt, nicht allzu ängstlich abzuwägen, was oft nicht in Wirklichkeit, sondern nur durch unbegründete Besorgniß, etwa zu entgehen scheint. Auf die Sache selbst näher einzugehen, wird bei Berathung einer anderen Vorlage hinreichend Gelegenheit sein. Dem Herrn Abg. **Bošnjak** gegenüber ist die Sache sehr leicht. Er ist ein so wohlwollender Gegner der Vorlage, daß er zwar eine Reihe von Einwendungen gebracht hat, aber jede dieser Einwendungen gründlich selbst wiederlegt. So, um beim Ende seiner Ausführungen anzufangen, hat er gemeint, es wäre doch wünschenswerth, ein Generalproject der Localbahnen vorzulegen, um dann zu sehen, was zu wählen ist und was das würdigste und beste sei. Nachdem er diesen Einwand hinlänglich begründet hat, meinte er selbst, daß es eigentlich doch gut ist, daß ein solches Project nicht vorliegt und damit hat er mehr Recht, als wie mit seinem Einwand, denn ich bitte sich die Situation zu denken, die sich dann herausstellen würde.

Es ist von dem Herrn Berichterstatter schon dargestellt worden, in welcher peinlicher Lage, sowohl der hohe Landtag, wie auch die einzelnen Abgeordneten sich befinden, wenn letztere als Petenten um eine Eisenbahn erscheinen. Mit

einem einzigen Strichregen soll es nicht genug sein, es soll ein Platzregen, ein Wolkenbruch von Bahnprojecten auf uns herabstürzen. Wenn Sie die Forderung erheben und die Bedingung stellen, es müsse ein Generalproject aufgestellt werden, so wird eine Schleiße geöffnet und ein Niagara-fall von Eisenbahnforderungen wird über den Landes-Ausschuß hereinbrechen, weil jeder Bezirk, jedes Gebiet fürchten wird, bei dieser Concurrenz zu spät zu kommen, und die Petitionen werden noch einen kürzeren Inhalt haben, nämlich nur die zwei Zeilen: Wir Endesgefertigten bitten um diese oder jene Eisenbahn. Abgesehen davon, was dann für ein Zustand entstehen würde, wird naturgemäß eine lange Zeit vergehen, bis überhaupt nur der Anfang zur That gemacht werden könnte. Der Landes-Ausschuß müßte pflichtgemäß mit seinen Organen alle einzelnen Petitionen prüfen, erwägen, Bericht erstatten und eventuell Anträge stellen. Bis es nach dieser langen Arbeit endlich zur That, zum ersten Beschlusse käme, würden diejenigen, welche vielleicht selbst heute ein Generalproject wünschen, es auf's tiefste bedauern, denn es würden Jahre vergehen und eine Unmasse Arbeit würde fruchtlos gethan sein.

Der Herr Vorredner möge beruhigt sein, es ist nicht die Aufgabe des Landes — und der Landes-Ausschuß wird es auch nicht so auffassen — diese 10 Millionen so rasch als möglich auszugeben. Bei jenen Projecten, welche bereits heute vorliegen und eine mehr oder weniger eingehende Begründung schon erfahren haben, wird noch erwogen werden müssen, in wie weit sie berechtigt sind, aber eine Voraussetzung ist immer maßgebend — und diese werde ich benützen, um einen weiteren Einwand des Herrn Vorredners zu widerlegen — das ist nämlich die, daß die Interessenten selbst, nicht nur durch Petitionen und Anführung von Gründen, sondern auch mit, die Gründe bekräftigenden Thatfachen wirksam für die Ausführung des Unternehmens eintreten. Die Interessenten werden selbst in den Säckel greifen müssen, um die Landesvertretung zu überzeugen, daß sie ein vitales Interesse an der Schaffung einer Bahn haben, und nur dann wird der Landtag den Anlaß und die Berechtigung haben, dem Wunsche der Petenten nachzukommen (sehr richtig links); ich glaube daher, es ist gut so, wie es ist. Von Seite des Herrn Vorredners ist noch ein anderer Einwand erhoben worden. Dieser Einwand — wenn er auch nicht nothwendig war, so ist es doch löblich, daß er ihn erwähnt — ging dahin, daß die Localbahnen nicht in allen Kreisen freudigst begrüßt werden, namentlich nicht in bäuerlichen Kreisen, weil durch die Schaffung neuer Bahnen ein bequemer Weg der ungarischen Concurrenz gebahnt wird, und dadurch das Interesse der hiesigen bäuerlichen Bevölkerung geschädigt werden könnte. Auch der Landes-Ausschuß und der Landtag konnten sich solchen

Argumenten nicht ganz verschließen, aber ich glaube, der Herr Vorredner kann auch in dieser Beziehung beruhigt sein, da die Bahnen, deren Ausbau für die nächsten Jahre projectirt wird, wohl nicht die ungarische Einfuhr befördern können, es kann dies weder von den Bahnen Bobou-Rohitsch noch von Gonobitz nach Plankestein und Untersalce, noch von der Bahn Gleisdorf-Unger-Stubenberg, noch von der Knittelfeld-Köflacher-Localbahn, noch von der Bahn Stainz-Wieselndorf behauptet werden, auch nicht von Bordenberg-Eisenerz; alle diese Bahnen sind eminente Localbahnen, oder nur im Interesse unseres Landes, sie haben bloß dieses Interesse und die inländische Production zu fördern.

Von dem Herrn Vorredner ist auch die Forderung erhoben worden, daß das Land sich einen Einfluß auf die Tarife wahren möge, damit die Tarife nicht ohne das Land geschaffen werden. Da möge sich der Herr Vorredner den Zustand gegenwärtig halten, wie er sich nach Sanctionirung des Gesetzes herausbilden wird. Das Land ist ja entsprechend seiner Beitragsleistungen der eigentliche Eigenthümer dieser Bahnen, und es hat daher als solcher einen vollen Einfluß auf die Tarife, insoferne derselbe nicht von der Oberhoheit des Staates in Anspruch genommen wird.

Gegenüber all' den Bedenken, die dem Herrn Vorredner aufgetaucht sind, aber von ihm selbst eigentlich nicht als begründet erachtet wurden, möge man sich um so leichter beruhigen, als durch diese Vorlage unstreitig zwei sehr große Erfolge alle übrigen Bedenken weit überwiegen, wodurch die Hebung der steirischen Production und die Hebung des Verkehrs im Lande gesichert wird.

Zunächst wird durch den Eintritt des Landescredites, allen jenen Interessenten und Gegenden, welche wirklich dringend eine Bahn benöthigen, hiezu das nöthige Capital gegeben, ohne daß sie es nöthig haben, sich einem Verluste, der oft 20 bis 30 Percent ausmacht, auszusetzen. Ein zweiter Vortheil ist der, daß nach dem Beispiele des Staates die Offertvergebung und der Bau der Bahnen unter Ueberwachung des Landes geschieht, daher der Gewinn für Unternehmer voraussichtlich nicht über einen erlaubten bürgerlichen hinausgehen, und in allen diesen Beziehungen daher das Landesvermögen und die Ertragsfähigkeit der Bahnen möglichst gesichert werden.

Der Herr Vorredner hat gemeint, daß durch diese Eisenbahnbauten weniger die Steuerkraft der bäuerlichen Bevölkerung, wohl aber die der industriellen Kreise gekräftigt werden wird. Ein Beispiel, das in den letzten Tagen besprochen wurde, möge diese Ansicht widerlegen.

Schon jetzt ist es merklich, wie sehr die Leistungsfähigkeit, die Production und die Thätigkeit der Bevölkerung in der Gegend von Bordenberg-Eisenerz durch den

dortigen Bahnbau gehoben wird und sie wird nach der Vollendung der Bahn noch im vollsten Maße steigen; dadurch ist aber auch der Werth der Producte der Landwirtschaft um ein sehr bedeutendes gestiegen und wird noch steigen. Es wird ja jetzt auch schon vielfach, entgegen der Behauptung des Herrn Vorredners, aus ländlichen Kreisen selbst der Wunsch nach Erbauung von Bahnen vorgebracht, weil man in diesen Kreisen wohl schon erkennt, daß durch die leichtere Bringbarkeit der Producte auf den Markt der Werth dieser Producte namhaft erhöht und dadurch das Einkommen der ländlichen Bevölkerung selbst aufs Beste gefördert wird. Es wird dadurch nicht allein eine bloß locale Erhöhung des Wohlstandes hervorgerufen, sondern dieser Wohlstand wird auch auf einen weiten Umkreis hin seinen Wellenschlag erstrecken und es wird gewiß dadurch zu einer höheren Blüthe und zu einem größeren Aufschwunge des ganzen Landes kommen, unabweislich werden die finanziellen Verhältnisse des Landes sich bedeutend bessern, noch mehr als jetzt, wo wir auch heute schon in der glücklichen Lage sind, die Landesumlage um 3% herabsetzen zu können.

Zum Schlusse habe ich noch Eines beizufügen. Der hohe Landes-Ausschuß hat bei Vorlage dieses Gesetzes — und auch der hohe Landtag faßt es gewiß so auf — an dem Grundsätze festgehalten, daß aus der Ausführung dieses Gesetzes den Steuerträgern des Landes keine neue Belastung oder Verpflichtung erwachsen soll und darf, sondern daß einzig und allein innerhalb des Rahmens dieses Gesetzes auch die Verzinsung und Amortisation für das ausgelegte Capital gefunden werden solle. Durch dieses Gesetz wird eine segensreiche und förderliche Entwicklung unseres Eisenbahn- und Communicationswesens geschaffen, es ist auch gewiß, daß diese Thätigkeit des steiermärkischen Landtages, wie schon früher auf diesem Gebiete, eine beispielvolle ist und daß nicht lange Zeit vergehen wird, daß mehrere Landtage, die nur die Botirung dieses Gesetzes abwarten, dem Beispiele des steiermärkischen Landtages folgen werden. Ich glaube daher, daß das hohe Haus vielleicht mit gleicher Einstimmigkeit, wie bei einer anderen Vorlage, seine Zustimmung zu diesem Gesetze geben wird. (Lebhafter Beifall links. — Die Debatte wird hierauf geschlossen.)

Berichterstatter Abg. **Vogel**: Mir ist meine Aufgabe sehr leicht geworden. Ein Gegner für die Vorlage ist nicht aufgetreten; der Herr Abgeordnete Dr. Heilsberg hat den Herren Abgeordneten für die Landgemeinden Cilli einen wohlwollenden Gegner genannt, ich muß aber sagen, daß ich keine eigentliche Gegnerschaft gefunden habe, denn er hat ausdrücklich erklärt, daß er für das Eingehen in die Specialdebatte stimmen werde. Ich muß nun zunächst bemerken, daß der Abgeordnete Vošnjak Mitglied des Eisenbahn-Ausschusses ist, und daß es jedenfalls ein be-

sonderes Interesse geboten hätte, wenn er die Erwägungen, die er heute anbrachte und die zum Theile nicht so unbegründet sind, im Ausschusse vorgebracht hätte, damit sie ernstlich hätten erwogen werden können. Mir bleiben nur noch zwei Dinge zu besprechen, da der Abgeordnete Heilsberg die meisten Einwände schon widerlegt hat.

Der Herr Abgeordnete sagte, daß er den Bauern nicht so unrecht geben könnte, wenn sie die Nützlichkeit der Eisenbahnen in Zweifel stellen. Bei den Eisenbahnen, meine Herren, kommt dasselbe vor, wie bei den Volksschulen, Mittelschulen und Universitäten, ich glaube, daß es derselbe Nutzen ist, und daß wir ganz getrost, ohne unser Gewissen zu beschweren, über diese Ansichten der Landbewohner zur Tagesordnung gehen können. Wer den Nutzen da nicht einsehen will, wird ihn gewiß später einsehen. Gerade in der letzten Sitzung des Staats-Eisenbahnrathees war ich in der Lage, eine ähnliche Situation vertheidigen zu müssen. In einer Stadt in Kärnten, St. Veit, verwahrten sich die Väter der Stadt bei Anlage der Rudolfsbahn auf das Entschiedenste dagegen, daß die Bahn in die Nähe ihrer Stadt gerathen könnte, und heute, meine Herren, petitioniren dieselben Väter, daß in ihrer Stadt ein Anschluß der Bahn stattfinden möge, sie haben schon auf eigene Kosten die nöthigen Frachtenmagazine u. s. w. erbaut.

Diese Kosten hätte sich wohl die Stadt ersparen können, und da habe ich das biblische Wort erwähnt, welches sich gewiß hier bewahrheitet: „Die Sünden der Väter werden heimgesucht an den Kindern bis in's zweite und dritte Glied.“ (Heiterkeit links.) Wenn die Landwirthe heute auch nicht den Nutzen einsehen, wir können beruhigt sein, später werden sie den Nutzen gewiß einsehen.

Der Herr Abgeordnete hat sich auch dahin geäußert, daß ein Programm hätte aufgestellt werden sollen; ja, meine Herren, dann wären wir in derselben Lage, wie bei der Ertheilung von Subventionen. Wenn man die Abgeordneten fragen würde, welche Bahn sie für die notwendigste halten, dann hätte man sich vielleicht mit dem Revolver bewaffnen können. Ich glaube, der Herr Abgeordnete für Hartberg, der jetzt so vergnügt lächelt, würde gewiß die Bahn Hartberg-Fürstenfeld als die notwendigste erklären, und der Herr Abgeordnete Kufovec die Bahn Radkersburg-Luttenberg, und ich bin überzeugt, sie wären gewiß nicht zufrieden, wenn eine andere Bahn in erster Linie gebaut würde. Nun denke ich mir aber die Sache ganz anders. Wir wollen nicht die gewissen Bahnen, sondern wir wollen alle Bahnen, die gebaut werden können, im Rahmen des Gesetzes, und wenn man von den zehn Millionen spricht, so hoffe ich, daß bei kluger Ausführung des Gesetzes damit auch alle Bahnen gebaut werden können, die möglicher Weise das Fünffache des Capitals brauchen.

Wenn die Bahnen richtig ausgeführt werden im Sinne des Gesetzes, wenn sich gezeigt hat, daß wirklich eine Verzinsung eintritt, ist es möglich, die Actien zu verkaufen oder die Prioritäten in Obligationen zu verwandeln, sie zu verkaufen und den Erlös dem Eisenbahnfonde zuzuwenden. Der hohe Landtag hat ganz gewiß nicht die Absicht, jetzt zehn Millionen auszugeben, er wird nur das ausgeben, was nothwendig ist und so nach der Nothwendigkeit fortzuschreiten und das Geld erst dann ausgeben, wenn er sicher ist, daß die Verzinsung eintritt. Ich wiederhole nochmals, daß ich der Ueberzeugung bin, daß bei kluger und gewissenhafter Ausführung des Gesetzes, dasselbe dem Lande nur zum außerordentlichen Segen gereichen wird, und ich würde Sie bitten, diesem Gesetze einmüthig die Zustimmung zu ertheilen, da darin der Landes-Ausschuß ein Zeichen erblicken wird, daß wir ihm großes Vertrauen entgegen bringen. Ich habe bei jeder Gelegenheit betont, und betone es nochmals, daß die Ausführung des Gesetzes eine große Verantwortlichkeit von Seite des Landes-Ausschusses involvirt. Er hat aber das Gesetz eingebracht, und deshalb kann man auch denken, daß er sich seiner Aufgabe bewußt ist. (Beifall.)

Landeshauptmann: Ich habe die bis jetzt geführte Discussion als Generaldebatte betrachtet und ersuche nunmehr den Herrn Berichterstatter, die einzelnen Paragraphen zu verlesen. Wenn Jemand zu einem Paragraphen zu sprechen wünscht, bitte ich, sich zum Worte zu melden.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Vogel** (liest):

„§ 1. Die Ausführung von Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen, Dampfstramways etc.) deren Nothwendigkeit vom Standpunkte des allgemeinen Landesinteresses außer Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, daß die Interessenten (insbesondere Gemeinden, Bezirke und Private) außer Stande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, kann auf Grund einer vom Landesauschusse zu erwerbenden besonderen Bau- und Betriebsconcession, oder in Durchführung einer von Interessenten oder einer Privatunternehmung erworbenen Concession, in Gemäßheit der für die Concessionirung, den Bau und Betrieb von Localbahnen geltenden gesetzlichen Vorschriften und in Gemäßheit der Bestimmungen dieses Gesetzes, durch das Land erfolgen.“

Abg. Serman (L.-G. Rann): Ich bin ein Gegner der Localbahnen dann, wenn sie mit Betheiligung von Körperschaften gebaut werden sollen, welche Steuerzuschläge einheben, weil ich eben die Steuerträger geschont wissen will. Bezüglich der Steuerträger, die Landeszuschläge

zahlen, wird durch dieses Gesetz ein Schutz gewährt, diese werden nicht mehr maßlos in Anspruch genommen werden können. Bei der Gemeinde ist der Steuerträger auch geschützt, denn die Gemeindeordnung schreibt vor, daß bei Investitionen im größeren Style Abstimmungen der Wähler vorgenommen werden müssen, wobei Dreiviertel der Wahlberechtigten mit Dreiviertheilen der Steuer-vorschreibung zustimmen müssen.

Der Gemeindesteuerzahler ist also geschützt. Nicht geschützt sind aber die Bezirksinsassen, die Steuerzahler im Bezirksverbande. Gegen Bezirksvertretungsbeschlüsse gibt es in merito auch keine Beschwerde. Die Beschwerden werden bloß formell geprüft, ob die Versammlung beschlußfähig war, ob die Stimmenmehrheit erzielt wurde, ob die Einladung rechtzeitig erfolgt ist. Ueber das Meritum dieses Beschlusses wird in weiterer Instanz nicht mehr entschieden. Der Bezirksinsasse ist also zum Beitrage der Localbahnen unbedingt gebunden und verpflichtet, er kann sich dagegen gar nicht wehren, er ist schutzlos.

Man wird vielleicht einwenden, daß die Bezirksvertretungen autonom sind und daß das Steuerzuschlagsrecht ein Accedens der Autonomie ist. Aber ich plaidire dafür, daß auch der Steuerträger autonom sei. Kaiser Josef II. hat eine Steuerreform eingeführt und den Steuerträger autonom gestellt. Er hat ein Maximum der Steuer ausgesprochen. 70% des Einkommens müssen dem Steuerträger rein bleiben und nur 30% darf er abzugeben gezwungen werden. Von diesen 30% gehören 18% der Grundherrschaft und 12% dem Aerar. Der Steuerträger hat da eine Basis gehabt, wie er sich wirtschaftlich stellt, er hat gewußt, was ihm bleibt. Jetzt weiß dieß kein Mensch, weil so viel Factoren sich in das Recht der Steuerzuschläge theilen. Die Bezirksvertretungen sind auch nicht von ewiger Dauer, sie können aufgelassen werden; ferner haben die Bezirke oft ein verschiedenartiges Interesse. Der eine Theil des Bezirkes neigt bereits zu einer Bahn hin. Es bleibt oft nur ein einzelner Theil des Bezirkes an dem Bahnbau interessirt; die Betreffenden, die kein Interesse haben, werden jedoch majorisirt und müssen dazu zahlen, und sie werden vermöge § 8 auch sogar mit Executionen heimgesucht. Wenn irgendwo ein Project einer Localbahn propagirt wird, so kann man sich vorstellen, wie alle Ueberredungskunst aufgeboten wird, um den Bezirks-Patriotismus aufzurütteln. Ich stelle mir vor, daß es in diesem Falle nicht anders sein wird, wie während der Gründungs-Mera in Wien. Damals hing der Himmel voller Geigen und Engel, aber Niemand ist gezwungen worden; jeder, der sich an den Gründungen betheiligt hat, hat es freiwillig gethan,

er ist nicht erequirt worden, und hat er traurige Erfahrungen gemacht, konnte er Niemandem die Schuld geben. Anders ist es jedoch hier bei einer Steuerumlage, wo man gegen seinen Willen getroffen wird.

Ich möchte daher beantragen, daß die Nennung der Bezirke in den §§ 1, 3 und 8 ausgelassen wird.

Bei den Bezirken gibt es kein solches Sperrgesetz, welches wir zu beschließen daran sind.

Selbst der hohe Landtag hat es für nothwendig erachtet, sich die Hände zu binden, um vor zu vielen Verausgaben gesichert zu sein, bei den Bezirksvertretungen besteht ein solches Sperrgesetz durchaus nicht. Ich stimme für das Gesetz im Allgemeinen, weil es Gelegenheit bietet, zwischen zwei Uebeln das kleinere zu wählen, beantrage jedoch, daß das Wort „Bezirke“ aus der vierten Zeile des § 1 eliminirt werde.

Abg. **Bošnjak** (L.-G. Cilli): Ich habe im Eisenbahnausschusse schon die Idee des Herrn Vorredners vertheidigt. Ich habe, der Einzige, gegen die Stylisirung des Paragraphen gestimmt, weil ich die Eliminirung der Bezirke haben wollte. Der Herr Abgeordnete Ferman hat seinen Antrag, nach mehreren Seiten erschöpfend, motivirt, daher ich wenig hinzuzufügen brauche. Ich mache das hohe Haus auf die Zusammensetzung der Bezirksvertretungskörper aufmerksam. Die Bezirksvertretung besteht aus der Gruppe der Städte und Märkte, der Industriellen, des Großgrundbesitzes und der Landgemeinden. Nun ist ja der Fall sehr selten, und mir ist gar keine Bezirksvertretung bekannt, wo die Landgemeinden in der Majorität wären, oder wo Elemente in der Majorität wären, die in erster Linie auf die Hebung der Landwirthschaft Rücksicht nehmen, und weil ich eben ein Vertreter eines Landgemeindebezirkes bin, muß ich mich den Ausführungen und dem Antrage des Herrn Abgeordneten Ferman anschließen.

Ich werde daher gegen den § 1 und für den Antrag des Herrn Abgeordneten Ferman stimmen.

(Der Antrag des Abgeordneten Ferman wird nicht genügend unterstützt und die Debatte hierauf geschlossen.)

Berichterstatter des Eisenbahnausschusses **Vogel**: Ich bitte die Herren zu berücksichtigen, daß im § 1 die Gemeinden, Bezirke und Private nur beispielsweise angeführt sind. § 1 schließt nicht aus, daß, wenn der ganze Bezirk bei der Sache nicht interessirt ist, die einzelnen Gemeinden es thun können; die Gebahrung der einzelnen Gemeinden unterliegt wieder der Controle der Bezirksvertretung, und wenn höhere Summen in Frage kommen, der des Landes-Ausschusses und des

Landtages, also eine Gefahr in der Textirung liegt nicht vor, und es wäre sehr bedauerlich, wenn die Bezirke ausblieben, da es sehr wenige Fälle geben wird, wo der ganze Bezirk nicht interessirt ist, und man von den Bezirksvertretungen eher erwarten darf, daß sie den Verhältnissen gebührend Rechnung tragen, wie von den einzelnen Landgemeinden. (§ 1 wird hierauf angenommen.)

Landeshauptmann: Ich bitte, § 2 zu verlesen. Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Vogel** (liest):

„§ 2. Zu diesem Zweck wird ein vom Landesfond abgetrennt zu verwaltender und zu verrechnender „Steirischer Localeisenbahnfond“ gebildet, und zwar:

1. Durch den Erlös eines „Steirischen Landes-Eisenbahnanlehens“ im Höchstbetrage von zehn Millionen Gulden in Noten österreichischer Währung.

2. Durch die dem Lande zufallenden Betriebsüberschüsse der auf Grund dieses Gesetzes vom Lande erbauten Localbahnen, beziehungsweise durch die Erträge der vom Lande übernommenen Localbahn-Prioritätsactien.

3. Durch die Zuschüsse und Beiträge der Interessenten (insbesondere Gemeinden, Bezirke, Private) oder des Staates, zum Baucapital der einzelnen Localbahnen (§ 4).

4. Durch die Zinsen der zeitweise vorhandenen und nicht unmittelbar zu verausgabenden Baarmittel.

5. Durch den Erlös aus dem Verkauf der auf Grund dieses Gesetzes erbauten Localbahnen (§ 9, Punkt 3).

6. Durch die Eingänge aus der planmäßigen Rückzahlung, oder aus dem Verkaufe der vom Lande übernommenen Prioritätsactien von Localbahngesellschaften, endlich

7. aus dem Erlöse in Folge der Ausgabe von Prioritäts-Obligationen, welche vom Lande in Gemäßheit der Bestimmungen des § 6 ausgegeben werden.

Die unter Zahl 5, 6 und 7 bezeichneten Eingänge, sowie die in den Bahnerträgen (P. 2) enthaltenen planmäßigen Tilgungsquoten des Anlagecapitals jener Localbahnen, für welche keine besonderen Actiengesellschaften gebildet werden, sind, sofern diese Eingänge nicht in neuen Localbahnbauten investirt werden, zur Tilgung des in Punkt 1 angeführten Landes-Eisenbahnanlehens zu verwenden.

Der Landes-Eisenbahnfond kann über Beschluß des Landtages (§ 9, Punkt 7) insbesondere im Falle

des Verkaufes der sämmtlichen aus demselben errichteten Localbahnen aufgelöst und mit dem Landesfond vereinigt werden, in welchem Falle auch die etwa noch bestehenden Verpflichtungen des Landes-Eisenbahnfondes auf den Landesfond übergehen.

Wenn wider Erwarten der Landes-Eisenbahnfond zur Bedeckung des Erfordernisses für Verzinsung und Amortisation des Landes-Eisenbahnanlehens nicht ausreichen sollte, ist der Abgang vom Lande zu bedecken.“

(Dieser Paragraph wird ohne Debatte angenommen.)
§ 3 lautet (liest):

„§ 3. Aus dem nach § 2 zu bildenden Localeisenbahnfonde sind zu bestreiten:

1. Die Kosten der betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung der auf Grund dieses Gesetzes auszuführenden Localbahnen.

2. Die Kosten für allfällige weitere Investitionen (Reconstructions, Erweiterungsbauten und Anschaffungen) auf bereits vollendeten und in Betrieb gesetzten, ebensolchen Localbahnen.

3. Die zur Verzinsung und Tilgung des Landes-Eisenbahnanlehens (§ 2, Punkt 1) erforderlichen Beiträge, und

4. die Kosten der Verwaltung des Localeisenbahnfondes einschliesslich jener des zu errichtenden Landes-Eisenbahnamtes (§ 10).“

(Dieser Paragraph wird ohne Debatte angenommen.)
§ 4 lautet (liest):

„§ 4. Der Localeisenbahnfond hat die Aufgabe, die Erbauung von Localbahnen wesentlichst durch eine billige Geldgebung zu ermöglichen. Der Ertrag der Bahnen und die Beiträge von Interessenten sollen die vierprocentige Capitals-Verzinsung sammt Amortisations-Quote der vom Lande in der Bahn investirten Summen möglichst sicherstellen; zu dem Ende kann der Localeisenbahnfond zum Baue einer Localbahn nur dann herangezogen werden, wenn seitens der Interessenten und des Staates, oder seitens eines von beiden Theilen allein, entweder:

1. Beiträge zum Bancapitale in der Höhe von wenigstens einem Dritttheile des Gesamterfordernisses à fond perdu, oder gegen Ueberlassung von Stammactien des Unternehmens, welche zum vollen Nennwerthe zu übernehmen sind, zugesichert werden, oder

2. auf Concessionsdauer die Verpflichtung übernommen wird, für den Fall, als die jährlichen Betriebsüberschüsse der in Frage kommenden Localbahn zur Bedeckung des Erfordernisses für die vierprocentige

tige Verzinsung, sowie für die Tilgung des Anlagecapitales innerhalb 90 Jahren nicht ausreichen sollten, Zuschüsse bis zu mindestens drei Achtel ($\frac{3}{8}$) dieses jährlichen Gesamterfordernisses zu leisten.

In letzterem Falle können an Stelle der von den Interessenten oder dem Staate übernommenen Erträgnisgarantie, zu vereinbarende Capitalsabfindungen zu Gunsten des Localeisenbahnfondes in Baarem, oder durch unentgeltliche Grundabtretung, Lieferung von Materialien und sonstigen Leistungen treten.“

Abg. Franz Graf **Attems** (G.-G.-B.): Hohes Haus! Es regen sich selbstverständlich bei Durchsicht der Gesetzesvorlagen, welche in Behandlung stehen, bei aufmerksamer Beurtheilung verschiedene Bedenken und Zweifel in den betreffenden Abgeordneten; es ist jedoch selbstverständlich nicht möglich, allen diesen Zweifeln und Bedenken in entsprechender Weise nachzuhängen und ihnen entsprechenden Ausdruck zu geben, wenn die betreffende Vorlage verhältnismässig nur kurze Zeit im hohen Hause zur Beurtheilung vorliegt und ich möchte daher nur im Allgemeinen die Bitte an den Landes-Ausschuss richten, daß es ihm, falls in kommenden Jahren wieder derartige einschneidende Gesetzesvorlagen dem hohen Hause überreicht werden sollten, genehm sei, diese Vorlagen, wenn möglich, sofort beim Zusammentritte des hohen Landtages dem Hause zu übergeben, nachdem es ja sehr schwierig ist, sich in die ganze Angelegenheit zu vertiefen, wenn derartige Vorlagen erst gegen Ende der Landtagsperiode dem hohen Hause, also zu einer Zeit übermittelt werden, wo man ohnedies durch viele andere Landtagsgeschäfte stark in Anspruch genommen wird.

Bei Durchsicht des § 4 ist in mir, bezüglich des Schlusssatzes, ein wesentliches Bedenken rege geworden, welchem ich hier durch Stellung eines Antrages Ausdruck geben möchte. Es ist nämlich nach meiner Auffassung eine kleine Unklarheit. Der Punkt 1 des § 4 bestimmt, daß die Bahnen dann gebaut werden sollen, wenn mindestens $\frac{1}{3}$ des Stammcapitals, sei es nun in Stammactien oder à fond perdu von den Interessenten oder vom Staate übernommen werden. Der Punkt 2 des § 4 bestimmt, daß die Bahnen auch dann gebaut werden können, wenn die Interessenten oder der Staat mindestens $\frac{3}{8}$ der 4%igen Verzinsung garantiren; weiters wird aber nun in dem Nachsatze gesagt, daß auch an Stelle dieser Garantie wieder Capitals-Abfindungen im Baarem oder durch andere Leistungen treten können, es wird also im § 4 zweimal von Capitals-Abfindungen gesprochen, im Punkt 1 und im Punkt 2, nach welcher letzterem die Zinsengarantie in eine Capitals-Abfindung umgewandelt werden könne; es ist hier aber keineswegs zum Ausdruck gebracht, von welchen

Grundsätzen sich der Landes-Ausschuß, welcher die Capitals-Abfindung mit den Interessenten zu vereinbaren haben wird, hiebei leiten lassen muß. Dies ist jedoch eine Sache, welche keineswegs als selbstverständlich hingestellt werden kann.

Man kann sich da von verschiedenen Grundsätzen leiten lassen, man kann z. B. sagen, der Interessent hat $\frac{3}{8}$ der Zinsengarantie zugesagt, daher werde ich das Capital nach der Höhe dieser $\frac{3}{8}$ Zinsengarantie feststellen; andererseits kann man auch sagen, es ist Aufgabe des Landes-Ausschusses hier nicht nur die Höhe der Zinsengarantie ins Auge zu fassen, sondern auch die größere oder geringere Wahrscheinlichkeit der Heranziehung desjenigen, welcher die Garantie leistet, zu einer thatsächlichen Zahlung.

Ich möchte hier ein kleines Beispiel bringen. Nehmen wir an, die 4%ige Verzinsung des Baucapitales würde 80.000 Gulden betragen, so müßte der Landes-Ausschuß von den Interessenten eine Zinsengarantie von mindestens $\frac{3}{8}$, das sind 30.000 Gulden in diesem Falle verlangen. Nun würde derjenige, welcher die Zinsengarantie zu leisten hätte, dem Lande sagen, mir ist eine Capitalsabfindung lieber; das wäre nun der Moment, wo dann der Landes-Ausschuß mit dem Interessenten die Höhe der Capitalsabfindung zu vereinbaren hätte; da soll nun nach meinem Dafürhalten der Landes-Ausschuß nicht in der Weise vorgehen, daß er sagt: Deine Zinsengarantie beträgt 30.000 Gulden, daher werden wir nunmehr diesen Betrag capitalisiren, sondern der Landes-Ausschuß hätte insbesondere den Grad der Wahrscheinlichkeit in Erwägung zu ziehen, welcher dafür vorhanden ist, daß derjenige, welcher die Zinsengarantie zu leisten hat, auch zur Zahlung der Zinsen wirklich herangezogen werden wird. Wenn wir annehmen, daß es sich um eine Bahn handelt, welche voraussichtlich sehr productiv sein wird, so ist es ja möglich, daß diese 30.000 Gulden gar niemals von dem betreffenden Interessenten werden in Anspruch genommen werden; handelt es sich aber um eine Bahn, welche voraussichtlich diese 4%ige Verzinsung nicht abwerfen wird, so ist es natürlich, daß der Interessent herangezogen wird.

Ich wäre nun der Ansicht, daß es dem Principe der Gerechtigkeit entsprechen würde, wenn je nach der größeren oder geringeren Wahrscheinlichkeit der Heranziehung zu der thatsächlichen Zahlung die Höhe der Capitalsabfindung bestimmt würde, und ich glaube, daß es nothwendig ist, dem Landes-Ausschusse zur Vermeidung künftiger Irrthümer und Ungleichheiten diesbezüglich eine bestimmte Directive zu geben, und von diesem Gesichtspunkte ausgehend erlaube ich mir den Antrag zu stellen, daß Absatz 2 des Punktes 2 des § 4 zu lauten habe (liest):

„In letzterem Falle können an Stelle der von den Interessenten oder dem Staate übernommenen Erträgnisgarantie zu vereinbarende, ihrem Werthe nach der abgelösten Erträgnisgarantie entsprechende Capitalsabfindungen zu Gunsten des Localeisenbahnfondes in Baarem oder durch unentgeltliche Grundabtretung, Lieferung von Materialien und sonstigen Leistungen treten. Bei Beurtheilungen des Werthes der Erträgnisgarantie ist in diesem Falle insbesondere auch die größere oder geringere Wahrscheinlichkeit der Heranziehung zur Zahlung der Erträgnisgarantie ins Auge zu fassen.“

(Dieser Antrag wird genügend unterstützt.)

Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. **Schmiderer**: Hohes Haus! Der Herr Abgeordnete Graf Attems hat in einer bestimmten Richtung, wenn auch in sehr liebenswürdiger Weise, so doch einen kleinen Vorwurf an den Landes-Ausschuß gerichtet, daß dieser nämlich eine so einschneidende Gesetzesvorlage gewissermaßen in der letzten Stunde in das hohe Haus gebracht hat. Ich muß wohl im Namen des Landes-Ausschusses sagen, daß die Schuld nicht an uns liegt. Der Umstand, daß wir die Vorlage so schnell und mitten in der Session bringen mußten, beweist, wie dringend sie gewesen ist. Der Landes-Ausschuß ist das ganze Jahr hindurch absolut nicht zur Kenntniß gekommen, ob und welche Eisenbahn-Vorlage überhaupt in's hohe Haus kommen wird. Wir haben ja auch im Motivenberichte bereits die Art und Weise mitgetheilt, wie diese Eisenbahnvorlage gebracht und behandelt wurde. Inmitten der Session sind eben diese Vorlagen gekommen, und weil sie auch in heuriger Session wiedergekommen sind, so mußte eine Remedur geschaffen werden. Die Eisenbahn-Vorlage Knittelfeld-Köflach habe ich selbst z. B. erst kaum vor ungefähr 14 Tagen zu Gesicht bekommen, und weil eben diese Vorlagen da waren, so mußte auch mitten in der Session diese Eisenbahn-Vorlage gebracht werden.

Der Herr Graf Attems hat von den leitenden Grundsätzen gesprochen, nach welchen sich der Landes-Ausschuß bei diesen Capitalsabfindungen benehmen soll. In jedem einzelnen Falle wird es Gegenstand der Erwägung sein, in welcher Weise vorgegangen werden soll und der Herr Abgeordnete kann überzeugt sein, daß seine Anordnungen uns bestimmen werden, in einzelnen Fällen genau zu erwägen, wo es sich um die Heranziehung der Leistungen der einzelnen Interessenten handeln wird, und wenn wir die Vorlage bringen, wird es Sache des Landtages sein, zu erwägen und zu beurtheilen, ob von Seite des Landes-Ausschusses nach den Grundsätzen vorgegangen würde, die der Herr Abgeordnete angedeutet hat.

(Die Debatte wird hierauf geschlossen.)

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Vogel**: Ich muß dem Herrn Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. Schmiderer beipflichten. Eine Schablone für Eisenbahnen gibt es nicht. Jede Bahn hat andere Verhältnisse und diese müssen berücksichtigt werden. Für jede Bahn wird ein besonderes Gesetz gegeben und man muß bei jeder Bahn von verschiedenen Gesichtspunkten ausgehen. Ich könnte daher nicht beistimmen, schon jetzt dem Landes-Ausschusse Directiven zu geben, die vielleicht sehr gut gemeint, aber zwecklos sind und auch verwirren können. Ich möchte daher bitten, den § 4, wie er vom Eisenbahn-Ausschusse vorgeschlagen ist, beizubehalten.

(Bei der Abstimmung wird der Antrag des Abg. Franz Graf Attems abgelehnt und § 4 nach dem Antrage des Eisenbahn-Ausschusses angenommen.)

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Vogel** (liest):

„§ 5. Für jene Localbahnen, deren Baucapital im Sinne der Bestimmungen des § 4 P. 1 zum Theile durch Capitalbeiträge der Interessenten oder des Staates aufgebracht werden, sind, sofern diese Beträge gegen Refundierung in Stammactien und nicht à fond perdu zugesichert werden, besondere Actiengesellschaften zu bilden, und erhält das Land für den von demselben aufzubringenden Rest des Anlagecapitals, sowie für die im § 3 ad 2 vorgesehenen Auslagen Prioritätsactien mit dem Anspruch auf eine vierprocentige Vorzugsdividende sammt Amortisations-Quote vor den Stammactien, zum vollen Nennwerthe.

Die Agenden dieser Gesellschaften sind, falls dieselben nicht von der betriebsführenden Eisenbahnverwaltung übernommen werden, vom Landes-Eisenbahnname (§ 10) zu besorgen.

In den Gesellschaftsstatuten ist dafür vorzusehen, daß die Functionen des Vorstandes dieser Gesellschaften als Ehrenämter unentgeltlich versehen werden.“ (§ 5 wird ohne Debatte angenommen.)

§ 6 lautet (liest):

„§ 6. Die im Sinne des § 4 P. 2 auf Grund einer von den Interessenten oder vom Staate zugesicherten Erträgnißgarantie, oder nach § 4 P. 1 auf Grund von Beiträgen à fond perdu ausgeführten Localbahnen, werden unbeschadet des gesetz- und concessionsmäßigen Einlösungs- und Heimfallrechtes des Staates, für Rechnung des Landes als des alleinigen Concessionärs betrieben und verwaltet.

Das Land ist berechtigt, bezüglich solcher Localbahnen unter Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften, und mit besonderer staatlicher Genehmigung, Priori-

tätsobligationen auszugeben, welche mit höchstens 4% verzinst, innerhalb der Concessionsdauer zurückgezahlt, und ob der für die betreffende Localbahn eröffneten Eisenbahn-Bucheinlage sichergestellt werden.“

(§ 6 wird ohne Debatte angenommen.)

§ 7 lautet (liest):

„§ 7. Der Bau der in Gemäßheit dieses Gesetzes herzustellenden Localbahnen ist, sofern derselbe nicht etwa unter unmittelbarer Leitung und Ingerenz der Staatsverwaltung durchgeführt werden sollte, gleich den Materiallieferungen vom Landes-Ausschusse in einer den Interessen des Landes entsprechenden Weise, und zwar thunlichst im Offertwege zu vergeben.

Der Betrieb solcher Localbahnen ist in der Regel auf Grund, von durch den Landes-Ausschuß abzuschließenden Betriebsverträgen der k. k. Staats-Eisenbahnverwaltung oder der Verwaltung der anschließenden Hauptbahn gegen Vergütung der, eventuell pauschalmäßig festzusetzenden Betriebskosten zu übertragen, bei dem Abgange einer diesfälligen Vereinbarung aber in eigener Regie zu führen.

Die unmittelbare Ueberwachung des Baues und Betriebes der auf Grund dieses Gesetzes hergestellten Localbahnen erfolgt, unbeschadet des den Staatsorganen gesetz- und concessionsmäßig oder in Folge besonderen Vorbehaltes zustehenden Aufsichtsrechtes durch das Landes-Eisenbahnamt.“

(§ 7 wird ohne Debatte angenommen.)

§ 8 lautet (liest):

„§ 8. Für jede auf Grund dieses Gesetzes hergestellte Localbahn ist eine besondere Betriebsrechnung zu führen, u. zwar auch dann, wenn für dieselbe keine selbstständige Actiengesellschaft gebildet wird.

Die nach diesen Rechnungen ermittelten Zuschußbeträge (§ 4 P. 1 und 2) sind von den Verpflichteten vorbehaltlich der nachträglichen Austragung etwa bei der Prüfung der Rechnung durch die Staatsverwaltung sich ergebenden Differenzen innerhalb der ersten Hälfte des der Rechnungsperiode folgenden Jahres, an das Landes-Obervernehmeramt in Graz einzubezahlen.

Sollten Interessenten mit ihren Leistungen im Rückstande bleiben, so ist der Landes-Ausschuß berechtigt, wegen Einbringung derselben hinsichtlich der Bezirke oder Gemeinden im Sinne des Landesgesetzes vom 25. Mai 1875, Landesgesetzblatt Nr. 27, beziehungsweise gegen sonstige Interessenten im Wege der politischen Execution vorzugehen.

Die Vertheilung, respective Verwendung der Superdividende der Localbahn-Actiengesellschaften, sowie

über die Rückzahlung etwa nach § 4 P. 2 geleisteter Garantievorschüsse aus den Ertragsüberschüssen, sind nach Maßgabe der von Fall zu Fall mit den Interessenten oder der Staatsverwaltung getroffenen Vereinbarungen festzustellen.“

(§ 8 wird ohne Debatte angenommen.)

§ 9 lautet (liest):

„§ 9. Dem Landtage bleibt vorbehalten, die Beschlußfassung und Entscheidung über:

1. den Zeitpunkt und die Modalitäten der Begebung des nach § 2 P. 1 aufzunehmenden Landes-Eisenbahnanlehens;
2. den Bau von Localbahnen, welche auf Grund dieses Gesetzes hergestellt werden sollen;
3. die Veräußerung der auf Grund dieses Gesetzes hergestellten Localbahnen;
4. den Verkauf der vom Lande nach § 5 übernommenen Prioritätsactien von Localbahngesellschaften;
5. die Ausgabe von, auf einzelne Localbahnen sicherzustellenden Prioritäts-Obligationen (§ 6);
6. die vom Landes-Ausschuß alljährlich dem Landtage mit Bericht vorzuliegenden Rechnungsabschlüsse des steierm. Landeseisenbahnfondes;
7. die Organisation des Landeseisenbahnamtes;
8. die eventuelle Auflösung des Landeseisenbahnfondes und Vereinigung desselben mit dem Landesfond (§ 2).“

(§ 9 wird ohne Debatte angenommen.)

§ 10 lautet (liest):

„§ 10. Dem Landes-Ausschuße obliegt im Allgemeinen die Vorbereitung und Antragstellung hinsichtlich der nach § 9 der Beschlußfassung und Entscheidung des Landtages vorbehaltenen Angelegenheiten, sowie die Durchführung der diesfalls vom Landtage gefaßten Beschlüsse, insbesondere die Durchführung der Vorerhebungen und Verhandlungen zum Zwecke der Sicherstellung des Baues von Localbahnen auf Grund dieses Gesetzes, der Abschluß von diesfälligen Präliminarverträgen mit den Interessenten, Unternehmern und Eisenbahnverwaltungen, sowie der erforderlichen Vereinbarungen mit der Staatsverwaltung; die Erwerbung der definitiven Concession für vom Landtage beschlossene neue Localbahnen; der Abschluß der Bau- und Lieferungs-, sowie der Betriebsverträge, die Ueberwachung des Baues und Betriebes der Localbahnen, die Ueberprüfung der Betriebs- und Ertragsrechnungen, die Besorgung der Agenden der Localbahn-Actiengesellschaften, dann

die Durchführung der in Gemäßheit dieses Gesetzes und der Beschlüsse des Landtages (§ 9) nothwendigen finanziellen Transactionen.

Zur Besorgung der technisch-administrativen Geschäfte in Ansehung der auf Grund dieses Gesetzes herzustellenden Localbahnen, insbesondere zur gewissenhaften Prüfung der vorgelegten Eisenbahnprojecte vom technischen und commerciellen Standpunkte wird ein als Executiv-Organ des Landes-Ausschusses fungirendes „Landes-Eisenbahnamt“ errichtet, dessen Organisation vom Landtage über Antrag des Landes-Ausschusses festgesetzt wird.“

Abg. Franz Graf **Uttems** (G.-G.-B.): Ich habe mir die Frage vorgelegt, ob es nothwendig sein wird, ein eigenes Landes-Eisenbahnamt zu creiren und mußte dabei insbesondere in's Auge fassen: Welches wird in den nächsten Jahren — und darum handelt es sich hauptsächlich vorläufig — die Aufgabe eines eben errichteten Landes-Eisenbahnamtes sein, wird dieses Amt viel zu thun haben oder nicht und ist es daher nothwendig oder nicht? Ich glaube nun, daß der Geschäftskreis dieses Landes-Eisenbahnamtes wenigstens in den allerersten Jahren ein unbedeutender sein wird, so daß ich mich nicht der Ansicht hingeben kann, daß es nothwendig ist, zur Bewältigung dieser Geschäfte ein eigenes Amt zu creiren. Ich glaube vielmehr, daß, nachdem wir im Lande bereits zahlreiche technische Organe angestellt haben, es bei einigem Fleiße — und daran zweifle ich nicht, daß dieser vorhanden sein wird — dem Landesbauamte gelingen wird, die Agenden, welche dem Landes-Eisenbahnamt zugewiesen sind, wenigstens in den ersten Jahren, bis man sieht, welchen Umfang das ganze Geschäft annimmt, vollkommen zu bewältigen. Ich stelle mir die Sache — natürlich ein ganz klares Bild über die künftige Ausgestaltung dieser Dinge konnte man sich nicht machen — im Allgemeinen derart vor, daß es sich hauptsächlich wohl nur um den Bau handeln wird, nicht aber um den Betrieb der Bahnen und beim Baue der Bahnen selbst auch nicht um den Bau in eigener Regie, sondern um den Bau im Begebungswege. Das sind Dinge, welche allerdings zu thun geben, aber doch nicht derart, daß zur Bewältigung dieser Arbeit ein eigenes Amt nothwendig ist. Denn dagegen müßte ich mich schon jetzt aussprechen, wenn man dieser Vorlage den Sinn unterlegen wollte, als wäre es auf die Verländerung der Eisenbahnen Steiermarks überhaupt abgesehen. Es ist ja doch etwas ganz Anderes, wie mit der Feuereassuranz. Bei dieser begründete man die Verländerung damit, daß eine Verstaatlichung nicht möglich ist. Bei einer Verländerung des Eisenbahnwesens müßte das Land da gewissermaßen mit dem Staate in Concurrenz treten, welche das Land nicht bestehen könnte.

Die gegenwärtige Vorlage hat nach meiner Ansicht einzig und allein den allerdings gesunden Zweck, das gute Ziel, den Bau von Eisenbahnen durch Capitalbeschaffung zu ermöglichen und zu fördern; aber von einer Veränderung des Eisenbahnwesens will ich nichts wissen (sehr richtig!) und eben von diesem Gesichtspunkte erscheint mir wenigstens für die erste Zeit, in welcher die Geschäfte, die sich aus der ganzen Angelegenheit ergeben, noch nicht einen so großen Umfang haben werden, die Schaffung eines Eisenbahnamtes überflüssig; ich möchte daher, obwohl ich durchaus nicht der Ansicht bin, daß wir uns jetzt schon überhaupt gegen die Schaffung eines Eisenbahnamtes aussprechen sollen, den Antrag stellen, es seien im zweiten Absätze des § 10 nach den Worten „Standpunkte wird“ die Worte „im Falle des eintretenden Bedarfes“ einzuschalten, und am Schlusse des zweiten Absatzes sei noch folgendes dritte Alinea beizufügen (liest):

„Bis zur Bestellung des Landes-Eisenbahnamtes hat das Landesbauamt die Functionen desselben zu versehen.“

(Dieser Antrag wird hinreichend unterstützt.)

Abg. Dr. **Seilsberg** (St.-G. Frohnleiten): Die Beforgnisse, welchen der geehrte Herr Vorredner jetzt Ausdruck gegeben hat, sind auch bei Beginn der Berathungen sowohl damals, als eine Vorbesprechung stattgefunden hat, als auch im Eisenbahn-Ausschusse selbst laut geworden; dies geschah besonders aus dem Grunde, weil man besorgt war, es könnte das Eisenbahnamt einen allzu großen Umfang annehmen und eine so große Körperschaft daraus erwachsen, daß die finanziellen Vortheile, welche durch das Gesetz geschaffen werden sollen, vielleicht bedeutend herabgemindert werden könnten. Bei der weiteren Besprechung dieser Angelegenheit ist durch eine eigene Erklärung des Landes-Ausschusses im Sitzungsprotokolle des Eisenbahn-Ausschusses die beruhigende Gewißheit gewonnen worden, daß dieses Eisenbahnamt höchstens aus drei Beamten, nämlich einer leitenden Persönlichkeit und einer oder höchstens zwei Hilfskräften bestehen werde. Der sehr geehrte Herr Vorredner hat darauf hingewiesen, daß er auch deshalb besorgt ist, weil in der Vorlage von dem Betriebe der Eisenbahn die Rede sei. Es ist dies dieselbe Besorgniß, die auch im Ausschusse laut geworden ist; es wurde aber mit Recht geltend gemacht, daß man dormalen nicht im Entferntesten an den eigenen Betrieb denke, daß man jedoch die Möglichkeit dieses eigenen Betriebes deshalb nicht aus dem Gesetze ausgeschlossen sehen will, um nicht bei den feinerzeit abzuschließenden Betriebsverträgen wehrlos und ohne jeden anderen Ausweg dem zweiten Compasscienten preisgegeben zu sein; es liegt also die wohl selbstverständliche, aber ausdrücklich

gegebene Erklärung des Landes-Ausschusses vor, daß von einer Abzielung auf einen eigenen Betrieb durchaus keine Rede ist.

Der Herr Vorredner hat gemeint, daß kein Bedürfniß für die Schaffung eines Eisenbahnamtes dormalen vorhanden sei; da muß ich nun betonen, daß für eine gewissenhafte technische und commercielle Prüfung unbedingt ein in dieser Beziehung sehr erfahrenes Organ schon jetzt unerlässlich ist, denn es wird jetzt die Verantwortung des Landes-Ausschusses eine viel höhere sein, als bisher. Früher war der Landes-Ausschuß, ich möchte sagen, in eine sehr bequemen Situation, weil die Petenten meistens im letzten Augenblicke die Petitionen an den Landtag schickten, so daß der Landes-Ausschuß keine Zeit hatte, dieselben zu prüfen, und der Landtag selbst in den meisten Fällen die Verantwortung zu tragen hatte. Jetzt aber ist es eine Hauptaufgabe des Landes-Ausschusses, die Rentabilität und technische commercielle Seite des Unternehmens gründlich zu prüfen und der Landtag hat jetzt eine geringe Verantwortung, weil er sich auf das Votum seines Landes-Ausschusses mehr weniger berufen und verlassen muß; man kann aber wenn der Landes-Ausschuß keinen fachlichen Beirath besitzt, demselben die Verantwortung nicht aufladen, ja ich möchte sagen, ihm die Prüfung eines derartigen Unternehmens schwer überlassen, weil dies gegen die Vorsicht und Gewissenhaftigkeit verstößt, mit welcher man dies Gesetz ausführen muß, will man nicht eine Hauptbedingung desselben, die Steuerträger von jeder Belastung aus diesem Gesetze fern zu halten, preisgeben.

Der Beweis für die Nothwendigkeit eines Eisenbahnamtes ist aber noch stärker durch Folgendes. Der Landes-Ausschuß wird in der Vorlage Nr. 126 bezüglich jener Eisenbahnen, welche ich mir in meiner früheren Rede zu citiren erlaubte, schon jetzt beauftragt, die erforderlichen Erhebungen und Verhandlungen zu pflegen, sowie Bericht und Anträge zu erstatten. Dies ist jedoch nach der Sanctionirung des vorliegenden Gesetzes nur nach gewissenhafter Prüfung in technischer und commercielle Beziehung möglich, und der Eisenbahnausschuß hält es daher für unausweislich, ja als unbedingt nothwendig, noch vor der definitiven Einsetzung des Landes-Eisenbahnamtes durch den Landtag, den Landes-Ausschuß zu ermächtigen, allerdings nur in provisorischer Form, zwei oder drei Personen zum Zwecke der gewissenhaften technischen und commercielle Prüfung zu bestellen. Das Eisenbahnamt ist zur Wahrung der ganzen Tendenz dieses Gesetzes, zum Schutze der Steuerträger und insbesondere deshalb nothwendig, damit das heute in's Werk gesetzte, große Unternehmen nicht im Anfange schon Schiffbruch leide; denn ohne Beigabe eines derartigen fachlichen Beirathes, ist es dem Landes-Ausschusse unmöglich, das Local-

bahnwesen einer gewissenhaften technischen und commerciellen Prüfung zu unterziehen.

Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. **Schmiderer**: Ich habe den Worten des Herrn Abg. Dr. Heilsberg nur wenig hinzuzufügen. Hat er doch in überzeugender Weise nachgewiesen, wie nothwendig und dringend das Eisenbahnamt ist. Der Herr Graf Attems hat gemeint, daß wir vielleicht provisorisch mit unserem Landesbauamte ein Auskommen finden können; dies wäre wohl sehr schön, aber ich muß das hohe Haus aufmerksam machen, daß wir heute kaum verhindern können, daß nicht eine große Vermehrung im Personale des Landesbauamtes, ohne Rücksicht auf das Localeisenbahnwesen eintritt; wenn man die Agenden kennt, welche das Landesbauamt zu vollführen hat, so muß man sich wundern, daß die Herren dieselben noch bewältigen können. Ich möchte das hohe Haus aufmerksam machen, daß ich als Referent in dieser Angelegenheit oft Kenntniß davon erlange, daß in unserem Bauamte factisch bloß die Chefs in den Bureaus anwesend sind, daß sämtliche anderen Herren in den Sommermonaten auswärts beschäftigt sind und wirklich gar keine Zeit haben, etwas von den laufenden Geschäften zu erledigen, die sich eben öfters in dem bureaukratischen Schema bewegen; würde daher noch eine neue Agende hinzukommen, dann wäre das Landesbauamt physisch in die Unmöglichkeit versetzt, dieser neuen Verpflichtung nachzukommen, und es müßte der Landes-Ausschuß, allerdings nicht unter dem Titel „Eisenbahnamt“, wenn derlei perhorrescirt wird, aber aus dem Titel der Ueberlastung des Landesbauamtes, neue Kräfte anschaffen.

Ich kann die Herren versichern, daß die Tendenz des Landes-Ausschusses dahin geht, die vorhandenen Kräfte möglichst auszunützen, und die vorhandenen Kräfte sind auch factisch, so weit ich sie kenne, wirklich auf's Möglichste ausgenützt. Wenn uns von Seite des hohen Landtages dieses Eisenbahnamt nicht bewilligt würde, so muß ich wohl aufrichtig sagen, daß wir die Verantwortung für so wichtige und finanziell einschneidende Vorlagen nicht übernehmen könnten, weil wir dazu nicht in der Lage wären, ich muß daher im Interesse der Sache bitten, daß die Herren den Paragraph so annehmen, wie er hier steht, namentlich mit Rücksicht auf den Umstand, den der Abg. Herr Dr. Heilsberg anführte, daß wir nämlich sogleich nach Sanctionirung dieses Gesetzes, da schon sechs Eisenbahnen vorhanden sind, wovon zwei oder drei sogar schon fertiggestellt sind, einen Fachmann haben müssen, der eben die bereits vorhandenen Projecte prüfen wird.

Abg. **Mosdorfer** (S.-R. Graz): Ich kann mir dieses Gesetz ohne Eisenbahnamt gar nicht denken, da ich das Eisenbahnamt als ein außerordentlich wichtiges Organ

betrachte. Die Projecte müssen sorgfältig, sowohl in technischer, als commercieller Beziehung geprüft werden, und diese Prüfung bildet die Grundlage der Landes-Ausschuß-Vorlage, ja die Grundlage der Abstimmung im Eisenbahn-Ausschuße.

Ein solches Project muß nicht nur gewissenhaft ausgearbeitet sein, sondern es verlangt auch ein großes Wissen, aber was es noch mehr verlangt, es muß auch ein tüchtiger Charakter, ein sehr anständiger Mann dabei sein. Da ist es doch gut, sich einen Mann zu halten, und nicht heute den, morgen einen anderen zu nehmen zur Beurtheilung eines Projectes. Ich halte das für besonders wichtig. Dieser Mann muß bezüglich seines Verhaltens ganz rein dastehen, weil es sonst wohl schwer sein dürfte, ihm das nöthige Vertrauen entgegenzubringen. Der Techniker ist nicht leicht zu finden, der fürchten muß, daß er, wenn er das Project geprüft, weggehen muß, eine gewisse Leitung muß da sein, zu der der Landes-Ausschuß und der Eisenbahn-Ausschuß Vertrauen hat, daß sie diese Arbeiten beurtheilen kann, und daher möchte ich bitten, den Paragraph 10 anzunehmen.

Abg. **Fürst** (S.-R. Leoben): Erlauben Sie mir noch eine ganz kurze Zeit Ihre Aufmerksamkeit in Anspruch zu nehmen und gestatten Sie mir, daß ich vom Standpunkte eines Technikers an diese Frage herantrete und zuerst Ihnen die Frage vorlege, von welchen Grundsätzen aus überhaupt der Bau einer Bahn beurtheilt werden muß. Da sind vier Grundsätze: der erste Grundsatz ist, wie groß ist der zu erwartende Verkehr? Der zweite Grundsatz ist: Ist der Verkehr der weiteren Entwicklung fähig? Der dritte Grundsatz ist, wie hoch dürften sich die Transporteinnahmen belaufen? und der vierte Grundsatz, wie hoch dürften sich die Transportauslagen, das sind die Betriebskosten, belaufen? Wenn man insbesondere die dritte und vierte Frage beantwortet, so stehen wir vor der Entscheidung, ob eine Bahn überhaupt gebaut werden kann oder auf welche Art und Weise sie durchgeführt werden kann. Wenn die Baukosten in Folge dieser vier Factoren sichergestellt sind, dann wird an den Techniker die Frage herantreten, ob die Bahn als eine Hauptbahn, als eine Nebenbahn, das heißt als eine Secundärbahn oder als eine Tertiärbahn zu bauen sein wird. Es ist selbstverständlich, daß nicht unter allen Verhältnissen sich die Ausführung einer kostspieligen Hauptbahnlinie mit normalspurigem Geleise empfehlen wird, und zwar aus dem Grunde nicht, weil der Verkehr auf der betreffenden Bahn ein viel zu geringfügiger und niemals die Verzinsung dieser Bahn zu garantiren sein wird. In diesem Falle wird an den Techniker die Frage herantreten, ob er nicht durch ein billigeres Eisenbahnsystem der betreffenden Gegend die Wohlthat des

großen Verkehrs zu erschließen im Stande sein wird. In dieser Beziehung wird es sich eben empfehlen, um einzelne Gegenden nicht vollkommen ohne Bahn, ohne moderne Verkehrsmittel zu lassen, zu einer billigeren Bahnanlage überhaupt zu schreiten, sei es durch schmalspurige Bahnen, sei es durch Errichtung von Trambahnen, sei es durch Verkehr mit Pferden, sei es durch Verkehr mit Dampf, und um diese Frage einer eingehenden Erwägung und Prüfung zu unterziehen, ist es selbstverständlich nothwendig, daß diese Frage von tüchtigen Fachmännern auf das Eingehendste geprüft und beurtheilt werde, und nur wenn derartig eingehende Studien über die Baukosten einer Bahn uns vorliegen, wird der Landtag in der Lage sein, sich überhaupt dafür entscheiden zu können, ob und in welcher Weise er für die Ausführung der Bahn einzutreten im Stande sein wird. Das erlaubte ich mir zu bemerken, um die Bedenken, welche gegen die Errichtung des Landes-Eisenbahnamtes ausgesprochen wurden, vom sachmännischen Standpunkte aus zu widerlegen.

Abg. Franz Graf **Attems** (G. - G. - B.): Ich bin durch die verschiedenen Einwendungen, die gegen meinen Antrag laut geworden sind, noch nicht vollkommen überzeugt, daß das Landesbauamt nothwendig wäre, denn so ein Amt ist etwas dauerndes, das liegt in der Sache, und wenn wir ein eigenes Amt zu einem bestimmten Zwecke errichten, muß es fortdauernde Beschäftigung finden.

Wenn der Landes-Ausschuß von der Absicht ausgeht, die von den Parteien vorgelegten Projecte, selbst wenn sie nicht vollständig sind, umzuarbeiten oder förmlich neue Projecte auszuarbeiten — was ich allerdings nicht für zweckmäßig halte, ich wäre vielmehr der Ansicht, daß die Parteien möglichst vollkommen detaillirte und ausgearbeitete Projecte über verschiedene Eisenbahnen, um welche sie ansuchen, dem Landes-Ausschusse vorlegen, und daß hier nur die Ueberprüfung dieser Projecte stattzufinden hat, — dann allerdings ist es nothwendig, daß ein Fachorgan dem Landes-Ausschusse zur Seite steht. Aber daß man zu diesem Zwecke ein Amt gründet, welches fortbesteht, während die Arbeit früher oder später und wahrscheinlich nach Ablauf von 10 oder 12 Jahren ganz aufhört, finde ich nicht nothwendig. Ich glaube, in solchen Fällen würde ein Ingenieur der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen in Wien zur Durchführung der betreffenden Arbeiten vollkommen genügen, und ich bin überzeugt, daß die Regierung einen solchen Ingenieur zur Vornahme dieser Arbeiten entsenden und dem Landes-Ausschusse zur Verfügung stellen werde. Nehmen wir den Fall, wir gründen ein Eisenbahnamt; dasselbe hat, nachdem jetzt sechs Bahnen bereits in Vorschlag gebracht worden sind, allerdings in den ersten Jahren behufs Ueberprüfung dieser Bahnprojecte Aufgaben

zu erfüllen. Wenn aber — die Hauptbahnen in Steiermark sind ja bereits gebaut — diese sechs Bahnen auch überprüft sein werden, wird es sich dann wohl nur mehr um den Bau einer oder der anderen kleinen Bahulinie handeln, und es wird dann vielleicht von Jahr zu Jahr, von fünf zu fünf oder von zehn zu zehn Jahren die Aufgabe an dieses Eisenbahnamt herantreten, sich mit dem Projecte zu einem Bahnbaue zu befassen. Nachdem der Betrieb einer derartigen Bahn auch nicht in's Auge gefaßt ist und der Bericht über die vorgeschlagenen sechs Bahnen schon in der nächsten Session vorgelegt werden soll, kann man sagen, daß dieses Amt in fünf Jahren gar nichts mehr zu thun hat, und wir haben ein Eisenbahnamt, welches wegen Mangel einer Beschäftigung nur ein nothdürftiges Dasein fristen dürfte. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend und nach den Erklärungen des Statthalters glaube ich nicht zu zweifeln, daß die Generalinspektion der österreichischen Staatsbahnen für den ersten Ansturm, der in Folge des Gesetzes entstehen wird — von Seite derjenigen, welche Bahnen bedürfen — uns genügende Arbeitskräfte zur Verfügung stellen wird.

Ich erlaube mir daher, meinen Antrag aufrecht zu erhalten, und möchte nur noch bemerken, daß, was die Prüfung der commerciellen Seite der Frage anbelangt, es wohl immer in erster Linie Aufgabe des Landes-Ausschuß-Referenten sein wird, diese Prüfung persönlich vorzunehmen und auch persönlich die bezüglichen Daten zu erheben. In dieser Beziehung möchte ich mich weniger auf das Eisenbahnamt, als vielmehr auf den Landes-Ausschuß oder den Referenten desselben verlassen. Hüten wir uns, viele Aemter zu creiren — ich will nicht von diesem Amte allein reden, sondern von vielen andern, die noch geschaffen werden sollen — wenn diese Aemter nicht absolut nothwendig sind. Sollte sich die Nothwendigkeit der Errichtung dieses Amtes herausstellen, ist ja nach meinem Antrage die Errichtung immer möglich.

Landes-Ausschußbeisitzer Dr. **Schmiderer**: Ich muß mir erlauben, auf die Ausführungen des Grafen Attems zu erwidern. Dasjenige, was er in Anregung gebracht hat, ist von Seite des Landes-Ausschusses bereits ins Auge gefaßt worden, und auch in unserem Motivenberichte enthalten, nämlich daß dieses Landes-Eisenbahnamt vielleicht aus 1, 2 oder 3 Herren bestehe, welche mit zeitlichen Verträgen angestellt sind. Der Landes-Ausschuß hat sich dieses Eisenbahnamt vorbehaltlich der Beschlußfassung des hohen Landtages nicht als ein Amt gedacht, wie die Buchhaltung oder andere Landesämter, sondern er dachte sich, daß die betreffenden Personen mit Verträgen zeitlich angestellt sind und es unterliegt gar keinem Zweifel, daß man, wenn man solche Personen bei

der Staatsverwaltung findet, mit ihnen auch zeitliche Verträge abschließen kann. Ich möchte die Herren Abgeordneten nur daran erinnern, daß bereits heute im Landes-Ausschusse ein solches Amt besteht, wo die Herren mit zeitlichen Verträgen angestellt sind, nämlich die Organe zur Einhebung der Landesauflage. Sie sind ad hoc berufen und wenn in dieser Branche nichts mehr zu thun ist, wird den Herren einfach gekündet und damit hat das ganze Amt zu bestehen aufgehört. In dieser Form hat sich der Landes-Ausschuß auch das Eisenbahnamt gedacht und daher glaube ich, daß dieser Paragraph so angenommen werden sollte, wie er hier steht, nachdem der Landes-Ausschuß bestimmt bestrebt sein wird, mit möglichst geringen Kosten dieses Eisenbahnamt ins Leben treten zu lassen. In Betreff der Aeußerung des Herrn Grafen Attems, daß es lediglich Sache des Eisenbahnreferenten sein wird, die künftig zu erbauenden Eisenbahnen in commercieller Beziehung zu prüfen, so muß ich sagen, daß es schon möglich ist, daß einmal ein so ausgezeichnete Fachmann an der Spitze dieses Referates stehen wird, der in Folge seiner gründlichen Vorbildung und Schulbildung in der Lage sein wird, eine so große Angelegenheit zu beurtheilen; allein was den gegenwärtigen Referenten betrifft, so muß ich sagen, daß ich diese Verantwortung nicht allein auf meine Schultern nehmen könnte und würde, sondern ich und der gesammte Landes-Ausschuß müssen uns auf einen speciell für diese Sache gebildeten Mann verlassen, dem wir in jeder Richtung vertrauen können. Ich bitte nochmals, § 10 so anzunehmen, wie er in der Vorlage enthalten ist.

(Die Debatte wird hierauf geschlossen.)

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Vogel: Ich bedauere, daß der hochverehrte Herr Abg. Graf Attems den Verhandlungen des Eisenbahn-Ausschusses nicht beigewohnt hat, er würde dann vielleicht seinen Antrag nicht gestellt haben, er hätte gesehen, daß die Angelegenheit des Eisenbahnbauamtes und der Paragraph in dem es sich um den Betrieb der Bahnen handelt, eingehend behandelt wurde; ich lade ihn nur ein, die Protokolle des Eisenbahn-Ausschusses durchzusehen, er wird finden, daß wir so vorsichtig waren, auf meinen Antrag hin, noch eine interne Resolution zu fassen, und daß der Landes-Ausschuß durch seine Unterschrift noch erhärtete, daß er mit uns in der Anschauung über den Betrieb der Bahnen und über das Landesbauamt übereinstimmt. Ich habe in meiner Einleitungsrede mit vollem Vorbedacht diesen Punkt nicht berührt, denn ich hätte Dinge erzählen müssen, die ich zu verschweigen für gut hielt, da sonst die ganze Wirkung verfehlt worden wäre. Ich werde mich auf diese Dinge auch jetzt nicht einlassen; ich bedauere, daß der Herr Abg. Graf Attems diesen Punkt angeregt hat; hätte ich früher

gewußt, daß er es thun wird, hätte ich ihm gesagt: Hier sehen Sie schwarz auf weiß, wie wir die Sache aufgefaßt haben, und wie sie vom Landes-Ausschusse bekräftigt wurde. Würde der Abg. Graf Attems von dieser internen Resolution Kenntniß nehmen, ich bin überzeugt, er würde vollkommen beruhiget sein.

Der Zusatz des Abg. Graf Attems „bei eintretendem Bedarfe“ wäre allerdings verfänglich, aber mein Herr Vorredner hat schlagend bewiesen, daß dieser Bedarf bald eintreten wird, und noch heute wird eine Vorlage an das hohe Haus kommen, durch deren Sanction dieser Fall schon eintreten wird; ich möchte daher bitten, die Fassung des Ausschusses beizubehalten.

(Es werden hierauf die Zusatzanträge des Abg. Franz Grafen Attems zu § 10 abgelehnt und § 10 unverändert angenommen.)

Landeshauptmann: Ich bitte § 11, Titel und Eingang des Gesetzes zu verlesen.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Vogel** (liest):

„§ 11. Mit der Durchführung dieses Gesetzes werden Meine Minister des Innern, der Finanzen und des Handels betraut.“

„Gesetz

vom

wirksam für das Herzogthum Steiermark, betreffend die Förderung des Local-Eisenbahnwesens.

Mit Zustimmung des Landtages Meines Herzogthumes Steiermark finde Ich anzuordnen, wie folgt:“

(§ 11, Titel und Eingang des Gesetzes werden ohne Debatte einstimmig angenommen.)

Des Ferneren stellt der Eisenbahn-Ausschuß folgende Anträge (liest):

„Der Landtag beschließt:

I. Zum Behufe der Herstellung und Inbetriebsetzung von Local-Eisenbahnen in Steiermark nimmt das Land ein Anlehen bis zur Höhe von 10 Millionen Gulden österr. Währung durch Begebung von mit 4%, ohne jeden Steuer-, Stempel- oder sonstigen Abzug verzinslichen, innerhalb 90 Jahren rückzahlbaren öffentlichen Schuldverschreibungen des Landes auf, und wird der Landes-Ausschuß beauftragt, bei der hohen Regierung zu erwirken, daß in Ansehung dieses Landes-Eisenbahnanlehens mindestens die im Artikel V, lit. a, b und d des Localbahn-Gesetzes vom 17. Juni 1887, Nr. 81 N.-G.-B., vorgesehenen Begünstigungen zugestanden werden.

II. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, für diesen Beschluß die Allerhöchste Genehmigung einzuholen.

III. Der Landes-Ausschuß wird demnach ermächtigt, bei der k. k. Regierung die zur Erwirkung der im Absatze I erwähnten gesetzlichen Begünstigungen nöthigen Schritte einzuleiten, und nach Erwirkung dieser Begünstigung die Obligationen ausfertigen zu lassen, und einstweilen in den steierm. Local-Eisenbahnfond (§ 2 P. 1 des Gesetzes zur Förderung des Local-Eisenbahnwesens in Steiermark) zu hinterlegen, sodann aber sie nach Maßgabe des eintretenden Bedarfes zu begeben.

IV. Der Landes-Ausschuß hat im Sinne des Beschlusses sub I die entsprechenden auf 90 Jahre sich erstreckenden Tilgungspläne ausarbeiten zu lassen, jedoch im Contexte der Schuldverschreibungen dem Lande das Recht vorzubehalten, vor Ablauf der Zeit im Wege außerordentlicher Verlosungen eine größere Anzahl von Obligationen, als zur Tilgung der regelmäßigen Amortisationsrate erforderlich ist — oder auch die sämtlichen noch im Umlaufe befindlichen Obligationen einzuziehen.“

(Diese Anträge werden ohne Debatte einstimmig angenommen.)

Ich schreite nun zum Schlusse der Sitzung und beraume die nächste Sitzung für heute Nachmittag um 2 Uhr an mit folgender

Tagesordnung:

1. Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Thätigkeitsbericht des Landes-Ausschusses seit September 1888 (Beilage Nr. 5, Seite 27 und 28), betreffend das Capitel „Eisenbahnen“ (Beilage Nr. 110).

2. Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten über die Vorlage des steierm. Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 111) mit dem Antrage auf Abänderung des Beschlusses des hohen Landtages vom 25. September 1888, betreffend die Subventionirung der Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Beilage Nr. 128).

3. Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 112), betreffend den Bau der Murthalbahn, dann über die dem Eisenbahn-Ausschusse zugewiesenen Petitionen (Beilage Nr. 126).

4. Anträge des Landescultur-Ausschusses über die demselben zugewiesenen Theile des Thätigkeitsberichtes (Beilage Nr. 5) des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 130).

5. Anträge des Landescultur-Ausschusses über die demselben zugewiesenen Theile des Thätigkeitsberichtes (Beilage Nr. 5) des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 131).

6. Mündlicher Bericht des Gemeinde-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses mit dem Antrage auf Ertheilung der Bewilligung zur Einhebung von 73 Percent Umlage für die Gemeinde St. Stefan bei Leoben (Beilage Nr. 122).

7. Berichte über Petitionen.

Ich erkläre nunmehr die Sitzung für geschlossen.

(Schluß der Sitzung 1 Uhr.)