

Stenographisches Protokoll

über die

20. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 26. April 1893.

Inhalt:

Petitionen.

Antrag des Abgeordneten Hagenhofer und Genossen auf Annahme eines Gesetzentwurfes mit Abänderung einiger Bestimmungen des Gesetzes vom 23. Juni 1866, L.-G.-Bl. Nr. 22, betreffend die Herstellung und Erhaltung der nicht-ärztlichen Straßen und Wege. (Beilage Nr. 140.)

Interpellation des Abgeordneten Morre und Genossen an den Statthalter, betreffend die Veranlassung der Behebung der Zahlungsstockungen bei der Murregulierung. (Beantwortung durch den Statthalter.)

Auflage.

Zuweisung von Vorlagen des Landes-Ausschusses und zwar:

1. des Berichtes über das Ansuchen der Ortsgemeinde Schlading im gleichnamigen Gerichtsbezirke, um Ertheilung der Bewilligung zur Einhebung einer Gemeindeumlage von 90 Percent für das Jahr 1893 (Beilage Nr. 128);
2. des Berichtes über das Ansuchen der Ortsgemeinde St. Peter am Kammersberg im Gerichtsbezirke Oberwölz, um Ertheilung der Bewilligung zur Einhebung einer Gemeindeumlage von 75 Percent für das Jahr 1893 (Beilage Nr. 129);

an den Sonder-Ausschuß für Gemeinde-Angelegenheiten.

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den III. Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 78, über die Durchführung des Gesetzes, betreffend Förderung des Local-Eisenbahnwesens in Steiermark in der Zeit vom März 1892 bis April 1893. (Beilage Nr. 108. — Annahme der Anträge des Eisenbahn-Ausschusses.)

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über die Petitionen Nr. 65 der Stadtgemeinde Graz und Nr. 140 der Grazer Handels- und Gewerbekammer, betreffend die Ausgestaltung des steirischen Eisenbahnnetzes. (Beilage Nr. 109. — Annahme der Anträge des Eisenbahn-Ausschusses.)

Mündlicher Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag des Abgeordneten Dr. Heilsberg und Genossen, betreffend den mit 1. April d. J. eingeführten Zonen-tarif der k. k. priv. Südbahn (Beilage Nr. 73) und über die Petition Nr. 161 des steierm. Forstvereines um Veranlassung der Herabminderung der neuen Südbahn-Fracht-tarife, insbesondere bei Forstproducten. (Annahme der Anträge des Eisenbahn-Ausschusses.)

Mündlicher Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag des Abgeordneten Dr. Leopold Link und Genossen, betreffend neuerliche Stellungnahme wegen Einführung der allgemeinen Transportsteuer. (Beilage Nr. 76. — Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Mündlicher Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag des Abgeordneten Koller und Genossen, wegen Verstaatlichung der Südbahn. (Beilage Nr. 115. — Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 82, betreffend den Ankauf des dem Stifte Admont in dem landschaftlichen Schutzbezirke Johnsbach vorbehaltenen Jagdrecht und der diesem Stifte gehörigen Realität in Gfatterboden. (Beilage Nr. 127. — Annahme der Anträge des Finanz-Ausschusses.)

Bericht des Finanz-Ausschusses über die Anträge des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 45, betreffend die neue Systemisirung des Beamtenpersonales am Landes-Archive. (Beilage Nr. 124. — Annahme des Antrages des Finanz-Ausschusses.)

Bericht des Finanz-Ausschusses über die Anträge des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 72, betreffend Veränderungen in der Organisirung des Landes-Bauamtes. (Beilage Nr. 123. — Annahme der Anträge des Finanz-Ausschusses.)

Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 64, mit Vorlage des Offertes des Herrn Dr. Alexander Blumauer auf Ankauf von Tobel-

bad. (Beilage Nr. 99. — Annahme der Anträge des Finanz-Ausschusses und des Antrages des Abgeordneten Dr. Vinkl.)

Antrag des Abgeordneten Dr. Heilsberg und Genossen, betreffend die Errichtung einer steiermärkischen Landesbank. (Beilage Nr. 143.)

Beginn der Sitzung: 10 Uhr 20 Min. Vormittags.

Vorsitzender: Se. Exc. Landeshauptmann Gundaker Graf Wurmbrand-Stuppach. Schriftführer: Josef Probošcht und Dr. Theodor Starkel.

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

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

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

An Petitionen sind eingelaufen:

Schriftführer **Probošcht** (liest):

„Petition Nr. 163 des juristischen Unterstützungsvereines an der k. k. Universität in Wien um eine Subvention. (Ueberreicht durch Rector magnificus Dr. M. Schlager.)“

„Petition Nr. 164 des Friedrich Eichler, Landes-Rechnungs-Revident i. P., um Dienstzeiteinrechnung und Ertheilung eines anderen Pensions-Decretes. (Ueberreicht durch Abgeordneten Dr. Rienzl.)“

Landeshauptmann: Diese Petitionen werde ich dem Finanz-Ausschusse zuweisen. (Zustimmung.)

Schriftführer **Probošcht** (liest):

„Petition Nr. 162 der Agnes Möstl um Gewährung einer Unterstützung. (Ueberreicht durch Abgeordneten Dr. Carl Bayer.)“

Landeshauptmann: Diese Petition werde ich dem Petitions-Ausschusse zuweisen. (Zustimmung.)

Mir ist folgender Antrag übergeben worden.

Schriftführer **Probošcht** liest:

„Antrag

der Abgeordneten Hagenhofer und Genossen: Der hohe Landtag wolle nachstehendem Gesekentwurfe seine Zustimmung ertheilen.

Graz, am 25. April 1893.

F. Hagenhofer.

Prinz Alfred Liechtenstein.

Josef Probošcht.

Mois Karlon.

Kaltenegger.

Stadlober.

Kurz.

Franz Regele.

Josef Schirmann.

S. Pirchegger.

Franz Wagner.

Barnseind.

Gesetz

vom

womit einige Bestimmungen des Gesetzes vom 23. Juni 1866, L.-G.-Bl. Nr. 22, betreffend die Herstellung und Erhaltung der nichtärarischen Straßen und Wege abgeändert werden.

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

Art. I.

Die §§ 6 und 11 dieses Gesetzes haben in Hinkunft zu lauten wie folgt:

§ 6.

Die Herstellung sowie die Erhaltung der Bezirksstraßen ist durch die Bezirksconcurrentz zu bestreiten, der Aufwand hiefür ist, insoweit er nicht aus besonderen Quellen gedeckt ist, durch Bezirksumlagen sicherzustellen.

Industrie- und Handels-Unternehmungen, Gewerbetreibende und andere physische und juristische Personen, welche mit eigenen oder gedungenen Fuhrwerken Bezirksstraßen in außergewöhnlichem Maße benützen, können behufs Erhaltung, beziehungsweise Wiederherstellung der benützten Straßenstrecken nach Verhältnis der Benützung zu einem außerordentlichen Beitrage herangezogen werden.

Ueber die diesfällige Verpflichtung, dann über die Art und über das Maß dieser Leistung entscheidet, wenn eine gütliche Vereinbarung nicht erzielt wird, der Landes-Ausschuß.

§ 11.

Jede Ortsgemeinde ist verpflichtet, die nothwendigen Gemeindestraßen und Wege innerhalb ihres Gebietes herzustellen und zu erhalten. Für die Aufbringung der hiezu erforderlichen Geld- und Arbeitsleistungen sind in der Regel die Bestimmungen des Gemeindegesetzes maßgebend.

Ausnahmsweise können einzelne Grundbesitzer, Industrie- und Handels-Unternehmungen, Gewerbetreibende und andere physische und juristische Personen, welche Gemeindestraßen, Wege und Brücken mit eigenen oder gedungenen Fuhrwerken in außergewöhnlichem Maße benützen, behufs Erhaltung, beziehungsweise Wiederherstellung derselben nach Verhältnis der Benützung, wie bei Bezirksstraßen (§ 6) zu einem außerordentlichen Beitrage herangezogen werden.

Art. II.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Verkündung in Kraft.

Art. III.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes wird Mein Minister des Innern beauftragt."

Landeshauptmann: Der Antrag ist genügend unterstützt, ich werde denselben der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung unterziehen und in einer der nächsten Sitzungen dem Herrn Antragsteller das Wort zur Begründung ertheilen.

Mir ist folgende Interpellation an Seine Excellenz den Herrn Statthalter übergeben worden. (Liest:)

"Interpellation an Se. Excellenz den Herrn Statthalter als Regierungsvertreter.

Schon zu wiederholten Malen ist in den öffentlichen Blättern Beschwerde geführt worden, daß die Unternehmungen der Murregulirung in den Bezirken Leibnitz und Mureck nicht nur den Geschäftsleuten gegenüber sehr unregelmäßig die Zahlungen leisten, sondern sogar den gewöhnlichen Arbeitern die fälligen Löhne viele Wochen und oft sogar Monate lang schuldig bleiben.

Nachdem eben jetzt wieder sowohl bei Geschäftsleuten (Schmieden, Wirthen u. dgl.) insbesondere aber an Arbeitslöhnen in Weitersfeld namhafte Rückstände angewachsen und bei der in dortiger Gegend herrschenden Geldnoth schwer empfindlich sind, stellen die Gefertigten an Sr. Excellenz folgende Interpellation:

"Ist Se. Excellenz geneigt und in der Lage, die Ursachen und Gründe dieser Zahlungsstockungen zu erheben und geeignete Vorsorge zu treffen, daß dieser wiederholt wiederkehrenden Unordnung in der Lohnzahlung und Begleichung der Geschäfts-Contos gründlich und energisch begegnet werde?"

Graz, am 24. April 1893.

Moscon.

Carl Morre.

Mayr.

Josef Proboisch.

Dr. Ivan Dečko.

Dr. Rozbeck.

Landeshauptmann: Ich erlaube mir, diese Interpellation Sr. Excellenz dem Herrn Statthalter zu übergeben.

Statthalter Freiherr v. Rübeck: Ich bin so frei, diese Interpellation sofort zu beantworten.

Je nach dem Vorhandensein der Baarmittel wird die Zahlung stets vorgenommen.

Es sind auch am vorigen Samstag 6.000 fl. ausbezahlt worden und gerade auf der Strecke, welche erwähnt ist, „Weitersfeld“, dürfte gestern und wenn nicht gestern, jedenfalls heute gleichfalls eine Zahlung vorgenommen worden sein.

Die Zahlungen können selbstverständlich nur dann erfolgen, wenn die Baarmittel vorhanden sind und ich hoffe, daß diese Beschwerden, die von Seite der

Herrn Interpellanten vorgebracht worden sind, in Bälde beseitigt sein werden, nachdem von Seite der Regierung, welche den Betrag von 27.000 fl. eingezahlt hat, sich an den Landes-Ausschuß um die gleiche, vollständige Einzahlung dieses Betrages gewendet worden ist; es ist vorauszusetzen, daß von Seite des geehrten Landes-Ausschusses dieser Betrag bald zur Verfügung gestellt werden dürfte. (Abgeordneter Morre: Bravo!)

Landeshauptmann: Aufgelegt wurde heute:

Bericht des Landes-Ausschusses über das Ansuchen der Ortsgemeinde Schladming im gleichnamigen Gerichtsbezirke um Ertheilung der Bewilligung zur Einhebung einer Gemeindeumlage von 90 Percent für das Jahr 1893. (Beilage Nr. 128.)

Bericht des Landes-Ausschusses über das Ansuchen der Ortsgemeinde St. Peter am Kammerberg im Gerichtsbezirke Oberwölz um Ertheilung der Bewilligung zur Einhebung einer Gemeindeumlage von 75 Percent für das Jahr 1893. (Beilage Nr. 129.)

Landes-Ausschußbeisitzer Dr. Wannißch: Ich beantrage, die Beilagen Nr. 128 und 129 dringlich zu behandeln.

(Die Dringlichkeit wird beschlossen.)

Landeshauptmann: Ich ersuche den Herrn Berichterstatter des Landes-Ausschusses, hinsichtlich der formellen Behandlung dieser beiden Vorlagen einen Antrag zu stellen.

Landes-Ausschußbeisitzer Dr. Wannißch: Ich beantrage die Zuweisung der beiden Vorlagen Nr. 128 und 129 an den Sonder-Ausschuß für Gemeinde-Angelegenheiten mit der Ermächtigung, hierüber mündlich Bericht erstatten zu dürfen.

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Ferner wurde noch aufgelegt:

Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über den ihm zugewiesenen Theil des Rechnungsberichtes des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 36), betreffend Sanitätswesen, Seite 7 und 8, und Armenwesen, Seite 9, 10, 11 und 12. (Beilage Nr. 130.)

Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses, (Beilage Nr. 118), betreffend das Ansuchen der Stadtgemeinde Marburg um Ertheilung der Bewilligung zur Aufnahme eines Darlehens von 150.000 fl. (Beilage Nr. 131.)

Bericht des Unterrichts-Ausschusses über die demselben zugewiesenen Theile des Tätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 36. (Beilage Nr. 132.)

Bericht des Landes-cultur-Ausschusses über Theile des Thätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 36. (Beilage Nr. 133.)

Weiters wurde vom Sonder-Ausschusse für Gemeinde-Angelegenheiten der Antrag gestellt, über die Beilagen Nr. 35, 68, 116, 95, 66 und über die Petition Nr. 154 mündlich Bericht erstatten zu dürfen.

(Die mündliche Berichterstattung wird beschlossen.)

Wir schreiten nun zur Tagesordnung.

Der erste Gegenstand derselben ist der **Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den III. Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 78, über die Durchführung des Gesetzes, betreffend Förderung des Local-Eisenbahnwesens in Steiermark in der Zeit vom März 1892 bis April 1893.** (Beilage Nr. 108.)

Ich werde die Verhandlung so einrichten, wie beim Budget, so daß der Herr General-Berichterstatler von der Tribüne aus die Anträge begründet, während nach der Debatte über die einzelnen Bahnen dem jeweiligen Special-Berichterstatler das Schlußwort vor dem General-Berichterstatler zu ertheilen sein wird.

Ich ersuche den Herrn General-Berichterstatler das Wort zu ergreifen.

General-Berichterstatler des Eisenbahn-Ausschusses **Bogel** (von der Tribüne):

Hohes Haus! Meine sehr verehrten Herren! Sie werden es begreiflich finden, wenn meine Wenigkeit, die seinerzeit die Ehre hatte, das Referat über das Local-Eisenbahngesetz zu führen, mit Befriedigung constatirt, daß dieses Gesetz, an welches wir große Hoffnungen geknüpft haben, diese Hoffnungen im Großen und Ganzen voll erfüllt.

Ich habe heute nicht allein die Ehre mitzutheilen, daß die Beschlüsse, die Sie am 31. März 1892 gefaßt haben, zu unserer Zufriedenheit durchgeführt worden sind; ich kann sagen, daß es dem Bestreben des Landes-Ausschusses und Dank der entgegenkommenden Haltung des k. k. Handels-Ministeriums gelungen ist, eine weitere Serie von wichtigen Eisenbahnlinien sicher zu stellen.

Allerdings hängt das Abkommen, welches getroffen worden ist, von der Ratifikation durch den Reichsrath ab und zweifle ich nicht, daß diese Vermuthung ihre volle Bestätigung findet.

Bei diesen neuen Abmachungen müssen Sie sich vor Augen halten, daß das Abkommen im Ganzen einheitlich ist, man darf nicht an dem Einen oder dem

Anderen mäkeln; denn das würde das Andere unmöglich machen und ich erwähne dies hier, weil das Land verpflichtet ist, für zwei Bahnen Beiträge zu leisten; ich glaube, daß diese Bahnen in erster Linie Reichsbahnen sind, und ich glaube, es würde einigem Widerstande begegnen, wenn man zum Beispiel bei der Linie Aspang-Hartberg die Frage aufwerfen würde, ob das Land für diese Linie allein 300.000 fl. à fonds perdu beitragen soll, wie bei Neuberg-Mariazell 200.000 fl.

Der Sonder-Ausschuß für Eisenbahn-Angelegenheiten glaubt jedoch, das Land soll dieses verhältnißmäßig große Opfer tragen, um die anderen Bahnen sicher zu stellen.

Ich bitte dies bei der Beurtheilung der einzelnen Projecte vor Augen zu halten.

Der Eisenbahn-Ausschuß nimmt den Bericht des Landes-Ausschusses über die Linien, die am 31. März 1892 beschlossen worden sind, u. zw. über die Linien Gillschönstein, Böltzschach-Gonobitz, Preding-Wieselsdorf-Stainz zur Kenntniß.

Der Bau ist inzwischen durchgeführt worden, die Linie Gillschönstein steht schon seit längerer Zeit in Betrieb und kann man sagen, daß die Hoffnung, welche wir gehegt haben, sich erfüllt hat; die Linie Gillschönstein trägt bis jetzt 3.6 Percent; der Abgang wird wie bekannt von Garanten geleistet. Das Land zahlt nichts für diese Linie, da der Garant die zur vollständigen Verzinsung nothwendigen Capitalien zahlen muß, und bei den anderen Linien ist es erfreulich, zu sehen, daß sie einschließlich der geleisteten Garantien dem Lande keine Opfer auferlegen werden.

Der Sonder-Ausschuß für Eisenbahn-Angelegenheiten stellt daher in Uebereinstimmung mit dem Landes-Ausschusse folgenden Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

I. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die bisherigen Ergebnisse der Linie Gillschönstein wird zur befriedigenden Kenntniß genommen und der Landes-Ausschuß beauftragt, die genaue Bau-rechnung, sowie den definitiven Ausweis über die Betriebs-Ergebnisse in der nächsten Session dem Landtage vorzulegen.“

Abg. Br. **Sackelberg** (G.-G.-B.): Hoher Landtag! Es ist selbstverständlich, daß ich diesem Antrage des Landeseisenbahn-Ausschusses aus vollem Herzen zustimmen werde. Gestatten Sie mir, nur einen Punkt zu besprechen, der sich weniger auf die allgemeine Eisenbahnpolitik, als auf die speciellen Localinteressen der dortigen Gegend bezieht. Die Bahn von Gillschönstein ist zugleich eine Bahn, die geeignet ist, einen lebhaften Verkehr in jene Gegenden zu bringen, die

bisher von Touristen nur mit Mühe besucht wurden; es sind dort zwei Abzweigstationen, die eine ist St. Peter im Sannthale und die zweite ist die Station Riehdorf bei St. Martin an der Pack. In St. Peter im Sannthale ist am Bahnhofe unmittelbar eine Schanklocalität und außerdem wurde von der Bezirkshauptmannschaft auch ein Gast- und Einkehrwirthshaus genehmigt, nicht vom Standpunkte der localen Interessen der Ortschaft St. Peter, wo es überflüssig gewesen wäre, dieses Hotel zu gründen, sondern von dem Standpunkte, daß längs der Reichsstraße in das Wolskthal gegen Krain von der Eisenbahn der Verkehr abzweigt.

In noch viel höherem Maße kommen die Verkehrsverhältnisse in Riehdorf in Betracht; dort sind eine Menge kleinlicher, sehr beklagenswerther Verhältnisse und es herrscht ein Kampf von Sonderinteressen vor, durch welchen das allgemeine höhere Interesse in den Hintergrund gerückt wird.

In diesem Orte ist bisher nur eine Schanklocalität errichtet worden, während seit vielen Monaten die Concessionirung zur Errichtung eines Einkehrgasthauses verhindert worden ist. Es ist hier im hohen Landtage nicht der Ort, in die Arena wegen dieses kleinen Kampfes einzutreten; auch gebe ich zu, daß vom rein localen Standpunkte die Errichtung eines zweiten Gasthauses nicht nothwendig sein mag; aber das ist auch nicht in St. Peter der Fall; wenn also dort die Einwendung des localen Bedürfnisses nicht zur Geltung kommt, und die k. k. Bezirkshauptmannschaft Cilli den allgemeinen höheren Standpunkt, die Verkehrs-Interessen wahrt und dessen ungeachtet dieses Gasthaus eröffnen ließ, so ist das Bedürfnis in Riehdorf noch in viel höherem Maße vorhanden. Von Riehdorf aus zweigt nach Laufen und Oberburg ein wunderschöner Weg ab; vom commerziellen Standpunkte ist der Markt Praxberg, der ziemlich stark bevölkert ist, sowie der Ort Riez von Bedeutung. Die Mitglieder der Bezirkshauptmannschaft Cilli sind gezwungen, nachdem der Postverkehr nicht unmittelbar an jeden Zug anschließt, bei Commissionirungen in Schulangelegenheiten, bei Amtstagen im Bezirke Oberburg u. c. ein anständiges Unterkommen aufzusuchen, daß ihnen die Schänke am Bahnhofe nicht bietet.

Wie sehr es im Interesse des Landtages gelegen ist, den allgemeinen Verkehr im oberen Sannthale zu fördern, hat der hohe Landtag schon vor längerer Zeit anerkannt, als er durch einen Beschluß den Landes-Ausschuß ermächtigte, eine Straße von Laufen weiter nach Leutschdorf zu subventioniren. Ich habe damals mit dem verstorbenen Landes-Ausschußbeisitzer Grafen Kottulinsky diese Erhebungsreise gemacht, und es war das eifrigste Entgegenkommen des Landes-Ausschusses,

sowie des Landtages, diese Verkehrsstraße für die Touristen und den commerziellen Verkehr gangbar zu machen, wahrzunehmen. Alles umsonst! Da war durch die Sonderinteressen, und zwar der Gemeinde Laufen einerseits und der Gemeinde Leutschdorf andererseits, die Ausführung dieses Projectes bis zum heutigen Tage verhindert worden.

Gerade wie damals ist es auch heute der Kampf der verschiedenen Sonderinteressen, welcher bis in das Verhältniß zwischen dem Gemeinde-Vorsteher als Amt-Vorsteher und der Gemeinde-Vertretung hineinspielt und bislang die nothwendige Eröffnung eines Gasthauses bei der Station Riehdorf in St. Martin an der Pack verhindert.

Ich gebe zu, daß die Bezirkshauptmannschaft Windischgraz, deren Bezirksgrenze mit einem Spitz dort einmündet, von den allgemeinen wirthschaftlichen und Verkehrsbedürfnissen nicht derart unterrichtet ist, wie die Bezirkshauptmannschaft Cilli; ich will ihr keinen Vorwurf damit machen, daß in erster Linie die Localinteressen gewürdigt worden sind; wenn aber die Sache im Recurswege an die zweite Instanz, an die hohe k. k. Statthalterei gelangt, so würde ich wohl ersuchen, daß über diese rein particulären Interessen hinweggegangen wird und die allgemein wirthschaftlichen, commerziellen und die Interessen der Touristen berücksichtigt werden.

Sowie ich diesen Appell an Se. Excellenz den Herrn Statthalter richte, so würde ich auch ersuchen, daß das Eisenbahnamt und die Mitglieder des Landes-Ausschusses diese Sache in Berücksichtigung ziehen möchten. Si licet parva componere magnis, wenn man Kleines mit Großem vergleichen darf: Es ist bekannt, daß die Südbahn große Hotels gebaut hat, die passiv sind, aber durch dieselben reichlichen Ersatz im Personenverkehre findet.

Das Gleiche gilt auch hier, wenn auch in kleinerem Verhältnisse. Wenn die Leute, welche in Riehdorf absteigen, eine ordentliche Unterkunft finden, dann werden eine Menge Leute hinstürmen und der Bahn wird eine weitere Einnahmequelle eröffnet. Daher ersuche ich Se. Excellenz den Herrn Statthalter von Steiermark, daß er dieser Sache nicht bloß vom localen Standpunkte der Gemeinde Riehdorf, wo die Montecchi und Capuleti sich befänden, sondern von dem höheren Standpunkte des allgemeinen Interesses, die Frage des Bedürfnisses untersuche und sein geneigtes Augenmerk der Angelegenheit zuwende. Ebenso ersuche ich auch den geehrten Landes-Ausschuß und das Landes-Eisenbahnamt, die Sache in reifliche Erwägung und Würdigung zu ziehen und die Action in geeigneter Weise zu unterstützen. (Zehhafter Beifall.)

Abg. Dr. **Sernec** (L.-G. Gilli): Hohes Haus! Ich werde mir erlauben, über die Betriebsverhältnisse diese neuen Bahn und über die Wünsche der dortigen Bevölkerung Einiges zu bemerken.

Bei Beginn des Betriebes der Bahn Gilli-Wöllan, wurden von der Südbahn derartige Tarife für die Frachten eingeführt, daß sich die Holzhändler und alle Anderen, die Holzwaaren verfrachten, sehr bald ausrechneten, daß sie von Wöllan aus das Holz per Achse billiger nach Gilli verschleppen können, als wenn sie es der Bahn übergeben; sie berechneten, daß die Kosten der Verfrachtung der Holzwaare bis zum Bahnhofe Wöllan, verbunden mit der Bahnfracht bis Gilli, größer sind, als wenn man mit vier Wägen Holzwaaren, welche einen Waggon ergeben, von der Umgebung Wöllan direct nach Gilli führt, indem die Fracht per Achse unter 16 fl., die Fracht desselben Quantums Holz per Eisenbahn über 18 fl. kostete, weshalb der Verfrachter sich sagte, daß er unter solchen Umständen von der erhofften Wohlthat der Bahn keinen Gebrauch machen könne, und wurde thatsächlich nach wie vor die Holzwaare trotz der Eisenbahn per Achse weiter verfrachtet. Ebenso hat man gefunden, daß es besser ist, Kisten mit Waaren bis Gilli per Achse zu verschleppen, als diese Südbahntarife genießen zu müssen, beziehungsweise durch sie benachtheiligt zu werden. Nachdem also der Frachtenverkehr zu Folge der zu hohen Tarife die Bahn ganz vermied, mußte die Bahn nachgeben und hat nach wenigen Monaten die Tarife einigermaßen heruntergesetzt. Die Bevölkerung ist heute mit den Südbahntarifen noch lange nicht befriedigt, z. B. die Verfrachtung der Kohle von Wöllan bis Gilli kommt per Waggon auf 12 fl. Die Bergwerksunternehmer bekommen für die beste Kohle loco Grube nur 16 bis 17 kr., für die schlechtere nur 12 kr. per Meter-Centner, per Waggon also 16 bis 17 fl., respective 12 fl. Ich frage nun, was ist das für ein Verhältniß, wenn die Bahn soviel für die Verfrachtung bekommt, wie der Besitzer für alles das, was er zur Gewinnung der Kohle aufwendet?

Man bedenke doch, wie groß die Gestehungskosten sind, bis die Kohle aus dem Schachte bis auf den Lagerplatz gefördert ist, und doch soll der Bergwerksbesitzer selbst nicht mehr für seine Waare bekommen, als die Eisenbahn für ihre Fracht, und zwar für eine Fracht auf einer so kurzen Strecke, wie von Wöllan bis Gilli! Ich würde nichts sagen, wenn die Fracht für eine Strecke von 50 bis 80 Meilen schließlich soviel ausmachen würde, als der Preis der Kohle selbst; aber für so wenige Kilometer eine Fracht berechnen, die dem Kohlenpreise gleichkommt, ist doch unerhört. Die Folgen davon sind, daß die Consumenten in Gilli und an den

Zwischenstationen dadurch die Kohle ungebührlich theurer in die Hand bekommen. Lignite ist, wenn er ausgetrocknet, sehr gut als Brennmaterial für Ofen und für den Sparherd, aber wenn man 12 kr. bloß für Bahnfracht auf den Meter-Centner aufschlägt, ist dies sehr empfindlich; der Verkehr wird dadurch bedeutend beeinträchtigt, und es ist der zu hohe Frachtsatz doppelt bedauerlich, nachdem die Kohle in so reichlichem Maße vorhanden ist, allerdings der anderen an Qualität nachsteht. Was bei der Kohle gilt, gilt auch bei den anderen Frachtsätzen. Es gilt aber auch bei den Tarifen im Personenverkehre. Ich bin überzeugt, die Südbahn würde mehr verdienen, wenn sie die Tarife für die Personen weit unter das jetzige Maß heruntersetzen würde. Der kleine Mann, der mit den Kreuzern rechnen muß, hat von der Bahn wenig Vortheil, weil die Personengebühr zu hoch ist; er geht zu Fuß, oder es nehmen sich drei bis vier Personen zusammen einen Wagen, wodurch sie noch den weiteren Vortheil genießen, daß sie durch den Wagen von der Fahrordnung der Eisenbahn unabhängig sind und sich nicht an deren Fahrzeit zu halten brauchen. Kurz, durch die hohen Tarife schadet sich das Unternehmen, noch mehr wird aber die Bevölkerung geschädigt; diese von Allen begrüßte Bahn könnte also noch viel mehr Segen bringen. Ich glaube, daß durch die hohen Tarife die Aufgabe der Bahn nicht erfüllt wird, und daß die Bevölkerung den erwarteten Nutzen nicht genießt.

Ich finde in dem Berichte des Landes-Ausschusses, den Ausdruck „Kinderkrankheiten“ angeführt; damit wird zu meiner Befriedigung angedeutet, daß während der kurzen Zeit, in welcher diese Bahn in Betrieb steht, nicht alles, und hauptsächlich nicht die Tarifrage geregelt werden konnte.

Aber ich spreche den Wunsch aus, daß das Landes-Eisenbahnamt und der Landes-Ausschuß das Mögliche thun möge und den Wünschen der Bevölkerung auf Herabsetzung der Tarife, und zwar sowohl der Fracht- als auch der Personentarife, Rechnung trägt, was ohnedies auch wieder den Erträgnissen des Unternehmens zu Gute kommen wird, und werde ich selbstverständlich für die Anträge des Referenten stimmen.

Landes-Ausschußbeisitzer Dr. **Schmiderer**: Zu den Ausführungen des Abgeordneten Freiherrn v. Hackelberg ist zu bemerken, daß dem Landes-Ausschuße und dem Eisenbahnamte die Verhältnisse wohl bekannt sind, und wir daran sind, uns an die Statthalterei mit der Bitte zu wenden, daß dem, was Herr Abgeordneter Baron Hackelberg sagte, Rechnung getragen wird, nämlich im Interesse des Verkehrs, daß auch diese Frau die Concession bekommt.

Was die Ausführung des Dr. Sernec betrifft, so kann ich darauf antworten, daß der Landes-Ausschuß in allen Fällen, wenn an ihn mit berechtigten Wünschen um Fachtermäßigung herangetreten worden wäre, er diesen entgegengekommen wäre, aber bei einer Localbahn kann man nicht die Tarife in einer solchen Weise herabsetzen, wie bei der Hauptbahn, die muß auf Nutzen rechnen und wird einen Regreß haben, da der Verkehr bedeutend ist. Ich kann nur erwidern, daß wir immer bestrebt sein werden, den Wünschen der Bevölkerung nach Erleichterungen Rechnung zu tragen.

(Die Debatte wird geschlossen.)

General-Berichterstatter Vogel: Ich habe schon einige Male von dieser Stelle aus aufmerksam gemacht, daß bis zum vollkommenen Zustandekommen von Betriebsstrecken die Petenten mit hohen Localtarifen rechnen, um die Rentabilität der Strecke zu beweisen; ist jedoch das Betriebsobject dem Verkehre übergeben, so findet man die Tarife entsetzlich hoch.

Man vergißt das Schlechte gerne und zu leicht, man lebt sich in das Gute hinein und sagt nach ein paar Jahren: die Bahn fährt mit zu hohen Tarifen.

Ich habe darauf aufmerksam gemacht, wenn es sich um eine neue Bahn handelt, sehr vorsichtig zu sein, und vorhergesagt, daß es heißen wird, man kann diese Frachtsätze nicht zahlen; man vergißt, welche Vortheile die Tarife gegen die frühere Nachfracht bieten.

Ich muß Herrn Dr. Sernec antworten, daß die Südbahn wohl den Betrieb führt, aber die Tarife nicht macht, die werden von der Regierung genehmigt, und auf Grund dieser Tarife ist der Bau zustande gekommen. Wir haben glücklicherweise Landesbahnen, und da man aus diesen Bahnen kein Geschäft machen soll und will, so glaube ich, sagen zu können, daß das Land die Tarife in der Weise reducirt, als die Einnahmen es zulassen.

Landeshauptmann: Ich ersuche den Herrn General-Berichterstatter den Antrag I nochmals zu verlesen.

General-Berichterstatter Vogel (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

I. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die bisherigen Ergebnisse der Linie Gills-Wöllan wird zur befriedigenden Kenntniß genommen und der Landes-Ausschuß beauftragt, die genaue Bau-rechnung, sowie den definitiven Ausweis über die Betriebs-Ergebnisse in der nächsten Session dem Landtage vorzulegen.“

(Dieser Antrag wird angenommen.)

Wir kommen nun zu den Punkten II und III (liest):

„II. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, bei der hohen k. k. Regierung die Genehmigung zur Ausgabe 4 percentiger, vom Lande garantirter Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von fl. 2,800.000 zu erwirken und sind die bezüglichlichen Titres vorläufig in der Landes-Eisenbahncasse zu deponiren.

III. Vor der Begebung dieser Prioritäts-Obligationen ist ein besonderer Landtagsbeschluß einzuholen, ebenso wie die Bestimmung der Art und Weise der Verwendung des bei Begebung dieser Anleihe erzielten Erlöses dem Landtage vorbehalten bleibt.“

Meine sehr geehrten Herren! Es ist dies schon seinerzeit in Aussicht genommen worden, als wir ein 10 Millionen-Anlehen beschlossen; es sind öfters Stimmen laut geworden, daß, wenn wir kein Geld mehr haben, dann die noch nicht gebauten Linien nicht ausgeführt werden können; das ist aber nicht richtig. Abgesehen davon, daß wir weiteres Geld aufnehmen können, haben wir damals schon gesagt: wir können uns auch durch Ausgabe von Prioritäten auf fertiggestellte Bauten wieder Geld verschaffen, und das ist vielleicht practischer, als Eisenbahn-Anlehen begeben. Die Obligationen werden nur dann ausgegeben, wenn die Bedingung, daß das Object selbst die Zinsen tragen wird, eben durch dieses Object garantirt wird, und ich glaube, daß die Herren in formeller Beziehung ihre Zustimmung geben werden.

(Die Anträge II und III werden ohne Debatte angenommen.)

Der Eisenbahn-Ausschuß stellt ferner bezüglich der Linien Pöltschach-Gonobitz und Preding-Wieselzdorf-Stainz folgende Anträge (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

I. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Durchführung der Localbahnen Pöltschach-Gonobitz und Preding-Wieselzdorf-Stainz wird zur Kenntniß genommen.

II. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, dem Landtage im Jahre 1894

- a) eine genaue Zusammenstellung der Baukosten,
- b) einen genauen Ausweis über die Betriebs-Ergebnisse der beiden Localbahnen Pöltschach-Gonobitz und Preding-Wieselzdorf-Stainz vorzulegen.“

(Diese Anträge werden ohne Debatte angenommen.)

Wir kommen nun zur Strecke Kapfenberg-Seebach-Au und zur Murtthalbahn.

Die Bahn Kapfenberg-Seebach-Au ist im Baue be-

griffen und wird voraussichtlich im nächsten Frühjahr eröffnet werden.

Die Concession für den Bau der Murthalbahn ist mit Allerhöchster Entschliessung vom 7. April d. J. ertheilt worden und wird mit dem Baue noch im Laufe des heurigen Sommers begonnen werden, so daß im Herbst 1894 diese Bahn zur Vollendung kommt.

Der Sonder-Ausschuß stellt daher den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die bisher in Angelegenheit der Localbahnen Kapfenberg-Seebach-Au und Murthalbahn getroffenen Verfügungen und Abmachungen wird genehmigend zur Kenntniß genommen.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, in der nächstjährigen Session dem Landtage weiteren Bericht über die beiden genannten Localbahnen zu erstatten.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Special-Berichterstatter Dr. **Kokoschinegg**: Bezüglich der Eisenbahnlinien Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan hat der Landes-Ausschuß die Verhandlungen mit der hohen k. k. Regierung gepflogen und hat hiebei ein solches Resultat erzielt, daß der Eisenbahn-Ausschuß in die Lage versetzt wurde, die Anträge, welche vom Landes-Ausschusse dem hohen Hause gestellt wurden, zur Annahme zu empfehlen.

Indem ich mich auf die im Berichte des Sonder-Ausschusses angeführten Thatfachen beziehe, erlaube ich mir als Special-Berichterstatter die Annahme folgender Anträge zu empfehlen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, für die vollspurigen Localbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan die Allerhöchste Concession zum Baue und Betriebe zu erwerben, und diese beiden Linien auf Grund des Gesetzes vom 11. Februar 1890, betreffend Förderung des Local-Eisenbahnwesens in Steiermark, eventuell unter Bildung einer Actiengesellschaft auszubauen, insoferne:

a) bei den weiteren Detailrechnungen sich herausstellt, daß bei der Linie Zeltweg-Wolfsberg mit einem Nominal-Anlagecapitale von 3,500.000 fl., bei der Linie Unterdrauburg-Wöllan mit einem solchen von 3,000.000 fl. unter allen Umständen das Auslangen gefunden wird;

b) seitens der Interessenten und seitens des Landes Kärnten für die Linie Zeltweg-Wolfsberg mindestens ein Beitrag von zusammen 500.000 fl. à fonds perdu oder in Stammactien, bei der Linie Unterdrauburg-Wöllan ein ebensolcher Minimalbeitrag von 200.000 fl. sichergestellt erscheint;

c) seitens des Staates auf Grund eines besonders zu erwirkenden Reichsgesetzes die Verpflichtung übernommen wird in dem Falle, wenn die Erträge der beiden Bahnen für die 4percentige Verzinsung und planmäßige Tilgung der vom Lande Steiermark auszugebenden Titres nicht ausreichen sollten, bis zu jenem Maximalbetrage jährliche Zuschüsse zu leisten, welche für die 4percentigen Zinsen und die planmäßige Tilgungsquote eines Nominalbetrages von 1,500.000 fl. für die Linie Zeltweg-Wolfsberg, und eines Nominalbetrages von 1,200.000 fl. für die Linie Unterdrauburg-Wöllan erforderlich sind.

2. Mit dem Ausbau der Linie Zeltweg-Wolfsberg soll unter obigen Voraussetzungen längstens im Jahre 1895, mit jenem der Linie Unterdrauburg-Wöllan im Jahre 1894 begonnen werden.

3. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, für die Bedeckung der auf das Land Steiermark entfallenden Antheile am Baucapitale, und zwar für die Linie Zeltweg-Wolfsberg von im Maximum 3,000.000 fl., und für die Linie Unterdrauburg-Wöllan von im Maximum 2,800.000 fl. seinerzeit in entsprechender Weise vorzusorgen und sind für den Fall der Bildung von Actiengesellschaften für die aus dem Landes-Eisenbahnfonde zu entnehmenden Beträge Prioritäts-Actien in gleicher Höhe in der Landes-Eisenbahnfondscasse zu hinterlegen.

4. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, in der nächstjährigen Session dem hohen Landtage über den weiteren Verlauf der Angelegenheit Bericht zu erstatten.

Hiedurch findet auch die Petition Nr. 120 ihre Erledigung.“

(Diese Anträge werden ohne Debatte angenommen.)

Special-Berichterstatter **Nochliker**: Ich habe die Ehre, über die Strecke Südbahn-Sauerbrunn-Landesgrenze zu berichten, welche Linie schon seit vielen Jahren der Wunsch des Landes ist und endlich zur Ausführung kommen kann. Wie dem hohen Hause aus den Verhandlungen im Vorjahre erinnerlich sein wird, war die Linie nur unter der Bedingung zu bauen, daß das Land für dieses Project einen Beitrag

aus dem Landes-Eisenbahnfonde, und zwar einen Betrag von 520.000 fl. übernehme. Dies reichte aber nicht aus, diese Bahn sicherzustellen. Den Bemühungen des Landes-Ausschusses ist es gelungen, die Regierung zu veranlassen, auch für die Linie Rohitsch-Sauerbrunn in einer Höhe von 300.000 fl. in Form einer Garantie bis zur Höhe dieses Betrages mit 4percentiger Verzinsung und Amortisationsquote aufzukommen.

Unter dieser Voraussetzung ist rücksichtlich des finanziellen Standpunktes für das diesseitige Landesgebiet die Bahn vollständig gesichert.

Nach den Erhebungen über das zu erwartende Verkehrsmass dieser Bahn muß der Eisenbahn-Ausschuß festhalten, daß diese Bahn nicht ausgeführt werden kann, wenn nicht die Fortsetzung auf croatischem Gebiete sichergestellt wird, und von diesem Gesichtspunkte ausgehend, sind die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses gefaßt worden.

Indem ich mich übrigens auf den schriftlichen Bericht beziehe, erlaube ich mir, diese Anträge im hohen Hause zur Verlesung zu bringen. Dieselben lauten (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, für die unter Bildung einer Actien-Gesellschaft auf Grund des Gesetzes, betreffend Förderung des Local-Eisenbahnwesens, vom 11. Februar 1890 normalspurig herzustellende Localbahn St. Georgen, beziehungsweise Grobelno-Sauerbrunn-Landesgrenze, unter der bestimmten Voraussetzung, daß gleichzeitig der Bau der auf croatischem Gebiete liegenden Anschlußstrecke „Landesgrenze-Krapina“ sichergestellt wird, die Allernächste Concession zum Bau und Betriebe zu erwerben und mit dem Bau längstens im Jahre 1894 zu beginnen, sofern:

a) die Anlagekosten die auf Grund des Detailprojectes festgestellte Ziffer von 1,520.000 fl. nicht übersteigen;

b) seitens der Interessenten, abgesehen von dem vom hohen Landtage in der vorjährigen Session bereits bewilligten Beitrage aus Landesmitteln per 400.000 fl., ein Beitrag von mindestens 200.000 fl. gegen Refundierung in Stammactien sichergestellt erscheint;

c) seitens der hohen k. k. Staatsverwaltung die Verpflichtung übernommen wird, in dem Falle, als die Erträgnisse der Bahn für die 4percentige Verzinsung und planmäßige Tilgung der vom Lande Steiermark auszugebenden Titres nicht ausreichen sollten, bis zu jenem Maximalbetrage jährliche Zuschüsse zu leisten, welche für die 4percentige Ver-

zinsung und planmäßige Tilgung eines Nominalbetrages von 300.000 fl. erforderlich sind.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, über die Angelegenheit dem hohen Landtage in seiner nächstjährigen Session Bericht zu erstatten und für die Bedeckung des Erfordernisses rechtzeitig in geeigneter Weise vorzusorgen.

3. Dadurch finden die Petitionen Nr. 107, 138 und 146 ihre Erledigung.“

Rücksichtlich dieser Petitionen erlaube ich mir dem hohen Hause die Mittheilung zu machen, daß die Petition Nr. 107, eingebracht von der Grazer Handels- und Gewerbekammer, an den hohen Landtag die Bitte vorträgt, es möge bei endlicher Durchführung dieses Projectes an der Veranlassung der normalspurigen Ausführung der Bahn Grobelno-Sauerbrunn-Landesgrenze und gleichzeitig an der von Seite des Landes-Eisenbahnamtes mit allen Factoren, welche diesen Gegenstand berathen haben, als richtigsten und einzig zweckmäßigsten erkannten Trace festgehalten werden.

Die Petition Nr. 138 ist vom Bezirks-Ausschusse Windisch-Feistritz eingebracht und strebt an, daß die Linie Sauerbrunn anstatt nach Grobelno nach Höllsdorf-Pölschach geführt werde.

Die Petition Nr. 146 geht aus vom Actions-Comité der Rohitsch-Sauerbrunner Eisenbahn und strebt an, daß das Offert des Consortiums Sach angenommen werde. Der Inhalt dieser Petition stützt sich auf jene Daten, welche im Berichte an den hohen Landtag ausgeführt sind, dem zu Folge der Landes-Ausschuß dieses Offert nicht annehmen konnte, weil das Offert in seinem Zusammenhange in Bezug auf das Local-Eisenbahngesetz nicht berücksichtigt werden konnte.

Ich bitte also mit Rücksicht auf die angeführten Gründe die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses zum Beschlusse zu erheben.

(Die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses bezüglich der Linie Südbahn-Sauerbrunn-Landesgrenze werden ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Wir kommen nun zu Punkt II: „Weitere Projecte.“

General-Berichterstatter Vogel: Der Landes-Ausschuß wurde im vorigen Jahre vom hohen Landtage beauftragt, dem Zustandekommen der Linien

1. Wies-Gibswald,
2. Sebersdorf-Pöllau,
3. Rainachthal-Murthal,
4. Weiz-Anger-Birrfeld,
5. Feldbach- oder Fehring-Gleichenberg-Purkla,
6. Wies-Marburg,

7. Mitterdorf-Beitisch,

8. Heilenstein-Stein,

sein besonderes Augenmerk zuzuwenden.

Von allen diesen Linien ist noch keine in ein concreteres Stadium getreten; die einzige, die alle Aussicht auf Durchführung hat, ist die Linie Heilenstein-Stein, an der das Land weniger interessirt ist, als der Staat; aber werfen Sie einen Blick auf die Karte, dann werden Sie beurtheilen können, daß wenn die Linie Unterdrauburg-Wöllan ausgebaut ist, es im wesentlichen Interesse des Staates liegt, die Linie Heilenstein-Stein auszubauen, da dadurch die Strecke von Graz nach Triest um 64 Kilometer abgekürzt würde; das ist der Grund, warum wir hoffen, daß diese Bahn ohne wesentliche Unterstützung des Landes zu Stande kommt, und daß auch die anderen Linien in ein concreteres Stadium treten.

Der Sonder-Ausschuß gibt sich der Hoffnung hin, daß der Landes-Ausschuß diese Bahnen nicht aus dem Auge lassen möge, und stellt den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die weiteren Projecte: Wies-Eibiswald, Sebersdorf-Pöllau, Rainachthal-Murthal, Weiz-Anger-Wirkfeld, Feldbach- oder Fehring-Gleichenberg-Purkla, Wies-Marburg, Mitterdorf-Beitisch und Heilenstein-Stein wird zur Kenntniß genommen und der Landes-Ausschuß beauftragt, dem Zustandekommen derselben sein volles Augenmerk zuzuwenden.“

Abg. **Primer** (H.-R. Graz): Hohes Haus! Der Landes-Ausschuß kann mit großer Befriedigung auf seine Erfolge in Eisenbahnangelegenheiten zurückblicken, und dies umso mehr, nachdem dabei eigentlich keine baaren Landesmittel, sondern lediglich der Credit des Landes, bei welchem die Zinsen aus dem Ertragnisse der Bahnen gedeckt werden, in Anspruch genommen wird.

Daß Steiermark in dieser Richtung den richtigen Weg eingeschlagen hat, findet nicht nur von Seite der hohen k. k. Regierung Anerkennung, sondern auch Nachahmung von Seite anderer Provinzen, die bestrebt sind, ähnliche Geseze zu schaffen. Doch kann nicht verschwiegen werden, daß bei Herstellung neuer Verkehrsadern wesentliche Veränderungen und zwar zum Nachtheile einzelner Landestheile stattfinden.

Trotzdem bin ich nicht gegen die Ausführung der bestehenden Projecte, wohl aber möchte ich mir erlauben, die Bitte zu stellen, der Landes-Ausschuß möge sich dort, wo solche Mißverhältnisse eintreten, dafür verwenden, daß ein Ausgleich geschaffen wird.

Es muß zugestanden werden, daß durch die der-

maligen Projecte in der Oststeiermark die Stadt Graz geschädigt ist, daher auch nach Möglichkeit auf das Centrum der Steiermark durch einen directen Verkehr mit der Oststeiermark Rücksicht genommen werden muß. Empfindlicher aber als Graz, welches durch seine sonstigen hervorragenden Anziehungspuncte das Eldorado von Steiermark ist und bleiben wird, wird die Stadt Marburg durch die Ausführung der projectirten und bereits ausgeführten Bahnen geschädigt. Bedeutend geschädigt wurde die zweite Landeshauptstadt durch die Herstellung der Bahn Spielfeld-Madfersburg, da der große Verkehr, welcher zwischen diesen Orten und Marburg seinerzeit bestanden, gänzlich aufgehört hat.

Von einem viel wesentlicheren Nachtheile aber wird Marburg getroffen durch die projectirte Linie „Croatische Landesgrenze — Südbahn, Eilli-Wöllan-Unterdrauburg-Zeltweg“, wobei zu berücksichtigen kommt, daß Unterdrauburg den Knotenpunkt für den Verkehr nach allen Richtungen bilden wird, während dieser Knotenpunkt bis nun die Stadt Marburg war.

Durch diese Begünstigungen hat sich die Stadt Marburg seit 20 Jahren derart gehoben, wie dies selten bei einer Stadt geschieht. Infolge dessen wurden öffentliche und Privat-Investitionen geschaffen, deren Kosten größtentheils nur durch den daselbst stattfindenden lebhaften Handel und Verkehr bestritten werden konnten. Mir bangt aber, daß, sowie sich die Stadt Marburg infolge der bisherigen Verhältnisse gehoben hat, selbe in ganz gleicher Weise wieder zurückgehen wird, wenn die neuen Verkehrsstraßen geschaffen sein werden, und dies liegt gewiß nicht im Sinne des hohen Landes-Ausschusses; im Gegentheile darf vorausgesetzt werden, daß derselbe bedacht sein wird, für den empfindlichen Verlust wenigstens theilweise einen Ersatz zu bieten. Dieser Ersatz könnte durch die im hohen Hause wiederholt in Antrag gebrachte Bahn Wies-Eibiswald-Arnfels-Marburg, ferner durch Herstellung einer directen Bahn Marburg-Pettau geschaffen werden. Für diese letztere Linie, die nach der Beschaffenheit der Lage nur eine kleine Summe kosten kann, sollten selbst die maßgebenden Factoren gewonnen werden können, da die Verzinzung des Anlagecapitales nahezu durch die Ersparung an Transportmitteln gefunden werden dürfte.

Zur Verwirklichung der Linie Marburg-Wies wird die Stadt Marburg mit einem Subventionsbeitrage sicher nicht kargen, sowie sich der Bezirk Arnfels bereits für eine bedeutende Verbindlichkeit zur Herstellung dieser Linie ausgesprochen hat.

Meine Bitte geht dahin, der Landes-Ausschuß möge freundlichst der Verwirklichung benannter Bahnprojecte nicht nur sein besonderes Augenmerk zuwenden, was ich

nur von academischem Werthe halte, sondern auch factisch entgegenkommen.

Abg. Dr. **Naden** (L.-G. Marburg): Anknüpfend an die Wünsche, die der Herr Vorredner im Landtage vorgebracht hat, erlaube ich mir im Interesse des Bezirkes und der Stadt Marburg Folgendes zu bemerken:

Die Stadt Marburg entwickelt sich namentlich in industrieller Beziehung sehr stark. Viele große industrielle Etablissements sind im Laufe der Jahre entstanden, welche einen großen Kohlenverbrauch haben. Die Stadt, sowie der Bezirk Marburg besitzen keine Kohlenlager; das nächste Kohlenlager befindet sich in Wies. Eine Verbindung zwischen Wies und Marburg dürfte daher für die letztere Stadt schon in industrieller Beziehung von hohem Werthe sein. Bisher mußten die Kohlen von Wies über Graz nach Marburg transportirt werden, also vielleicht mehr als den doppelten Weg zurücklegen, als die directe Verbindung von Wies nach Marburg ausmacht.

Ich vereinige meine Wünsche mit jenen des Herrn Vorredners und bitte den Landes-Ausschuß, dieser Bahnstrecke im Interesse des Bezirkes und der Stadt Marburg die nöthige Aufmerksamkeit zu schenken.

(Die Debatte wird geschlossen.)

General-Berichterstatter **Vogel**: Nachdem die Herren eigentlich gegen den Antrag nichts einzuwenden haben, empfehle ich dem hohen Hause die Annahme dieses Antrages.

Landeshauptmann: Ich bitte, den Antrag nochmals zu verlesen.

General-Berichterstatter **Vogel** (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die weiteren Projecte: Wies-Eibiswald, Sebersdorf-Pöllau, Rainachthal-Murthal, Weiz-Anger-Wirfsfeld, Feldbach oder Fehring-Gleichenberg-Purkla, Wies-Marburg, Mitterdorf-Weitich und Heilenstein wird zur Kenntniß genommen und der Landes-Ausschuß beauftragt, dem Zustandekommen derselben sein volles Augenmerk zuzuwenden.“

(Dieser Antrag wird angenommen.)

Landeshauptmann: Wir kommen nun zur Linie **Neuberg-Mariazell**.

Special-Berichterstatter Dr. **Heilsberg**: Nach dreißigjährigem vergeblichen Hoffen und Harren auf diese Bahnverbindung, während welcher Zeit nur kleine Theile, die fast ohne Werth bleiben mußten, zur Erfüllung kamen, ist endlich die volle Erreichung des Ganzen bevorstehend.

Ich habe dies des weiteren im Berichte aus-

einandergesetzt, der schon der zehnte oder zwölfte Bericht über diese Bahn ist, den ich in verschiedenen Vertretungskörpern zu erstatten die Ehre hatte.

Die verehrten Herren werden es gewiß anerkennen, daß die Verzichtleistung auf die früheren Hoffnungen, eine Vollspurbahn zu erlangen, von der Bevölkerung acceptirt wird, wenn sie nur die endliche Erfüllung ihrer Hoffnungen, in den Weltverkehr einbezogen zu werden, erlangt.

Es wird sich zeigen, daß diese Bahn zu jenen gehören wird, welche reichlich die Früchte ihrer Erbauung in kurzer Zeit tragen; es ist dies bereits für das kleine Stück **Neuberg-Mürzzuschlag** geschehen und ebenso wird die ganze Strecke die vom Lande und der Regierung gewährte Unterstützung, sowohl dem Lande wie dem Reiche, in ausgiebigster Weise lohnen.

Ich glaube, der Begründung, welche im Berichte ausführlich dargelegt ist, nichts weiter beifügen zu sollen, und, indem ich nur noch auf einige Druckfehler im Berichte aufmerksam mache, werde ich zur Verlesung der Anträge schreiten.

Die Druckfehler sind auf Seite 11, Zeile 20, wo eine Null ausgeblieben ist, und es statt „260.000 fl.“ „2,600.000 fl.“ heißen muß; ferner Seite 11, Zeile 30, wo es statt „reich an günstigen Verbindungen“, „reich an günstigen Bedingungen“ heißen muß, und Zeile 32, wo das Wort „auch“ wegbleiben muß.

Der Eisenbahn-Ausschuß stellt sonach folgenden Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, für eine schmalspurige Localbahn von **Neuberg nach Mariazell** die Allerhöchste Concession zu erwerben und mit dem Ausbaue dieser Linie vorzugehen, soferne:

a) Seitens der k. k. Regierung auf Grund eines Reichsgesetzes die Verpflichtung übernommen wird, die für diesen Bahnbau vom Lande auszugebenden Titres des Landes-Eisenbahnanslehens nach Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn zur Selbstzahlung zu übernehmen;

b) die à fonds perdu oder gegen Ueberlassung von Stammactien gewidmeten Beiträge zum Baucapitale in der von der hohen k. k. Regierung zu bestimmenden Höhe sichergestellt erscheinen.

2. Für den Fall, als die gedachte Localbahn mit der Trace von **Neuberg über das Niederalpl und Wegscheid nach Mariazell** zur Ausführung gelangen sollte, wird diesem Bahnunternehmen aus Landesmitteln während der Dauer der Allerhöchsten Concession jährlich eine 4percentige Annuität von

einem Capitale von 200.000 fl. oder ein Capitalsbetrag in gleicher Höhe gegen Ueberlassung von Stammactien zugewendet.

3. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, seinerzeit für die Bedeckung des sonach sich eventuell ergebenden Erfordernisses in geeigneter Weise vorzuzuführen.

4. Der Landes-Ausschuß wird weiter beauftragt, außer den Studien über die Niederalpplinie auch solche für die Verbindung zwischen dieser Schmalspurbahn und der im Baue befindlichen Linie Kapfenberg-Seebach vorzunehmen.

5. Ueber den weiteren Verlauf der Angelegenheit, sowie über das Ergebnis der Projectsarbeiten ist dem Landtage in seiner nächstjährigen Session Bericht zu erstatten."

Ich bitte das hohe Haus, diesen Anträgen die Zustimmung ertheilen zu wollen.

(Diese Anträge werden ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Wir kommen zur Linie Hartberg-Alpang.

Special-Berichterstatter Dr. Rinf: Hohes Haus! Die Linie Hartberg-Alpang ist das Schlußglied einer zweiten Hauptverbindung von Norden nach dem Süden des Reiches und zwar zunächst von der Reichshauptstadt Wien bis Fehring, von wo diese Verbindung in nicht allzuferner Zukunft bis an die ungarischen und croatischen Bahnen fortgesetzt werden wird.

Diese Linie hat also die Aufgabe, in nicht ferner Zeit dem Weltverkehre zu dienen und denselben zu vermitteln. Daß für eine solche Bahnverbindung in hervorragender Weise staatliche und strategische Interessen im Spiele sind, kann nicht geläugnet werden. Diese Bahnverbindung hat aber auch für Steiermark eine hervorragende, volkswirtschaftliche Bedeutung. Diese Bedeutung wurde vom hohen Landtage bei wiederholten früheren Anlässen, insbesondere in der Sitzung vom 7. April 1892, gelegentlich der Erledigung mehrerer Petitionen ausdrücklich anerkannt, und damals wurde der Landes-Ausschuß beauftragt, sich an die hohe Regierung wegen Unterstützung dieser Bestrebungen zu wenden.

Auch in diesem Jahre sind die Bezirke und Städte Hartberg und Friedberg, dann die Bezirke Pöllau und Borau, sowie 44 Gemeinden in diesen Bezirken mit einer Petition an den Landtag herangetreten, worin unter Hinweis auf die Wichtigkeit dieser Bahn für die wirtschaftliche Entwicklung der dortigen Gegend um die Unterstützung dieses Projectes gebeten wird.

Es steht mit Bestimmtheit zu erwarten, daß diese Bahn einen rascheren und besseren Abzug der reichen

Bodenproducte der in das künftige Attractionsgebiet dieser Bahn fallenden Thäler und Gegenden herbeiführen wird, und daß diese Bahn für die Schaffung von Industrie, für welche günstige Vorbedingungen gegeben sind, von ganz besonderer Bedeutung sein wird.

Durch diese Bahn wird aber auch eine zweite, von der Südbahn unabhängige Verbindung von Wien nach Graz geschaffen und darin liegt die große Bedeutung dieser Bahnverbindung für die Landeshauptstadt Graz und das ganze Land. Der Landes-Ausschuß beantragt für diese Bahn einen Beitrag außer dem Rahmen unseres Gesetzes vom 11. Februar 1890 aus Landesmitteln.

Die Gründe hiefür sind im gedruckten Berichte ausführlich enthalten, ebenso ist in diesem Berichte der Zusammenhang dieser Bahnlinie mit weiteren Linien, welche durch Unterstützungen des Staates zustande kommen sollen, nämlich mit Wöllan-Unterdrauburg, dann Wolfsberg-Zeltweg und St. Georgen-Sauerbrunn-Landesgrenze, klargestellt.

Was die Höhe des Beitrages betrifft, welcher mit 300.000 fl. in Aussicht genommen ist, so erachtet der Sonder-Ausschuß denselben mit Rücksicht auf die Länge und Schwierigkeit dieser Bahn als angemessen.

Ich weise darauf hin, daß dagegen dem Lande an Subventionen für Bezirksstraßen bei dem Baue dieser Linie jährlich ein Betrag von 5.600 fl. in Ersparung kommen wird.

Bei diesem Anlasse möchte ich besonders hervorheben, daß, wenn das Schlußglied der Bahn Hartberg-Alpang zum Ausbau gelangt sein wird, eine zweite Hauptlinie von Wien nach Fehring, beziehungsweise Graz mit verhältnismäßig geringen Opfern des Landes hergestellt ist, was uns nur mit Freude und Befriedigung erfüllen kann.

Zum Belege für diese Behauptung führe ich folgende, ziffermäßige Daten an.

Die Localbahn Fehring-Fürstenfeld wurde mit 50.000 fl. in Prioritätsactien, die Localbahn Fürstenfeld-Hartberg mit 250.000 fl. in Stammactien unterstützt, ein Beitrag von 300.000 fl. ist für die Linie Hartberg-Alpang in Aussicht genommen. Wenn Sie von der Gesamtsumme von 600.000 fl. den Betrag für die Localbahn Fehring-Fürstenfeld mit 50.000 fl. in Abzug bringen, weil dieser Betrag sich bereits voll verzinst, so bleiben noch 550.000 fl. übrig, für welche das Land den Zinsenabgang erleidet.

Wenn Sie, meine verehrtesten Herren, berücksichtigen, daß das Land an Subventionen für Bezirksstraßen auf dieser ganzen Linie über 11.000 fl. erspart, und wenn Sie die Verzinsung der 550.000 fl. mit circa 22.000 fl. veranschlagen, so kommen Sie zu dem

Schlusse, daß, wenn die ganze Linie ausgebaut, also auch der Betrag von 300.000 fl. für Hartberg-Aspang flüssig gemacht sein wird, das Land nur ein Zinsenausfall von 11.000 fl. trifft, und, wenn die Stammactien für die Linie Fürstenfeld-Hartberg in Zukunft durch den Ausbau der Aspanger Linie auch zur Verzinsung kommen, so wird auch dieser Ausfall nahezu verschwinden.

Das wollte ich noch insbesondere hervorgehoben haben.

Der Sonder-Ausschuß stellt bezüglich dieser Linie in Uebereinstimmung mit dem Landes-Ausschusse folgenden Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Das Land Steiermark ist für den Fall, als die Linien St. Georgen, beziehungsweise Grobeln-Sauerbrunn-Landesgrenze, Unterdrauburg-Wöllan und Zeltweg-Wolfsberg als Landesbahnen unter Beitragsleistung der hohen k. k. Staatsverwaltung zu Stande kommen, bereit, dem Unternehmen einer Eisenbahnverbindung Hartberg-Aspang, wenn dasselbe durch den Staat oder unter Mitwirkung desselben ausgeführt wird, aus Landesmitteln einen jährlichen Beitrag während der Tilgungsdauer der für diese Linie auszugebenden Prioritätsobligationen, welcher zur 4 Percent Verzinsung und Tilgung eines Capitaless von 300.000 fl. erforderlich ist, oder einen Capitalsbeitrag in gleicher Höhe gegen Ueberlassung von Stammactien zuzuwenden.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, seinerzeit für die Bedeckung des sonach sich ergebenden Erfordernisses in geeigneter Weise vorzusorgen und über den weiteren Verlauf der Angelegenheit dem Landtage in seiner nächstjährigen Session Bericht zu erstatten.

3. Mit diesen Anträgen findet auch die Petition Nr. 108 ihre Erledigung.“

Landeshauptmann: Ich bitte den Inhalt der Petition Nr. 108 mitzutheilen.

Special-Berichterstatte Dr. Pink: Ich habe bereits in meinem Berichte von dieser Petition gesprochen. Es ist die Petition der Bezirke und Städte Hartberg und Friedberg, dann der Bezirke Pöllau und Voral, sowie von 44 Gemeinden in diesen Bezirken, worin unter Hinweis auf die Bedeutung dieser Bahn für die wirtschaftliche Entwicklung der nordöstlichen Steiermark um thunlichste Unterstützung dieses Projectes gebeten wird.

General-Berichterstatte Vogel: Meine Herren! Ich möchte constatiren, daß es die subjective Ansicht des

Referenten ist, wenn die gebrachten Opfer für diese Bahn nicht als besonders drückend anzusehen sind, und ich glaube, der Sonder-Ausschuß für Eisenbahn-Angelegenheiten will der Regierung dieses große Opfer bringen und dies nur, weil die Abmachungen ein Ganzes in sich schließen.

Ich betrachte dieses Opfer per 300.000 fl. für dieses kurze Stück, welches steirischen Boden berührt, Hartberg-Aspang, für ein sehr großes, und wir haben uns nur dazu entschlossen, weil uns der Staat auf der anderen Seite entgegenkommt.

(Die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses, bezüglich der Linie Hartberg-Aspang, werden angenommen.)

Der Bau der Murtthalbahn macht es nothwendig, daß eine neuerliche Serie des schon beschlossenen Landes-Eisenbahn-Anlehens gegeben werde.

Es ist noch ein Rest vorhanden, womit aber nicht das Auslangen gefunden werden kann; es wird aber etwas mehr gefordert, als nothwendig ist, und gebietet dies die Vorsicht, da es wohl nicht angeht, eventuell eine kleine Summe nachzufordern.

Der Landes-Ausschuß führt in dem Berichte aus, daß bei den Titres, die jetzt zur Begebung gelangen sollen, der Text mit der Clausel versehen werden soll, daß die Schuldverschreibungen vom Staate zur Zahlung übernommen werden können, und ich bin überzeugt, daß das ganze Haus beipflichtet, indem bei der Verstaatlichung einzelner Bahnen die Schuld des Landes abgewälzt werden kann.

Der Landes-Ausschuß gibt uns durch den Rechnungsabluß über die Gebahrung mit dem Eisenbahnsonde seit dem Jahre 1891 Aufschluß und ich erlaube mir auf zwei Druckfehler im Berichte aufmerksam zu machen, und zwar auf Seite 15, Zeile 12 von unten, wo es statt „rückwirkame“ heißen soll „wirkame Gebahrung“ und Seite 16 von den Anträgen aufwärts in der 4. Zeile, wo es „einschließlich“ statt „ausschließlich“ heißen soll.

Es hat keinen Werth, daß ich die Ziffern vorlese, ich glaube nur für den Fall, als eine Anfrage gestellt wird, darauf antworten zu sollen.

Der Antrag lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, zum Zwecke der Fortsetzung der Eisenbahn-Action in Steiermark noch im laufenden Jahre eine II. Serie des Landes-Eisenbahn-Anlehens im Höchstbetrage von 1,600.000 fl. in einer die Interessen des Landes vollkommen wahrenen Weise zu begeben.

2. Der Rechnungsabluß über die Gebahrung mit dem Eisenbahnfonde für das Jahr 1891 wird genehmigend zur Kenntniß genommen.“
(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Wir kommen nun zur Organisation des Landes-Eisenbahnamtes.

General-Berichterstatter Vogel: Der Landes-Ausschuß macht uns die erfreuliche Mittheilung, daß die bisherige Organisation des Eisenbahnamtes sich bewährt hat; wir haben als definitiven Beamten nur den Director anstellen müssen, während die anderen Kräfte in provisorischer Eigenschaft engagirt sind. Der Landes-Ausschuß glaubt in Zukunft darin keine Aenderung vornehmen zu sollen, um dadurch den Landesfond und den Pensionsfond nicht in Mitleidenschaft ziehen zu müssen.

Der Landes-Ausschuß stellt folgende Anträge:

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Organisation des Landes-Eisenbahnamtes wird zur Kenntniß genommen.

2. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, auch im Jahre 1893 die für die Durchführung des Local-Eisenbahngesetzes erforderlichen Hilfskräfte nach Maßgabe des wirklichen Erfordernisses in provisorischer Weise zu bestellen.“

(Diese Anträge werden ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Wir kommen nun zum Thätigkeitsberichte.

General-Berichterstatter Vogel: Was den Thätigkeitsbericht des Landes-Ausschusses anbelangt, so gibt er zu wenigen Bemerkungen Anlaß. Die Verkehrsverhältnisse der Localbahnen Fehring-Fürstenfeld, Gleisdorf-Weiz und Spielfeld-Radkersburg sind als günstige zu bezeichnen, wo hingegen die der Localbahnen Fürstenfeld-Hartberg und Radkersburg-Luttenberg weniger entsprechen. Es ist leider das eingetroffen, was wir seinerzeit gesagt haben, da Stimmen laut wurden, daß diese beiden Bahnen auf Grund des Localbahngesetzes hätten gebaut werden können. Das haben die Ziffern gezeigt, daß dies nicht möglich ist, und man braucht sich nachträglich keine Scrupel zu machen.

Die Localbahn Eisenerz-Borderberg ist im Berichtsjahre dem allgemeinen Verkehre übergeben und verstaatlicht worden. Trotz des heurigen strengen Winters sind beim Betriebe dieser Bahn keine wesentlichen Anstände vorgekommen.

Der Sonder-Ausschuß für Eisenbahn-Angelegenheiten stellt daher den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Thätigkeitsbericht des Landes-Ausschusses (Landtagsbeilage Nr. 36, pag. 37—39) wird zur Kenntniß genommen.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Ich ertheile dem Herrn General-Berichterstatter das Schlußwort.

General-Berichterstatter Vogel: Hochverehrte Herren! Ich glaube nach dem, was jetzt vorgetragen und beschlossen worden ist, daß die Steirer Ursache haben, mit dem Localbahngesetze zufrieden und sogar anderen Ländern gegenüber stolz darauf zu sein. Es war vielleicht ein gutes Omen, daß seinerzeit dieses Gesetz einstimmig angenommen und deshalb im Lande vermieden wurde, daß ein Erfolg oder Mißerfolg dieser Action von der einen oder anderen politischen Partei ausgebeutet wurde. Alle haben zu dem Gesetze Zutrauen gehabt und die Hoffnung hat sich auch soweit erfüllt, daß wir durch einmüthiges Zusammenwirken schöne Erfolge erreicht haben. Wir haben jedoch Stimmen gehört, die anders gelautet. Sie werden gelesen haben, daß man in anderen Ländern eine andere Ansicht hat und da habe ich Gelegenheit gehabt, mit hervorragenden Finanz- und Eisenbahn-Männern zu sprechen, die gesagt haben: Steiermark wird sehen, in welches Abenteuer man sich hineingestürzt hat. Nun sehen wir, daß das nicht der Fall ist; denn das stellt sich aus dem ziffermäßigen Detail heraus. Vor Schaffung des Gesetzes haben wir gebaut die Linien:

Spielfeld-Radkersburg	
in einer Länge von 31 Kilometer	= fl. 1,500.000
Radkersburg-Luttenberg	
in einer Länge von 26	= „ 850.000
Fehring-Fürstenfeld	
in einer Länge von 21	= „ 1,060.000
Fürstenfeld-Hartberg	
in einer Länge von 30	= „ 1,850.000
Gleisdorf-Weiz	
in einer Länge von 16	= „ 680.000
Eisenerz-Borderberg	
in einer Länge von 20	= „ 5,000.000

Zusammen 124 Kilometer = fl. 10,940.000

Dazu hat das Land beige-steuert, à fond perdu 440.000 fl. und in Actien zusammen 570.000 fl.; allerdings von diesen Actien haben eigentlich nur einen Werth die 50.000 fl. Prioritäts-Obligationen der Bahn Fehring-Fürstenfeld und wohl auch vielleicht die Stammactien von Gleisdorf-Weiz; dagegen Fürstenfeld-Hartberg mit 250.000 fl. und Radkersburg-Luttenberg mit

170.000 fl., für diese 420.000 fl., glaube ich, dürfen wir wenig einstellen, wenn wir uns keinen Täuschungen hingeben wollen. Wir haben ungefähr, wenn wir richtig rechnen wollen, 1.000.000 fl. ausgegeben und von diesem Betrage werden wir doch indirecte Einnahmen haben.

Dazu kommt noch der heutige Beschluß; wenn wir für die Ausführung der Bahnen Hartberg-Alpang und Neuberg-Mariazell 500.000 fl. à fonds perdu widmen, so bekommen wir im Ganzen den Betrag von $1\frac{1}{2}$ Millionen Gulden, welche $1\frac{1}{2}$ Millionen dem Lande das Opfer einer einprocentigen Steuer auferlegen und welche à fonds perdu geopfert wurden. Weitere Opfer werden wir wohl nicht bringen müssen, oder höchstens nur in sehr beschränktem Maße. Rechnen wir die Bahnen, die gebaut werden sollen, zu den bereits gebauten, so macht das eine Strecke von 376 Kilometer mit einem Kostenaufwande von 25.180.000 fl., und, wenn man zu diesen, nach Schaffung des Localbahngesetzes theils ausgebauten, theils in Vorbereitung stehenden Bahnen die vor Schaffung dieses Gesetzes bereits entstandenen hinzunimmt, so gibt das 500 Kilometer, die ungefähr 36.000.000 fl. kosten. Ich glaube nicht zu viel zu sagen, wenn ich behaupte, von 36.000.000 fl. sind 20.000.000 fl. im Lande geblieben und sie haben von diesem Gesichtspunkte aus in das Land Segen gebracht, und wenn ich das ganze Risiko des Landes überblicke, so dürfte es wohl zwei Percent der Umlage niemals in Anspruch nehmen. Das wäre wohl sehr bedauerlich, wenn auch diese Percente vom Lande bezahlt werden müßten, aber man könnte es noch immer kein Abenteuer nennen, wenn das Land Steiermark diese zwei Percente für den Ausbau der Eisenbahnen zahlen müßte, besonders da dadurch dem Lande gewisse Hitzquellen erschlossen würden. Wenn ich heute anführe, daß sich die Steuerkraft des Landes für heuer um 2.800 fl. per Landes-Steurgulden erhöht, so will ich dieß nicht auf alleinige Rechnung der Eisenbahnen nehmen, sondern da wird wohl die Steuerschraube des Landes auch mitgewirkt haben.

Wenn die Biersteuer 490.000 fl. heuer tragen wird, also acht Percent von den Umlagen, da wird die bauerliche Bevölkerung sagen müssen, daß sie wenig zu den Kosten der Eisenbahnaction beigetragen hat, und ich glaube, daß wir uns in kein Abenteuer gestürzt, sondern nur Großes geschaffen haben, was dem Lande Segen bringen muß. Der Sonder-Ausschuß für Eisenbahn-Angelegenheiten fühlt sich verpflichtet, den Antrag zu stellen. (liest):

Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Dem Landes-Ausschusse, insbesondere dem Referenten für Eisenbahn-Angelegenheiten, Herrn

Landes-Ausschußbeisitzer Dr. Josef Schmiderer, sowie dem Finanz-Referenten, Herrn Landes-Ausschußbeisitzer Dr. Alexander Wannisch, und dem Director des Landes-Eisenbahnamtes, Herrn kais. Rath Carl Wurmb, wird für die bei der Durchführung der Eisenbahnaction bisher bewiesene Umsicht und Thakraft der wärmste Dank des Landes ausgesprochen.

(Dieser Antrag wird einstimmig angenommen.)
(Bravo! Bravo!)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über die Petitionen Nr. 65 der Stadtgemeinde Graz und Nr. 140 der Grazer Handels- und Gewerbekammer, betreffend die Ausgestaltung des steierischen Eisenbahnnetzes.
(Beilage Nr. 109.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Vogel** (von der Tribüne): Hoher Landtag! Die Petitionen sind dem Berichte beigegeben, und so bin ich der Mühe enthoben, dieselben zur Verlesung zu bringen; oder wird dieselbe gewünscht? (Rufe nein! nein!)

Die Stadtgemeinde Graz ist mittelst der in der Beilage I abgedruckten Petition Nr. 65 an den hohen Landtag mit der Bitte herantreten (liest):

„Der hohe Landtag des Herzogthumes Steiermark wolle zum Ausbaue der projectirten Bahnlinie Hartberg-Alpang und der, eine directe Verbindung zwischen Obersteiermark und Croatien herstellenden Linien Zeltweg-Wolfsberg, Unterdrauburg-Wöllan, St. Georgen-Krapina nur dann seine Zustimmung geben, wenn gleichzeitig der Ausbau jener Strecken bewirkt wird, welche geeignet sind, nebst Förderung vielfach staatlicher und provinzieller Interessen, auch eine Entschädigung für die der Stadt Graz erwachsenden Nachtheile zu bewirken, nämlich einer directen Verbindung zwischen Gleisdorf und Hartberg, ferner der Bahn Wies-Eibiswald-Mahrenberg-Unterdrauburg, und endlich der Strecke Köflach-Knittelfeld.“

Die zweite Petition, Nr. 140 (Beilage II), der Grazer Handels- und Gewerbekammer, schließt sich im Allgemeinen den Wünschen der Stadt Graz hinsichtlich des Ausbaues der letztgenannten Linien an und befürwortet weiters auch den Ausbau der Linie Wies-Murfeld-Marburg und Marburg direct Pettau, sowie endlich auch einer Fortsetzung der Strecke Gleisdorf-Hartberg über Althau nach Oberwarth.“

Meine Herren! Es läßt sich nicht leugnen, daß, so erfreulich auch die Ausgestaltung des steiermärkischen Eisenbahnnetzes fortschreitet, dieselbe nicht in einer Weise geschieht, wie sie zum Besten der Landeshauptstadt Graz und von Marburg hätte geschehen können. Ich bin nicht der Meinung, wie vom Herrn Vertreter der Stadtgemeinde Marburg gesagt wird, daß sie geschädigt worden sind. Jede Bahn bringt dem betreffenden Landestheile einen gewissen Nutzen; aber es ist wohl richtig, wenn die Behauptung aufgestellt worden wäre, die Städte Graz und Marburg haben von der Sache nicht so viel profitirt, als es möglich gewesen wäre. Würde die Bahn von Hartberg nach Aspang gebaut und würde eine directe Verbindung von Hartberg nach Graz geschaffen werden, dann läßt sich nicht verkennen, daß Graz einen großen Vortheil hätte, und der ganze Transitverkehr nach Wien wäre von Graz ausgegangen, insbesondere wenn die Localbahn Fürstenfeld-Hartberg nicht gebaut worden wäre. Ich finde es müßig, heute darüber zu sprechen, daß es vortheilhaft für Graz sei, eine directe Verbindung anzustreben. Ich bin der Meinung, daß es möglich gewesen wäre, wenn seinerzeit Graz mit dem Baue der Hartberger Linie begonnen und dieselbe vielleicht nur nach Weiz und Anger ausgebaut hätte; diese Strecke hätte wenige Opfer gekostet, und wäre diese Bahn da gewesen, so würde man sie weiter gebaut haben. Als der Staat die Linie Fürstenfeld-Hartberg durch seine Beiträge ermöglichte, da war es offenkundig, was der Staat vorhatte. Diese Linie würde er nicht gebaut haben, wenn er nicht die Linie Wien-Aspang und vielleicht Novi hätte durchführen wollen, und der Staat hat doch ein anderes Interesse als das Land; dem Staate muß es darum zu thun sein, daß den Orten, welche die Bahn streift, Hilfsquellen erschlossen werden, und kann nicht Rücksicht nehmen, ob Handel und Wandel einer Stadt darunter leiden und höchstens nur auf die Reichshauptstadt Rücksicht nehmen; und das läßt sich nicht leugnen, daß der Handel und Wandel, wenn wir die Eisenbahn von Hartberg nach Aspang haben, nach Wien gravitiren wird. Das bringen auch die Tarifverhältnisse mit sich und ist es möglich, alle Producte billiger dorthin zu bringen als von hier. Ich kann mich in das Gefühl hineinleben, daß die Herren geleitet hat, als sie diese Petition gestellt haben; die Stadt Graz hat eine Petition eingebracht, was sie nicht gethan hätte, wenn sie gewußt hätte, wie weit die Abmachungen mit der Regierung gebieten sind. Sie hat etwas verlangt, was wir unmöglich gewähren könnten. Der Eisenbahn-Ausschuß stellt nun folgenden Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Das Ansuchen der Stadtgemeinde Graz, Petition Nr. 65, um Sistrung des Ausbaues der Linien Hartberg-Aspang, Zeltweg-Wolfsberg, Unterdrauburg-Völlan und St. Georgen-Krapina bis zum Zeitpunkte der Sicherstellung des gleichzeitigen Ausbaues der Linien Gleisdorf-Hartberg, Wetz-Gibswald, Mahrenberg-Unterdrauburg und Köflach-Knittelfeld, wird abgelehnt.“

Abg. **Rochlitzer** (H.-R. Graz): Bezüglich der Gesichtspunkte in der Richtung, welche die Eisenbahnaction des Landes im gegenwärtigen Momente einschlägt, und unter dem Eindrucke, welchen man bei der Abmachung des Landes-Ausschusses mit der Regierung empfunden hat, ist bei den Vertretungskörpern, d. i. der Handelskammer und dem Gemeinderathe von Graz, die Besorgnis wachgerufen worden, daß durch die gegenwärtige Entwicklung des Eisenbahnnetzes mit Recht die Interessen centraler Theile des Landes unberührt bleiben. Diesen Motiven ist die Petition der Handelskammer entsprungen und habe ich die Ehre, dieselbe zu vertreten.

Landeshauptmann: Ich glaube, daß wir über die Petition der Grazer Handels- und Gewerbekammer nicht verhandeln, sondern es steht die Petition des Grazer Gemeinderathes zuerst in Verhandlung und später kommt die Petition der Handelskammer.

Abg. **Rochlitzer:** Ich bitte, der Gegenstand ist so identisch, daß es geboten ist, über beide Petitionen zu sprechen. Von diesem Gesichtspunkte aus wurde diese Petition eingebracht und weil die Centraltheile des Landes in ihren Interessen wesentlich berührt werden. Ich muß bezüglich der Anträge des Herrn Berichtstatters anerkennend hervorheben, daß der Bericht zu Anträgen an das hohe Haus gelangt ist, die theilweise hoffen lassen, daß es in Zukunft gelingen werde, die Schädigung der Interessen, wie sie gefühlt und gefürchtet wird, in bedeutendem Maße abzuschwächen. Die Regierung — und jeder hat es mit Befriedigung empfunden — hat endlich einmal für das Zustandekommen von Bahnen in den Alpenländern eine offene Hand bekundet und man hat mit Freude vernommen, daß es dem Landes-Ausschusse jetzt schon möglich ist, dem hohen Hause über die Absichten der Regierung Mittheilung zu machen. Wenn Sie sich erinnern — es war vor wenigen Jahren, als es sich um die Frage des Ausbaues der Linie Zeltweg-Wolfsberg handelte — ist die hohe Regierung mit einem Antrage an das Land herangetreten, der mit Unwillen aufgenommen worden ist, weil damals 80.000 fl. in Stammactien gewidmet werden sollten, und wenn Sie jetzt in Betracht ziehen, daß die hohe Regierung für dieselbe Linie eine Unterstützung

im Ausmaße von 1,500.000 fl. gewährt, so ist darin ein außerordentlicher Fortschritt im Interesse der Alpenländer zu erblicken. Wir wissen es in ganz Oesterreich und außerhalb Oesterreich ist es auch bekannt, daß bei unserem Handelsamte mit außerordentlicher Vorsicht gerechnet wird. Diese Thatfache führt direct zu der Ansicht, daß durch diese Subvention wesentlich das Staatsinteresse und in erster Linie gefördert wird, umso mehr als auch durch das Land mit dessen Credit naturgemäß billiger gebaut werden kann, als durch einen anderen Unternehmer, und auch dieser Vortheil bei Einlösung der Bahnen sich für den Staat geltend macht. Der Staat hat aber auch noch directe Vortheile.

Blicken Sie auf die Eisenbahnkarte und denken Sie sich die projectirten Linien eingezeichnet, so finden Sie, daß der Verkehr von der Rudolfsbahn nach Süden wesentliche Kürzungen erfährt, und Sie finden ferner, daß durch diese Landesbahnen, welche auch Kärnten durchziehen, ein außerordentliches Verkehrsgebiet für die Staatsbahn erschlossen wird. Sie finden weiters, wenn Sie nach Süden und nach Norden sehen, daß eine nicht unbedeutende Wegkürzung zwischen den nördlichen exportirenden Ländern und Triest, circa 66 bis 70 Kilometer, geschaffen wird und der Ausbau der Linien Zeltweg-Wolfsberg, Unterdrauburg-Wöllan, Heiligenstein-Stein immerhin ein berücksichtigungswerthes Palliativmittel für den Aus- und Einfuhrverkehr ist, bis eine bessere Verbindung hergestellt wird und den Handel von Triest zu fördern geeignet ist, und Sie werden ferner noch finden, — und aus dem Berichte des Landes-Ausschusses geht es auch hervor — daß militärische Rücksichten wesentlich in's Gewicht fallen; denn der Landes-Ausschuß sagt, daß vorausgesetzt, daß die Militärverwaltung nicht zu hohe Ansprüche stellt, er mit dem angefügten Präliminare das Auslangen zu finden hoffe. Weiters kommt in Betracht, daß bei der Staatsbahnlinie Unterdrauburg-Wolfsberg durch die Ausgestaltung des im Westen des Landes projectirten Eisenbahnnetzes ein wesentlicher Verkehrszuwachs stattfinden wird. Alle diese Momente machen es erklärlich, daß, wenn für das Verkehrsgebiet, welches in Steiermark durch diese Bahnen aufgeschlossen wird, in erster Linie Staatsinteressen bestimmend waren, diese Linie zur Ausführung zu proponiren, die Regierung in dankenswerther Weise durch die Förderung des eigenen Interesses, des Reichsinteresses, gleichzeitig auch das Landesinteresse, wenn auch bloß in zweiter Linie, fördert.

Dieselben Verhältnisse sind bei den Projecten im Osten von Steiermark ebenfalls vorhanden, auch dort sind es zwingende, staatliche Interessen, die vorwärts drängen und die Regierung zwingen, den Wechsel zu

überschreiten. Sie wissen, daß unsere Nachbarn jenseits der Leitha durch eine rücksichtslose Eisenbahn-, Handels- und Tarifpolitik unseren kommerziellen Bestand empfindlich eingeschränkt haben, und daß dieser Zustand noch fortgesetzt andauert. Es ist naturgemäß, daß es im Interesse der diesseitigen Reichshälfte und des Landes Steiermark liegt und die Regierung darauf bedacht sein muß, das Eisenbahnnetz nach Süden auszugestalten. Auch bei dieser Bahn Hartberg-Aspang kommen die Landesinteressen in secundärer Linie zur Geltung, die in viel besserem Maße gefördert würden, wenn von Graz direct nach Hartberg gebaut und nicht der Weg längs der Grenze gewählt worden wäre; dadurch würde in Graz Handel und Gewerbe und die Stadt selbst, die zur Hebung ihrer materiellen Interessen auf Entwicklung der Verkehrswege angewiesen ist, eine bessere Förderung erfahren.

Es ist naturgemäß, daß, wenn man bedenkt, daß die Stadt Graz und Umgebung für die Förderung der Eisenbahnaction des Landes und für die à fonds perdu gewidmeten Beträge für Eisenbahnbauten ein Risiko von 40 Percent zu tragen hat, selbst wenn ein Theil des Aufwandes zur Verzinsung gelangt, die Hoffnung wachgerufen wurde, daß, als der Landes-Ausschuß und der Landtag die Eisenbahnaction in Angriff genommen hat, auch im Interesse der centralen Theile des Landes Vortheile dadurch erreicht werden. Diese zu erreichen und zu fördern erstrebt die Petition.

Ich bin überzeugt, daß sich im hohen Hause nicht eine Stimme erheben wird, die nicht anerkennt, daß der Beschlussfassung bei dieser Petition kein anderes Motiv zu Grunde liegt, als dasjenige, die Interessen der Bevölkerung in den centralen Landestheilen zu fördern und im hohen Landtage zum Ausdruck zu bringen.

Was die Behandlung dieser Petition seitens des Herrn Berichterstatters betrifft, so habe ich ausgesprochen, daß derselbe selbst Anträge mit Aufträgen an den Landes-Ausschuß stellt, welche für die Zukunft günstige Folgen erwarten lassen.

Ich möchte aber noch erwähnen, daß in diesem Berichte hervorgehoben ist, daß bis zu gewissen Grenzen doch Uebersehen von den betreffenden Körperschaften gemacht worden sind.

Ich glaube, das ist nicht der Fall. Ich glaube nicht, daß man sagen kann, es treffe die petitionirenden Corporationen der Vorwurf, daß die Eisenbahnpolitik in Oststeiermark nicht andere Mittel und Wege eingeschlagen hat. Die für Graz bedauerlichen Verhältnisse sind das Resultat des Zusammenwirkens von Umständen und Thatfachen, bei welchen der hohe Landtag selbst mitgewirkt hat. Den Interessen der Stadt Graz und der Oststeiermark würde am besten gedient sein, wenn

die Peripherie des Landes mit dem Centrum in möglichst radiale Verbindung gebracht worden wäre. Die den Interessen der Stadt Graz entgegengesetzte Reihenfolge der Erstellung der Bahnen in Oststeiermark trägt die Schuld an den heutigen mangelhaften Verkehrswegen. Das hohe Haus war es ja selbst, welches den Beschluß gefaßt hat, die Herstellung der Linie Fehring-Fürstenfeld zu unterstützen. In diesem Momente, als dieser Beschluß gefaßt war, war auch die Hoffnung bei Seite zu legen, mit einer directen Verbindung von Graz mit Hartberg durchzudringen. Dasselbe ist der Fall mit Fürstenfeld-Hartberg. Ich bin überzeugt, wenn im Momente, wo das Eisenbahn-Gesetz geschaffen wurde und man das Princip aufgestellt hat, daß für Privat-Eisenbahnen vom Lande Subventionen nicht gegeben werden, man daran festgehalten hätte und in diesem Momente rücksichtlich Hartberg-Fürstenfeld keine Ausnahmestellung geschaffen worden wäre, heute das Interesse von Graz und Oststeiermark besser gewahrt worden wäre. Es ist das nicht ein Vorwurf, sondern ich führe das nur an, um nachzuweisen, daß aus diesen Gründen es nicht gut angeht, daß man von einer besonderen Vernachlässigung der eigenen Interessen von Seite der betreffenden Bevölkerung, die sich im Petitionswege an den Landtag wendet, sprechen kann. Konnte die Stadt Graz und die Handelskammer gegen den Willen des Landtages überhaupt mit Aussicht auf Erfolg auftreten? Des weiteren möchte ich anführen, daß im Westen von Steiermark die Bahn von Zeltweg nach Obdach (nach Wolfsberg) führt, durch Kärnten durchgeht, wieder an die Grenze von Steiermark führt und, indem sie den südwestlichsten Winkel von Steiermark durchzieht, nach Krain übertritt. Im Osten des Landes führt die Bahn knapp an der ungarischen Grenze mit einseitigem Attractionsgebiete nach Süden. Der Erfolg der projectirten Bahn in der Wirkung auf das Centrum des Landes kann nur der sein, daß eine gewisse Verkehrs-Ablenkung von den Centraltheilen des Landes eintreten muß.

Es wird viel geklagt, daß der Fremdenverkehr so geringfügig ist, und wird viel von der Hebung des Fremdenverkehrs gesprochen. Ich glaube aber, daß, wenn man diese Bahnen in Berücksichtigung zieht, der Fremdenverkehr für die centralen Theile des Landes absolut nicht gefördert wird.

Die Grazer Handels- und Gewerbekammer bittet den hohen Landtag, er möge für die Zukunft in der Weiterführung der Eisenbahnaction sein Augenmerk darauf richten, daß die verschiedenen Centren des Landes auch mit der Peripherie in einer Weise verbunden werden, daß die Bedürfnisse und Interessen dieser Bevölkerungscentren und der unter den schwierigsten Verhältnissen arbeitenden Handels- und Gewerbetrei-

benden gewahrt werden und diese Stände auch Vortheile aus der Eisenbahnaction ziehen, für deren eventuelles Risiko sie einstehen müssen. In dieser Richtung möchte ich die Bitte an den Landes-Ausschuß stellen, er möge den Antrag, den der Berichterstatter und der Eisenbahn-Ausschuß an den Landtag stellt, so betrachten, daß derselbe nicht nur platonisch aufgefaßt werde, sondern der Landes-Ausschuß möge als Beweis seines Entgegenkommens sich recht bald in die Lage versetzen, diesen Antrag zu verwirklichen, um dem Landtage entsprechende Anträge stellen zu können.

Abg. Koller (Vorstädte Graz): Der Herr Berichterstatter hat schon eines Ausspruches Erwähnung gethan, welchen ich als Mitglied des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten gemacht habe. Er hat gesagt, daß die Petition der Stadtgemeinde Graz unter Umständen nicht so gelaute haben dürfte, als sie gelaute hat, und daß der Gipfelpunkt des Petitums dann wahrscheinlich eine andere Richtung genommen hätte.

Ich gebe das von dem Standpunkte aus zu, daß zur Zeit, als der Gemeinderath der Stadt Graz diese Petition beschloß, die Abmachungen des Landes-Ausschusses mit der Regierung und die diesbezüglichen Verhandlungen im Eisenbahnrathe nicht genügend bekannt waren und man nicht wußte, bis zu welchem Grade dieselben gebiehn sind.

Heute ist man überrascht, daß die Abmachungen in solchem Fortschritte sich befinden und so günstige Bedingungen bezüglich des Ausbaues gewisser Strecken, z. B. Hartberg-Aspang, möglicher Weise erzielt werden können.

Was jedoch die Berechtigung der Petition des Gemeinderathes der Stadt Graz anbelangt, so glaube ich, nachdem der Herr Berichterstatter dieselbe schon anerkannt hat, nicht mehr voll darauf zurückkommen zu sollen und will nur bemerken, daß die Stadt Graz gewiß alle Ursache hat, dem Anwachsen der Bahnverbindungen an der Peripherie der Steiermark ängstlich gegenüber zu stehen.

Wenn wir die Karte von Steiermark in die Hand nehmen — ich habe hier eine vom Landes-Eisenbahn-amte ausgegebene —, so werden wir daraus ersehen, daß die Verbindungen, welche bereits von früher her bestehen und welche noch projectirt werden, nur in sehr geringer Zahl zum Centrum führen. Es mag diesbezüglich wohl die geographische Lage der Stadt und der ganze Weg, auf dem Graz von Wien gegen Italien zu liegt, mit Ursache sein.

Zur Zeit, als vor vielen Jahren die heutige Rudolfsbahn durch Obersteiermark geführt wurde, hatte

man nicht geahnt, daß schon diese Bahn für Graz von so nachtheiligen Folgen begleitet sein würde.

Ich bitte, meine Herren, die hiesigen Geschäftsleute, namentlich die Hoteliers, zu befragen und unseren Fremdenverkehr in Graz zu beobachten; es ist notorisch, daß seit jener Zeit, als die directe Linie von Wien über Bruck, Leoben, St. Michael nach Kärnten und nach Pontebba und von Pontebba nach Italien führt, die Stadt Graz directe zu leiden hat und viele Reisende, die früher ihren Weg über Graz nahmen, denselben nicht mehr einschlagen.

Wenn heute noch ähnliche neue Linien dazu kommen, so ist es wohl begreiflich und eine Pflicht der Stadtgemeinde, dieser Sache gegenüber Stellung zu nehmen und Alles, was sie thun kann, zu thun, daher dem Landes-Ausschusse und dem hohen Landtage gegenüber das Ersuchen zu stellen, auch jene Linien zu berücksichtigen, welche die Calamität für Graz zu beheben im Stande sind.

Wir machen in der Petition keine Opposition gegen die neuen Linien und haben nur gebeten, daß dieselben erst dann ausgeführt werden, wenn auch für uns günstige Linien sichergestellt sind; nachdem dies nach der jüngsten Sachlage jedoch gleichzeitig nicht geschehen kann, müssen wir uns nolens volens dem Wohlwollen des Landes-Ausschusses und des Landtages ausliefern. Ich glaube aber ebenso, wie mein geehrter Herr Vorredner, daß diesbezüglich für uns die Gefahren schwinden, und daß der hohe Landtag und der Landes-Ausschuß das Interesse der Stadt Graz nicht aus dem Auge verlieren werden.

In unserem Ansuchen wird erwähnt, daß die Stadt Graz ein Drittel der Landes-Umlagen zahlt; ich will dies nicht erwähnen, um momentan den Schluß daraus zu ziehen, daß wir auch das Recht hätten, an den Wohlthaten der Landtagsbeschlüsse bis zu einem Drittel theilzunehmen, sondern von dem Standpunkte aus, daß das Land Steiermark, wenn es sich auch nicht in mißlichen finanziellen Verhältnissen befindet, doch auf seine Einnahmen von allen Seiten des Landes in der gegenwärtigen vollen Höhe angewiesen ist. Es wird also Sache des Landes sein, die Ertragsfähigkeit der Landeshauptstadt im Auge zu behalten und deren Prosperität und Wohlbefinden nach Möglichkeit zu fördern, ebenso wie beispielsweise es von einem Hausheeren einer guten Partei gegenüber geschieht, welcher gewiß trachtet, dieselbe „warm“ zu halten.

Sollten durch weitere Bahnlinien, welche der Stadt Graz nicht jenen Nutzen gewähren, den man zu gewähren verpflichtet wäre, die Uebelstände fortwachsen, so könnte eines Tages eine Erscheinung zu Tage treten,

ähnlich, wie wir sie vielfach in anderen Ländern sehen, nämlich, daß Städte, welche durch Creirung von sie umgehenden Bahnlinien nach und nach vom Verkehre entblößt wurden, hiedurch sowohl in ihrer Bedeutung, als auch wirthschaftlich zurück gehen.

Ich will nicht grau in grau malen, ich befürchte nicht, daß die Stadt Graz zurückgehen werde, aber immerhin ist zu beachten, daß dieselbe kein Verkehrsmittelpunkt ist und nicht zu jenen Städten gehört, welche, von diesem Gesichtspunkte betrachtet, schon von der Natur begünstigt sind.

Es ist daher wohl am Platze, zu trachten, Graz, der Landeshauptstadt, die Wichtigkeit für das Land Steiermark in der Weise zu erhalten, daß kein Stillstand herbeigeführt, das proportionale Wachsthum nicht behindert werde, und zwar mit Rücksicht auf deren eigene und die Landesfinanzen.

Ich bin mit meinen Ausführungen am Schlusse und möchte mich nur der Bitte meines Herrn Vorredners anschließen.

Einige Bemerkungen möchte ich mir jedoch noch erlauben:

Ich finde, daß in dem früher vorgetragenen Berichte über den III. Bericht des Landes-Ausschusses über Eisenbahnangelegenheiten von Seite des General-Berichterstatters bezüglich der weiteren Projecte Wies-Eibiswald u. s. w. am Schlusse der Antrag gestellt wird: „der Landes-Ausschuß möge sein volles Augenmerk der Errichtung dieser Linien zuwenden“; dabei sind nebenbei gesagt auch einige inbegriffen, welche der Stadt Graz am Herzen liegen.

In Erledigung der gegenwärtig in Behandlung stehenden Petition der Stadt Graz wird gesagt: „der Landes-Ausschuß möge den gewünschten Eisenbahnverbindungen der Stadt Graz und der Handelskammer sein Augenmerk zuwenden“.

Ich nehme nicht an, daß es absichtlich geschehen ist, daß allen weiteren Projecten das volle Augenmerk zugewendet werden soll, jenen speciell für die Stadt Graz aber nur das Augenmerk (Heiterkeit); ich aber möchte bitten, es solle gerade im letzteren Falle das volle Augenmerk sein.

In letzter Zeit haben sich die Verhältnisse zwischen Stadt und Land, die ehemals manchmal zu kleinen Reibungen geführt haben, gebessert, und ich glaube, daß in Zukunft der Förderung dessen nichts im Wege steht, was der Hauptstadt und dem Land zu gleichem Nutzen gereicht.

In Zusammenfassung meiner Rede und in der Hoffnung, daß alle Landboten ein uns günstiges Urtheil sich gebildet haben, stelle ich in Wiederholung an

den hohen Landtag, besonders an Seine Excellenz den Herrn Landeshauptmann und den hochverehrten Landes-Ausschuß die Bitte, die Interessen der Stadt Graz vom Eisenbahnstandpunkte aus in der nächsten Zeit in möglichster Weise wahren und denselben ihr besonderes Augenmerk zuwenden zu wollen. (Bravo!)

Abg. **Mosdorfer** (H.-R. Graz): Ich glaube, daß es unbedingt nöthig ist, daß in erster Linie das Interesse der Landeshauptstadt Graz gewahrt werden muß. Wenn die Linie Hartberg-Aspang gebaut wird, so könnte die Stadt Graz keinen besonderen Nutzen ziehen, wenn nicht eine kürzere Verbindungslinie von der Landeshauptstadt zu dieser Bahn durchgeführt wird. Auch ein großer Theil unserer nordöstlichen Steiermark würde sich nicht damit befriedigt finden, wenn nicht nach Vollendung des Baues der Aspanger Bahn eine kürzere, zweckentsprechendere Anschlußlinie von der Stadt Graz an diese Bahnlinie gebaut wird, der auch diesen Landestheil berührt.

Wie dem hohen Landes-Ausschusse bekannt ist, ist die Gegend von Anger bis Birkfeld wirklich sehr verarmt und so heruntergekommen, daß gewiß der wirthschaftliche Untergang sehr nahe ist, wenn nicht in Kürze ausreichende Hilfe kommt.

Es ist auch im Interesse der Stadt Graz gelegen, wenn solche Linien gebaut werden, die den Verkehr vom Nordosten Steiermark's nicht nach Wien, sondern in die Landeshauptstadt ziehen. Eine solche Linie wäre unbedingt Weiz-Anger-Birkfeld, weil nicht allein der ganze Verkehr von Feistritz nach Graz zugeführt würde, sondern auch der ganze Bezirk Birkfeld würde in regeren Verkehr mit Graz treten und ich glaube, daß ich den Landes-Ausschuß mit einer gewissen Berechtigung bitten darf, dieser Linie sein besonderes Augenmerk zuzuwenden, umso mehr, als die Finanzierung dieser Linie Weiz-Anger soweit vorgeschritten ist, daß den Anforderungen des Localbahngesetzes entsprochen werden kann; ich glaube aber auch, daß man das umso mehr thun könnte, weil, wenn diese Linie ausgebaut würde, die Linie Weiz-Gleisdorf mehr Nahrung erhalten und ein größeres Erträgniß abwerfen würde, so daß das Land auch einen Nutzen hätte; denn, wie Sie aus dem Berichte ersehen haben, liegt es sehr nahe, daß die Stammactien der Linie Weiz-Gleisdorf ein gutes Erträgniß liefern; die kommerzielle Erhebung bezüglich der Linie Weiz-Anger ist so günstig, daß man darauf schließen kann, daß sie ohne weiters ein ebenso gutes Erträgniß abwerfen wird, wie Weiz-Gleisdorf, und dadurch auch die Stammactien dieser Bahn zur Verzinsung gelangen, wenn der Staat uns weniger hart behandelt, als es heute der Fall ist; ich will hoffen, daß das Land nicht

allein die vom Lande gebauten Eisenbahnen, sondern auch jene Eisenbahnen, die die Städte und Märkte mit schweren Opfern gebaut haben, in Schutz nimmt und sorgt, daß der Staat diese Localbahnen nicht ausnützt, sondern unterstützt; darum möchte ich bitten, daß der Landes-Ausschuß den Ausbau der Linie Weiz-Anger nicht allein wohlwollend behandelt, sondern demselben auch seine Unterstützung angeeignet lasse. Der Landes-Ausschuß wird gebeten, daß er uns auch in unserem schweren Kampfe, den wir mit der Regierung bezüglich des Abschlusses des Betriebsvertrages zu bestehen haben, unterstütze, und ich bin überzeugt, nachdem der Landes-Ausschuß für die Bahnen Steiermark's soviel gethan hat und jederzeit mit großer Energie eingetreten ist, daß er unsere kleine Bahn auch nicht im Stiche lassen, sondern thatkräftig unterstützen wird. (Bravo!)

Landes-Ausschußbeisitzer Dr. **Schmiderer**: Ich erlaube mir, mit kurzen Worten auf das zurückzukommen, was die Herren Vertreter der Handels- und Gewerbekammer, Pfirmer und Hochliger, gesagt haben; es betrifft auch eigentlich das, was die weiteren Herren gesprochen, nämlich der Herr Vice-Bürgermeister Koller und der Herr Abgeordnete Mosdorfer; sie haben die Action, die wir eingeleitet haben, als eine richtige und wohlthätige anerkannt und nur mit uns darin sich nicht einverstanden erklären können, daß ihnen für die einzelnen Projecte, die ihnen am Herzen liegen, unsere Action in einem zu langsamem Tempo vorwärts geht, und weil sie einzelne Linien früher haben wollten, als wie wir sie ausführen können.

Wir müssen diejenigen Linien, wo die Abmachungen mit der hohen Regierung vorhanden sind, zuerst behandeln.

Ich begreife wirklich die Ungeduld; allein ich bitte Sie, meine Herren, sich in unsere Lage zu denken; was die Herren wünschen und was sie erlangen wollen, ist nicht nur physisch, sondern auch finanziell zu leisten unmöglich.

Das Bestreben des Landes-Ausschusses geht dahin, daß allen diesen Wünschen nach Möglichkeit Rechnung getragen werde; denn, wenn wir so schnell trachten, alle Wünsche zu befriedigen, würde ein förmliches Eisenbahnfieber im Lande eintreten, und das war für uns von vornherein eine große Gefahr, als man das Eisenbahngesetz geschaffen hat.

Wir müssen suchen, uns in gesunden Grenzen zu halten, und das ist schwierig. Wenn wir die Action so weiter führen, dann werden wir, wie von allen Seiten in der lebenswürdigsten Weise anerkannt wurde, auf einer gesunden Grundlage weiter arbeiten können, und eine Ueberhastung wird nicht nothwendig sein.

Wenn wir die Arbeiten so abwickeln können und Zeit gewinnen und wenn wir die finanziellen Mittel haben, dann werden wir den Wünschen eher Rechnung tragen können.

Was den Appell an den Landes-Ausschuß anbelangt, daß derselbe die Wünsche der Stadt Graz berücksichtigen möge, so können die Vertreter der Stadt Graz überzeugt sein, daß das, was vom Landes-Ausschuße bei Eisenbahnactionen überhaupt wird geschehen können, immer für Graz geschehen wird, und wenn Ihre Wünsche nicht so schnell erfüllt werden können, so trifft die Schuld gewiß nicht den Landes-Ausschuß. Der Landes-Ausschuß wird allen diesen Eisenbahn-Projecten, die er im Interesse der Stadt Graz findet, sein Augenmerk zuwenden, und Sie können überzeugt sein, daß es dem Landes-Ausschuße und Eisenbahnrathe zur größten Befriedigung gereichen wird, wenn er im Laufe der Zeit auch Ihren Projecten die Vollendung zusichern kann, wie er heute anderen Wünschen zu seiner Freude hat nachkommen können. (Bravo!)

(Die Debatte wird geschlossen.)

Landeshauptmann: Nachdem die Debatte über beide Punkte des Antrages sich erstreckt hat, so werde ich auch über beide Punkte abstimmen lassen und ertheile zunächst dem Herrn Berichterstatter das Schlusswort.

Berichterstatter Vogel: Der Herr Abgeordnete Rochlitzer hat zwar keinen Vorwurf gemacht, er hat nur erwähnt, daß nach Schaffung des Localbahngesetzes für die Fürstenseld-Hartberger Linie noch eine Subvention gegeben wurde. Ich möchte da doch erinnern, daß das ältere Verpflichtungen waren. Wahr ist es allerdings, daß die Subvention im letzten Augenblicke erhöht wurde. Warum? Man hat erkannt, daß diese Linie nicht auf Grund des Localbahngesetzes gebaut werden konnte.

Ich habe die Ehre, zehn Jahre dem hohen Hause anzugehören; als ich hieher kam, war die Subvention für Fürstenseld-Hartberg schon beschlossen und jährlich wiederholt. Durch Jahre hindurch hat man in Oststeiermark Hoffnungen erregt, und schließlich stand die Sache so: sollte man diese Hoffnungen täuschen, für lange Zeit begraben, wegen 50.000 fl.?

Was nun die Ausführungen der Herren anbelangt, so erlaube ich mir zu bemerken, daß ich die Gefühle ganz gut verstehe, die Sie geleitet haben, und es ist ganz müßig, ob wir sagen, der Eine hat die Schuld oder der Andere, sondern das Interesse von uns Allen ist, wenn ein Verschämmnis begangen wurde, daß wir diese Schuld repariren.

Ich hoffe wohl, und ich glaube, ich kann im Namen Aller sprechen, daß keiner im Landtage ist, der nicht ein Interesse für das Aufblühen der Landeshauptstadt hat, und was den Eisenbahn-Ausschuß anbelangt, so kann ich nur sagen, daß man mit herzlicher Freude den Moment begrüßen würde, wenn die Petenten bald mit einer Petition an den hohen Landtag herantreten würden, die bei wohlwollender Erwägung es ermöglichen würde, derselben zu willfahren.

Ich muß allerdings sagen, wenn man Eisenbahnen bauen will, muß man Opfer bringen. Es genügt nicht, wenn man den Gefühlen auf dem Papiere Ausdruck gibt, sondern man muß auch Opfer bringen. Wenn Sie hoffen wollen, daß diese Petition einen wirklichen Erfolg hat, so müssen Sie den Gefühlen klingenden Ausdruck geben. (Bravo! Heiterkeit.)

Die Anträge lauten (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Das Ansuchen der Stadtgemeinde Graz, Petition Nr. 65, um Sistrung des Ausbaues der Linien Hartberg-Aspang, Zeltweg-Wolfsberg, Unterdrauburg-Röllan und St. Georgen-Krapina bis zum Zeitpunkte der Sicherstellung des gleichzeitigen Ausbaues der Linien Gleisdorf-Hartberg, Wies-Eibiswald, Mahrenberg-Unterdrauburg und Köflach-Knittelfeld, wird abgelehnt.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, dem Zustandekommen der von der Stadt Graz in der Petition Nr. 65 und von der Grazer Handels- und Gewerbekammer in der Petition Nr. 140 gewünschten Eisenbahnverbindungen sein Augenmerk zuzuwenden und über den weiteren Verlauf der Angelegenheit dem hohen Landtage seinerzeit Bericht, eventuell Anträge zu erstatten.“

(Diese Anträge werden angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der mündliche Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag des Abgeordneten Dr. Heilsberg und Genossen, betreffend den mit 1. April d. J. eingeführten Zonentarif der k. k. priv. Südbahn. (Beilage Nr. 73.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Dr. Rink (von der Tribüne): Hoher Landtag! Der mit 1. April eingeführte Reformtarif der Südbahn, welcher eine solche Enttäuschung und Erregung in allen Schichten der Bevölkerung hervorgerufen hat, ist schon wiederholt der Gegenstand der Besprechung in öffentlichen Versamm-

lungen und Fachvertretungskörpern gewesen, wobei die Betroffenen einzelne besonders crasse Tarifierhöhungen für ihre Geschäftsbranche hervorgehoben haben, um daran eine Kritik des neuen Tarifes zu üben.

So drastisch auch einzelne Beispiele wirken mögen, so ist es doch bei dem systematischen Zusammenhange der einzelnen Sätze untereinander und mit Rücksicht auf den Umstand, daß man gerne dem Systeme die Schuld für die Uebelstände, welche durch die neuen Tariffsätze herbeigeführt wurden, beimessen möchte, geboten, die tiefer liegenden Gründe für die herbeigeführten wirthschaftlichen Schädigungen zu untersuchen, und dies um so mehr, als, wie uns gesagt wird, die Südbahn nur auf Drängen der Regierung und der Handelskammern diese Tarifreform eingeführt hat.

Was den Personenverkehr betrifft, so besteht die Reform der Fahrtaxen in der Annahme des Zonentarifes, das heißt in der stufenweisen Berechnung der Fahrtaxen. Die Südbahn hat dabei eine andere Zoneneintheilung als die Staatsbahn angenommen, sie beginnt nämlich mit 4 Kilometer und steigt auf 8, 15, 25, 35 u. s. w.

Schon dadurch ist ein Unterschied zwischen ihr und der Staatsbahn gegeben, und wenn auch in der ersten Zone für 4 Kilometer die Fahrtaxe der Südbahn so ziemlich zusammenfällt mit der ersten Zone des Staatsbahntarifes, so stellt sich doch schon in der zweiten Zone eine wesentliche Vertheuerung heraus, welche in den weiteren Zonen sich noch steigert.

Diese Erhöhungen werden dadurch verschärft, daß die Südbahn gelegentlich der Einführung des Reformtarifes einen neuen Kilometerzeiger herausgegeben hat, der zur Folge hatte, daß für einzelne Stationen sich größere Entfernungen ergeben. Es werden dadurch alle jene Relationen und Stationen empfindlich betroffen, welche durch die neue Kilometrirung in eine höhere Zone eingereiht wurden.

Die Südbahn hat zwar im neuen Zonentarife Tour- und Retourkarten und Freigepäd beibehalten, aber diese geringen Vortheile sind kein Ausgleich für die Erhöhung, welche bei kurzen Entfernungen gegen den alten Tarif eingetreten sind und 40 bis 50, ja 100 Percent betragen. Der Unterschied der Fahrpreise zwischen der Staatsbahn und der Südbahn ist ein außerordentlicher. Mit welcher Ueberhaftung bei der Einführung des Zonentarifes vorgegangen wurde, mögen die Herren daraus ersehen, daß bei einzelnen Stationen der Preis für die Tour- und Retourkarten sich höher stellen soll, als wenn man für Hin- und Rückfahrt ein Billet separat löst und zahlt.

Die Südbahn hat beim Personentarife, dessen Wir-

kungen sie übersehen konnte, mehr Einnahmen aus diesem Verkehre beabsichtigt. Sie hat allerdings auf den Strecken Graz-Bruck, Graz-Marburg und Marburg-Franzensfeste die alten Tarife wieder eingeführt, in dieser Richtung also dem Drucke der allgemeinen öffentlichen Meinung nachgegeben. Tief bedauerlich bleibt es dessen ungeachtet, daß die Südbahn durch dieses Experiment der Erbitterung in der Bevölkerung neue Nahrung gegeben hat, daß sie eine Erregung hervorgerufen hat, welche durch die Zurücknahme dieser Maßregel nicht gebannt wurde.

Geradezu entmuthigend mußte es auf die Bevölkerung wirken, daß die staatliche Aufsichtsbehörde, welcher der Schutz unserer wirthschaftlichen Interessen anvertraut ist, einen solchen Tarif genehmigt hat.

Ich komme nun zum Gütertarife; der Güterreformtarif der Staatsbahnen wurde von allen größeren österreichischen Privatbahnen angenommen, außer der Südbahn. Dieser Reformtarif beruht auf dem Waggonraum- und Gewichtssystem mit Zonenberechnung.

Die Südbahn hatte bis zum 1. April ein anderes, nämlich das Werthclassifications-System, wornach der Werth des Frachtgutes den Hauptfactor für die Bestimmung des Frachtsatzes bildet.

Der alte Südbahntarif mit seinen 17 Serien und einer Unzahl von Special- und Ausnahmstarifen war sehr umfangreich, daher sehr unbequem und schwierig in der Handhabung für die Geschäftswelt.

Es ist begreiflich, daß die Handelskammern sich nach einer Vereinfachung und Conformirung mit dem Staatbahnsysteme sehten und bei der Südbahn diesfalls Schritte unternahmen. Selbstverständlich sind die Handelskammern von der bestimmten Erwartung ausgegangen, daß die Südbahn gelegentlich der Einführung des Reformtarifes die Wünsche der Bevölkerung auf Verbilligung der Tarife berücksichtigen werde.

Um so bitterer wurden sie enttäuscht; der neue Tarif hat eine allgemeine durchgreifende Erhöhung der Frachtsätze für den ganzen internen Verkehr, welcher nahezu 60 Percent des ganzen Bahnverkehrs ausmacht, zur Folge und dadurch eine bedenkliche Berrückung aller geschäftlichen Verhältnisse herbeigeführt.

Schon die neue Kilometrirung hatte aus den oben erwähnten Gründen eine Erhöhung des Tarifes zur Folge. Ich führe nur beispielsweise an, daß Peggau mit 19 Kilometer, jetzt mit 21 Kilometer, Murnitz mit 38, jetzt mit 41, Leoben mit 61, jetzt mit 71 Kilometer kilometriert wurde.

Die Hauptgründe für die Erhöhung der Tarife liegen aber in der Erhöhung der Grundtaxen, in der Aufhebung früher bestandener Begünstigungen, die sich im Verkehrsleben eingelebt hatten, in der höheren Classi-

fication der Waaren und der Ausdehnung der ausnahmslosen Einhebung der Manipulations-Gebühr. Also nicht im Systeme, sondern in diesen Gründen liegt die Vertheuerung der Frachtsätze.

Das System ist an dem Uebelstande nicht schuld; dies beweist der Umstand, daß die Staatsbahnen bei demselben Systeme billige Frachtsätze haben, und daß wir nur wünschen, in die gleiche Position gestellt zu sein.

Zur Illustration der schweren Schädigung aller geschäftlichen Kreise durch die neuen Frachtsätze möchte ich nur einiges herausgreifen. Zunächst erwähne ich, daß bezüglich der Stationen nach Judendorf, Peggau, Frohnleiten bis Bruck und hinab bis Marburg eine schroffe Verschiebung in den Frachtsätzen eingetreten ist, so daß die Frachtsätze auf das doppelte und noch darüber hinauf gesetzt sind, und zwar nicht nur im Stück-Güterverkehr, sondern auch bei vollen Waggonladungen. Auch die steirische Eisenindustrie ist schwer geschädigt dadurch, daß die alten verschiedenen Waarenclassificationen, welche früher eine Anpassung und dadurch Verbilligung der Einzelntarife für die verschiedenen Artikel ermöglichten, weggefallen und somit sämtliche Eisenartikel in einen Topf hineingeworfen sind, was eine Erhöhung von 50 bis 80 Percent herbeigeführt hat.

Ich möchte weiters, nachdem ich auch über die Petition Nr. 161 des steirischen Forstvereines zu referiren habe, betonen, daß auch die Interessen der Waldbesitzer durch diesen neuen Tarif außerordentlich geschädigt sind, indem der Köhlereibetrieb, der für die Holzverwerthung von Wichtigkeit ist, durch die neuen Sätze nahezu unmöglich gemacht erscheint. Es ist dies um so bedauerlicher, als ohnehin durch die Einführung der mineralischen Kohle beim Hochofenbetriebe die Verwerthung der Holzkohle erschwert ist. Die Erhöhung der Tarife für Bau-, Brennholz u. s. w. ist eine schwere Calamität für die Waldwirtschaft im Lande. Nach dem neuen Frachttarife ist ein Aufschlag von 76 Percent bei der Fracht eingetreten. Es wurde für Holzkohle von Frohnleiten bis Leoben per Waggon die Fracht um 7 fl. 37 kr., von Murnitz nach Leoben um 6 fl. und von Pernegg nach Leoben um 4 fl. erhöht; ferner ist die Frachtgebühr für Holzkohlen von Frohnleiten nach Graz per Waggon um 4 fl., der Brennholztarif von Frohnleiten nach Graz per Waggon um 3 fl., von Murnitz nach Graz um 6 fl. 20 kr., von Pernegg nach Graz um 7 fl. 40 kr. erhöht, der Tariffuß für Celluloseholz von Frohnleiten nach Gratwein per Waggon um 2 fl. gestiegen.

Ich führe weiter an, daß auch die Tarife für die Viehtransporte, die für Steiermark von außerordentlicher Bedeutung sind, sowohl in Einzelsendungen, als

auch in Waggonsendungen erhöht erscheinen, und daß auch die Tarife für das Obst vertheuert sind. Ähnlich verhält es sich mit den Sätzen für leere Gebinde, Emballage u. s. w.

Man glaube ja nicht, die Vertheuerung der Frachtsätze treffe vornehmlich den Producenten und Händler. Es ist klar, daß die Vertheuerung der Frachtsätze, weil sie einen Theil der Produktionskosten bilden, auch eine Vertheuerung der Natur-, gewerblichen und industriellen Producte zur Folge haben muß.

Die Vertheuerung des Nahverkehrs ist für die Industrien, die das Rohmaterial aus der Nähe beziehen, eine schwere Belastung und kann ihre Existenz bedrohen. Ich glaube nicht zuviel zu sagen, wenn ich behaupte, daß in der Erhöhung der Frachtsätze, die durch den neuen Reformtarif hervorgerufen wird, eine Schädigung des ganzen wirtschaftlichen Lebens des Landes Steiermark zu erblicken ist. Dabei ist es gewiß ein bezeichnendes Sympton für unsere Stellung in diesem Kampfe, daß sonderbarerweise die Wiener Presse, die für volkswirtschaftliche Fragen sehr empfindliche Ohren hat (Hört!), über die durch den neuen Südbahntarif hervorgerufene Vertheuerung der Tarife in keinem Blatte etwas gebracht hat.

Ich habe mich bemüht, darüber etwas zu finden. Nur in einigen Fachblättern fand ich eine wohlwollende Beurtheilung des neuen Tarifes.

Diese Gleichgiltigkeit der Wiener Geschäftswelt, die in Fühlung mit der Presse ist, erklärt sich, wenn man sich vor Augen hält, daß der Wiener Platz durch diese Tarife nicht getroffen ist und sogar in einzelnen Relationen im Fernverkehr durch billigere Sätze begünstigt ist. Diese Sätze sind es zumeist auch, auf welche die Südbahn hinweist, um ihre Maßnahmen zu rechtfertigen. Ich erwähne, daß die Personentarife für den Wiener Localverkehr fortbestehen, und weise auf die billigen Exporttarife von Wien nach Triest hin. Wir Steirer müssen also auch in diesem Falle die Reche bezahlen! Ich will zugeben, daß die Südbahn diesen Ausgleich zu unseren Lasten nicht beabsichtigt hat. Wir respectiven gewiß alle die Stellung der Südbahn als einer Privat-Gesellschaft, als einer Erwerbs-Unternehmung, und wissen den Unterschied festzuhalten zwischen ihr und den Staatsbahnen, für welche ein Ausfall durch den Staat, beziehungsweise durch die Steuerträger gedeckt wird. Wir müssen aber auch mit umso größerer Entschiedenheit betonen, daß die Südbahn als öffentliche Verkehrsanstalt, als ein öffentlichen Interessen dienendes Institut mit ihrem Privilegium auch Pflichten und zwar gegen den Staat und gegen das Land, dessen Hauptverkehrsader sie bildet, übernommen hat. Wir müssen daher von diesem

Standpunkte aus gegen die Einführung der neuen Tarife, welche eine totale Verschiebung der Productions- und Consumtions-Verhältnisse, ich möchte sagen, des ganzen wirthschaftlichen Gleichgewichtes herbeigeführt hat, und welche daher die staatliche Aufsichtsbehörde aus diesem Grunde nicht genehmigen durfte, entschiedenen Verwahrung einlegen.

Es ist nicht ausgeschlossen, daß die Südbahn bei der Ueberhaftung, mit welcher dieser Tarif, wie es scheint, ausgearbeitet wurde, wobei vielleicht nicht alle Positionen des Tarifes durchgerechnet und mit dem alten Tarife verglichen worden sind, sich der Rückwirkung des Tarifes auf unsere wirthschaftlichen Verhältnisse nicht vollständig bewußt gewesen ist.

Unter dieser Voraussetzung, in welcher ich dadurch bestärkt werde, daß die Südbahn kurze Zeit nach Einführung des Tarifes einige schreiende Uebelstände abgestellt hat, wird die Südbahnverwaltung eine einmüthige und energische Emanation des Landtages nicht unbeachtet lassen. Ich erwarte vielmehr, daß sie den Wünschen und Forderungen des Landes in einer gerechten Weise sich nähern und das thun wird, was ihr die Pflicht, die Rücksicht auf das Land, dessen Hauptverkehrsader sie ist, und auch ihr eigenes Interesse gebietet. Sollten wir uns in dieser Erwartung demungeachtet täuschen, dann müssen wir an das Ministerium gehen und dort müssen wir gehört werden, und zwar umsomehr, weil die Regierung nicht ganz frei von Schuld ist, daß wir heute in eine so ungünstige wirthschaftliche Lage gebracht wurden, welche die staatliche Aufsichtsbehörde, wenn sie rechtzeitig ihres Amtes gewaltet hätte, unbedingt hätte hintanhalten können.

Aus allen diesen Gründen empfehle ich dem hohen Hause die Annahme des Antrages des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten, welcher lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, bei der General-Direction der k. k. priv. Südbahngesellschaft gegen die mit der Einführung des neuen Reformtarifes verbundenen bedeutenden Erhöhungen der Fahrtagen und Frachtsätze Vorstellungen zu erheben, erforderlichenfalles beim k. k. Handelsministerium die zur Behebung der hiedurch herbeigeführten volkswirthschaftlichen Schädigung geeigneten Maßnahmen zu treffen.

Durch diesen Beschluß findet die Petition Nr. 161 des steiermärkischen Forstvereines ihre Erledigung.“ (Während vorstehender Rede hat der Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Furtela den Vorsitz übernommen.)

Abg. **Robič** (L.-G. Marburg): Hohes Haus! Ich fühle mich verpflichtet, auch einige Worte ergänzend hinzuzufügen. Durch die Einführung des Zonentarifes mit 1. April l. J. hat selbstverständlich nicht nur eine Erhöhung der Personen- und Frachttarife innerhalb der Strecke Marburg-Bruck-Leoben, von welcher Strecke sowohl im Antrage, als auch in den Ausführungen des Herrn Berichterstatters vornehmlich die Rede war, stattgefunden, sondern diese Erhöhung hat sich selbstverständlich auch auf die übrigen Strecken der Südbahn, so namentlich auf die Strecken Marburg-Unterdrauburg, Marburg-Gilli und Marburg-Polstraun ausgedehnt und werde ich mir erlauben, einige Beispiele bezüglich dieser Erhöhung, welche, wie schon der Herr Berichtstatter erwähnt hat, hier und da 100 Percent und mehr betragen, anzuführen.

Auf der Strecke Marburg-Unterdrauburg möchte ich nur einige Stationen hervorheben und herausgreifen. So zahlte man auf der Strecke zwischen den Stationen Marburg und Feistritz a. d. K.-B. früher für die Person in der 3. Klasse 15 kr. und jetzt 35 kr., in der 2. Klasse früher 25 kr. und jetzt 55 kr.

Auf anderen Stationen, wie von Maria-Rast nach Buchern, nach Saldenhofen, Marburg, Kranichsfeld, Marburg-Gilli fand eine Erhöhung von je 10 kr. für die Person statt. Bei Frachten, meine Herren! ist die Differenz zwischen dem früheren Tarife und dem jetzigen in einzelnen Fällen noch crasser. So zahlte man früher für einen Waggon Brennholz von Feistritz a. d. K.-B. nach Marburg 2 fl. und heute zahlt man 8 fl.

Nun, meine Herren! dasselbe zahlte man nach dem alten Tarife von Maria-Rast nach Marburg; in Maria-Rast hat sich jedoch die Verwaltung der Herrschaft Jaal um die Sache, selbstverständlich im eigenen Interesse, angenommen und es ist auf dieser Strecke insofern eine Begünstigung eingetreten, als man für den Waggon Brennholz nicht mehr 8 fl., sondern 5 fl. zahlt. Auf der kurzen Strecke Feistritz a. d. K.-B. nach Marburg ist hingegen der Preis von 8 fl. stehen geblieben. So haben auch eine bedeutende Erhöhung die Frachttarife nicht nur etwa im Nahverkehre, sondern auch auf weite Strecken, namentlich nach Triest, nach Agram u. s. w., erfahren. Während man früher für 100 Kilo Zündhölzchen 2 fl. 14 kr. zahlte, zahlt man nunmehr 2 fl. 83 kr. Eine Erhöhung trat aber auch ein für Eisenwaaren, und zwar für 100 Kilo von 66 kr. auf 94 kr.

Für die Stadt Marburg kommt nun noch der besondere Nachtheil hinzu, daß die Zonengrenze zwischen dem Bahnhofe der Südbahn und dem der Kärntnerbahn verlegt wurde. Bekanntlich hat sich die Südbahn entschlossen, innerhalb der Strecke Marburg-Bruck-Leoben die früheren Fahrpreise dort zu reactiviren, wo der neue

Tarif eine Erhöhung aufweist. Ich muß hier auf die Ausführungen des Herrn Berichterstatters hinweisen, welcher erwähnt hat, daß dieser frühere Personentarif überhaupt wieder eingeführt wurde. Das ist aber nicht der Fall! Meine sehr geehrten Herren! Auf den Strecken Marburg-Unterdrauburg, Marburg-Gilli, Pragerhof-Polstrau u. s. w. sind die neueingeführten Personen- und Frachttarife voll in Geltung geblieben, und ich finde es sehr eigenthümlich, daß die Südbahn ihre eigenen Strecken nicht gleichmäßig behandelt. Ich schließe mich im Großen und Ganzen den Ausführungen des Herrn Berichterstatters an, kann namentlich seine Ausführungen in Betreff der Aufnahme, welche dieser Tarif in den Wiener Hauptblättern erfahren hat, zustimmen, und werde daher auch für den Antrag des Herrn Berichterstatters stimmen, möchte jedoch nebstbei an die Regierung die Bitte stellen, daß dieselbe denn doch Sorge trage, daß eine solche — ich möchte fast sagen — Uebervortheilung des Publicums (Bravo! Bravo!) fernerhin nicht stattfinden.

Landes-Ausschußbeisitzer Dr. **Wannisch**: Ich bin leider auch in der traurigen Lage, die interessanten Ausführungen des Herrn Berichterstatters durch Ziffernbeispiele erhärten zu können.

Nachdem dieser neue Tarif unter dem schönen, wohlthönenden Titel „Reformtarif“ erschienen ist, habe ich mich an die Brunnenverwaltung von Sauerbrunn gewendet mit dem Auftrage, die Consequenzen dieses Tarifes in einer Tabelle zusammenzustellen, und liegt mir nun diese Tabelle vor, woraus hervorgeht, daß die Relationen zu den Plätzen, mit denen wir regelmäßig verkehren, in den meisten Fällen eine Erhöhung von 50 bis 100 Percent und darüber bedeuten.

Ich will die Herren nicht ermüden, eine ganze Reihe solcher Posten aufzuführen. Gestatten Sie mir nur, einige Beispiele anzuführen. So hat die Fracht früher nach Marburg für eine Waggonladung 38 fl. betragen; nach dem neuen Tarife beträgt sie 77 fl. 50 kr.; nach Leoben hat sie früher 34 fl. betragen, jetzt zahlt man 68 fl. 50 kr.; nach Klagenfurt mußte man früher für eine Waggonladung 32 fl. zahlen, währenddem die Fracht nach dem jetzigen Tarife auf 68 fl. zu stehen kommt; nach Vares in Ungarn zahlte man früher 37 fl. und jetzt 77 fl., und in ähnlicher Weise gehen diese erfreulichen Beispiele fort. (Rufe: Unerhört!)

Ich wäre in der Lage, ähnliche leider interessante Beispiele auch bezüglich des Holzhandels vorzubringen, insbesondere von Peggau, Murnitz und Frohnleiten aus. In dieser Beziehung hat schon der Herr Referent einige Ziffern geboten, und will ich daher das hohe Haus damit nicht weiter belästigen. Bezüglich des Sauer-

wassertransportes ist es einleuchtend, daß in der Regel das Sauerwasser seiner Natur nach eine bedeutende Steigerung des Preises nicht verträgt; es ist ganz klar, daß, wenn diese Frachtsätze auf den Preis des Wassers aufgeschlagen werden sollen, der Handel mit Sauerwasser vollständig lahmgelegt würde. Ich muß gestehen, daß mir dieser ganze Tarif wirklich räthselhaft erscheint, und zwar vom Standpunkte des gesunden Menschenverstandes und der Logik, weil kein rechtes System in der Sache zu finden ist, es wäre denn, unter allen Umständen mit den Frachtsätzen in die Höhe zu fahren; der Tarif ist mir aber auch ganz unerklärlich vom egoistischen Standpunkte der Südbahn selbst, da doch die Südbahn an der Belebung des Handels und des Verkehrs wesentlich interessiert ist, da sie ja selbst Nachteile erleidet, wenn der Handel und der Verkehr unterbunden wird.

Aber ganz unbegreiflich ist es, wie der Herr Voredner schon hervorgehoben hat, daß es möglich war, daß ein solcher Tarif mit Genehmigung der Regierung in Wirksamkeit treten konnte. (Rufe: Sehr richtig!) Unbegreiflich ist es, daß die betreffenden berufenen Behörden, die Interessen des Staates und der Staatsbürger in entsprechender Weise zu wahren, außer Acht ließen. (Bravo!)

Ich will hoffen, daß der Appell, welcher in dem vorliegenden Antrage enthalten ist, bei der Regierung nicht ungehört verhallen wird. (Lebhafter Beifall.)

(Die Debatte wird geschlossen.)

Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. **Jurtela**: Ich ertheile dem Herrn Berichterstatter das Schlußwort.

Berichterstatter Dr. **Pink**: Ich verzichte.

(Bei der Abstimmung wird der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses einstimmig angenommen. Dergleichen wird der Antrag, daß mit diesem Beschlusse die Petition Nr. 161 des steiermärkischen Forstvereines ihre Erledigung findet, angenommen.)

Landeshauptmann-Stellvertreter: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der **mündliche Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Dr. Leopold Pink und Genossen, betreffend neuerliche Stellungnahme gegen die Einführung der allgemeinen Transportsteuer.** (Beilage Nr. 76.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Dr. **Pink** (von der Tribüne): Hohes Haus! Ich spreche zum drittenmale über die Transportsteuer in diesem Hause. Sie werden, meine Herren, es begreiflich finden, wenn ich nicht in der Lage bin, Ihnen sehr viele neue Ge-

sichtspunkte in dieser Frage aufzurollen, zumal ja die wirtschaftliche Situation sich nicht geändert hat. Ich recapitulire also und sage: der Transport ist kein geeignetes Steuerobject, die Erhebung eines Zuschlages zum Personen- und Frachten-Tarife hat eine ungleichmäßige Belastung zur Folge, da bei unserem gemischten Bahnssysteme die Tarife bei der gleichen Transportleistung sehr verschieden sind, oft über 100 Percent Differenzen aufweisen. Die Folge davon muß sein, daß derjenige, der schon durch die hohen Tarife wirtschaftlich geschädigt ist, nunmehr durch den neuen Zuschlag doppelt getroffen wird. Diese Steuer muß Ungleichheit, Ungerechtigkeit erzeugen. Wenn man an die Einführung einer solchen Steuer denken wollte, müßte vor Allem eine Revision und Gleichstellung der Tarife aller Bahnen vorausgehen; denn nur unter dieser Voraussetzung könnte der Zuschlag gleichmäßig sein. Eine allgemeine Transportsteuer ist überhaupt aus wirtschaftlichen Gründen schädigend. Sie hemmt die gesunde Entwicklung des Verkehrs, vertheuert die Bodenproducte, die Erzeugnisse des Gewerbsmannes und der Industrie, vertheuert alle Lebensbedarfsartikel und ist in dieser Richtung besonders empfindlich für die breiten Schichten der Bevölkerung und für jene, welche von fixen Einkommen leben müssen. Sie ist insbesondere eine empfindliche Schädigung für die Industrie in Bezug auf ihre Concurrenzfähigkeit, namentlich im Exporte, und die Regierung hat gerade Anlaß, zur Erreichung einer günstigen activen Handelsbilanz den Export zu schützen.

Alle diese Nachtheile einer Transportsteuer werden bei uns doppelt schwer empfunden, weil wir mit unserem Hauptverkehre an der Südbahn mit ihren hohen Tarifen liegen, und andererseits von der Wohlthat des Staatsbahnbetriebes größtentheils ausgeschlossen sind. Für den Abgang aus dem Staatsbahnbetriebe tragen wir schon bei und sollen neuerdings herangezogen werden. Die Folgen so ungleichartiger Kräftevertheilung auf wirtschaftlichem Gebiete liegen auf der Hand. Ich glaube nicht zu viel zu sagen, wenn ich behaupte, daß das ganze wirtschaftliche Leben durch eine solche Steuer gefährdet wird. Selbst die günstigen Bedingungen für die Industrien in den Alpenländern, die da sind: z. B. die mächtigen Erzlager, die reichen Forste, die bedeutenden Wasserkräfte, die Kohlenlager — können ihren Verfall nicht aufhalten, wenn durch die Tarifpolitik so ungesunde und so bedauerliche Verhältnisse geschaffen werden. (Sehr richtig!)

Man hat allerdings seitens der Regierung darauf hingewiesen, daß eine solche Transportsteuer auch in anderen Ländern eingeführt wurde; das ist ganz richtig, aber in Frankreich oder in Italien bestehen viel

gleichartigere Verhältnisse, und selbst in diesen Staaten wurde die Transportsteuer als eine Fessel des Verkehrs empfunden, und weil man gefunden, daß die Nachtheile für die Volkswirtschaft größere sind, als der Ertrag dieser Steuer, so wurde diese Steuer wieder aufgehoben. Für den Finanzminister ist diese Transportsteuer allerdings sehr bestrickend. Sie liefert ein sicheres Erträgniß, kann nicht umgangen werden und die Erhebung ist kostenfrei und einfach. Kurz, die steuertechnischen Vortheile liegen ähnlich günstig, wie bei den Verbrauchssteuern. Leider liegt darin auch der Grund, daß die Verbrauchssteuern immer mehr und mehr an Ausdehnung gewinnen. Man könnte einwenden, die Transportsteuer ist auch in Ungarn eingeführt; dies ist allerdings richtig, dabei muß aber berücksichtigt werden, daß dort die Verhältnisse ganz andere sind. Der Staat hat in Ungarn alle wichtigen Verkehrsrouten in seiner Machtsphäre. Die noch bestehenden Privatbahnen sind entweder gezwungen worden, sich der Tarifpolitik der Regierung zu unterwerfen, oder durch andere Linien concurrenzirt und ohnmächtig gemacht worden; daher kommt es, daß für die Industrie in Ungarn nicht so ungleichartige Verhältnisse bestehen, wie bei uns, und daher kommt es auch, daß die höheren Südbahntarife in Ungarn bei weitem nicht so gefühlt werden, als bei uns. Die an sich billigen Tarife in Ungarn, die noch niedriger sind, wie unsere Staatsbahntarife, machen die Erhebung einer Transportsteuer weniger empfindlich. Die ungarische Regierung leistet überhaupt für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes ganz Außerordentliches und könnte unserer Regierung gewiß nur zum besten Vorbilde dienen; die ungarische Regierung unterstützt weit nachdrücklicher die Industrie. Ich weise darauf hin, daß der Transitverkehr von Ungarn nach Oesterreich in einer das Zoll- und Handelsbündniß verlegenden Weise begünstigt wird. Diese Tarifpolitik schädigt insbesondere die steirische Eisenwaaren-Industrie. Es ist Thatsache, daß Eisenwaaren, die von Ungarn nach Oesterreich übergehen, auf den ungarischen Staatsbahnlinien mit bedeutend billigeren Frachtsätzen befördert werden, als gleiche Waaren österreichischer Provenienz, die nach Ungarn gehen.

Ich möchte mir erlauben, ein Beispiel anzuführen. Im Stückgüter-Verkehr Graz-Kaposvar (252 Kilometer Entfernung) bezahlt man für gewöhnliche Eisenwaare per 100 Kilo (Südbahn) von Graz nach Zakany 77.5 fr. und von Zakany nach Kaposvar (ung. Staatsbahn) 48 fr. zusammen 125.5 fr.; umgekehrt, wenn die Waare in Kaposvar nach Graz aufgegeben wird, zahlt man von Kaposvar bis Zakany 28 fr. und von Zakany bis Graz unverändert 77.5 fr. im Ganzen also 105.5 fr., somit um

20 kr. weniger. In dieser Differenz liegt eine Exportprämie. Solche Ermäßigungen vice versa bestehen leider auf den Linien unserer Staatsbahnen bis heute nicht. Wenn der immer mehr anwachsende Abgang aus dem Staatsbetriebe nicht durch eine Erhöhung der Staatsbahn-Tarife oder wenigstens nicht vollständig gedeckt werden könnte, so wäre dieser Abgang durch Erhöhung der Börsensteuer oder Einführung von Luxussteuern zu decken. Es ist bekannt, daß durch die großen Courssteigerungen in den ersten Monaten dieses Jahres riesige Vermögen mühelos gewonnen wurden. Die Börsen-Umsatzsteuer hat dessen ungeachtet für das erste Quartal d. J. nur den Betrag von 137.000 fl. eingebracht, — ein Betrag, der lächerlich gering ist, wenn man den Umfang der Geschäfte und die Vermögen, welche mühelos gewonnen wurden, in Rechnung zieht. Dabei darf obendrein nicht übersehen werden, daß der Speculant keine Erwerbsteuer und in der Regel auch keine Einkommensteuer bezahlt, wenn er seinen Gewinn in steuerfreien Papieren anlegt. Eine Erhöhung der Börsenumsatzsteuer in Verbindung mit der Einführung von Luxussteuern würde sich daher gewiß empfehlen. Die Einführung der Transportsteuer müßte in uns das Vertrauen in die Absichten der Regierung, gelegentlich der Steuer-Reform eine gleichmäßige Vertheilung der Staatslasten herbeizuführen, auf das schmerzlichste erschüttern.

Die wirthschaftliche Lage des Landes ist eine ernste und ich glaube mit dem Rufe an die Regierung schließen zu können: Caveant consules, ne quid detrimenti res publica capiat! (Bravo!)

Namens des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten stelle ich folgenden Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle auf Grund des § 19 der Landesordnung beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, bei der k. k. Regierung und beim hohen Reichsrathe neuerdings gegen die Einführung der allgemeinen Transportsteuer energische Vorstellungen zu erheben.“
(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann Stellvertreter: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der **mündliche Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag des Abgeordneten Koller und Genossen, wegen Verstaatlichung der Südbahn.** (Beilage Nr. 115.)

Ich bemerke, daß die Petition Nr. 161 des steiermärkischen Forstvereines bereits bei Berathung über Beilage Nr. 73 der Verhandlung und Erledigung unterzogen worden ist.

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Bogel** (von der Tribüne): Hoher Landtag! Ich weiß nicht, zum wievielten Male ich heute die zweifelhafte Ehre habe, diesen Antrag zu stellen; aber wenn ich es doch thue, so glaube ich, daß es unsere Pflicht ist, immer und immer zu wiederholen, wie Cato von Utica: „Carthago muß zerstört werden!“

Es würde zwar falsche Hoffnungen erwecken, wenn ich sagen wollte, daß der Zeitpunkt nahe ist, das Ziel zu erreichen; das ist nicht der Fall; denn es liegen noch keine Anzeichen vor, daß die Südbahn verstaatlicht werde, oder was man zunächst anstrebt, daß vorher der Staat die Linien in Betrieb nimmt; denn das müssen wir anstreben, weil es nicht leicht oder wohl unmöglich für den Staat ist, früher den Kauf durchzuführen, bis nicht alle Verhältnisse bekannt sind.

Ich erinnere Sie, daß die Abrechnung mit der italienischen Regierung, nachdem einmal der Kauf durch den Krieg decretirt wurde, noch immer drei Jahre gedauert hatte, bis die Abrechnung vollendet werden konnte, und bei der Südbahn sind im Laufe der Zeit so viele Sachen geschaffen worden, daß es nicht denkbar ist, daß in irgend einem Vertrage alles das vorgeesehen werden könnte.

Es sind immer dieselben Gründe, die uns bewegen, diesen Antrag zu stellen.

Wir wollen nicht die Südbahn anklagen; denn das wäre sehr billig, besonders heute, wo wir schon große Klagen gehört haben; das wollen wir ja gar nicht, wir sagen nur, daß die Gerechtigkeit es erfordert, daß die Einsöfung der Südbahn statfinde, weil wir überzeugt sind, daß nur nach Durchführung der Verstaatlichung der Südbahn und Nordbahn der Zweck der Staatsbahnen erfüllt werden kann.

Das getheilte System, von dem man sich viel in Oesterreich versprochen hat, hat uns vollständig ad absurdum geführt; denn insolange die Verstaatlichung der Südbahn und der Nordbahn nicht durchgeführt ist, insolange kann der Staat die Tarife nicht dictiren. (Bravo!)

Die größte Ungerechtigkeit geschieht uns aber dadurch, daß man uns im Staatseisenbahnrathe — ich habe die Ehre, dessen Mitglied zu sein — immer vorrechnet, daß sich die Staatsbahnen mit so und so viel verzinsen. Darauf ließe sich sehr viel sagen. Ja, um Gottes Willen, was haben denn die Staatsbahnen eigentlich gekostet? Das wissen wir ja gar nicht, und wenn wir alle Subventionen, die bezahlt worden sind, hinzu rechnen und die hunderte Millionen für strategische

Bahnen, dann kommen wir auf eine Summe, die, lieber Himmel, sich doch nicht verzinsen kann. Nachdem wir aber nicht die Summe kennen, mit der wir zu rechnen haben, so müßte uns dieselbe erst durch eine richtige buchhalterische Bilanz aufgestellt werden; das ist das Anlagecapital, von dem wir erwarten können, daß es sich mit 4 Percent verzinst.

Es wird uns gesagt, wir müssen so und so viel daraufzahlen und wir dürfen an eine Verminderung der Tarife gar nicht denken, weil sonst die Bahnen zu große Ausfälle haben, und das Experiment mit dem Zonen-Tarife hat sich auch nicht als glücklich erwiesen, das werden schon die nächsten Jahre zeigen, wenn es heißen wird, wir brauchen so und so viel für die Erneuerung der Betriebsmittel, wo wir auf jeden Fall zahlen müssen; aber wie kommt die Bevölkerung, die an einer Privatbahn liegt und den Schaden erleidet, daß sie nicht concurrenzfähig ist, dazu, zum Ausfall beizutragen für den Concurrenten, der das Glück hat, an der Staatsbahn zu liegen? Das ist eine Ungerechtigkeit und ich glaube, auf Gerechtigkeit im Staate können und dürfen wir rechnen, und aus Gerechtigkeitsgründen die Verstaatlichung verlangen; denn früher kann der Staat die Tarife nicht dictiren; darum ist es unsere Pflicht, immer wieder unseren Ruf erschallen zu lassen und ich hoffe, daß Sie einstimmig für den Antrag stimmen werden (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landtag des Herzogthums Steiermark erachtet es als seine Pflicht, neuerlich auf die Nothwendigkeit der Verstaatlichung der Südbahn, als im Interesse des Landes Steiermark und des Gesamtreiches gelegen, hinzuweisen und hofft, daß die k. k. Regierung ehebaldigst mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ein Abkommen wegen Uebernahme des Betriebes der gesellschaftlichen Linien in den Staatsbetrieb treffen, mindestens aber seinerzeit von dem ihr zustehenden Rechte auf Verstaatlichung der Südbahn Gebrauch machen wird.

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, der k. k. Regierung diesen Beschluß in geeigneter Weise zur Kenntniß zu bringen.“

(Dieser Antrag wird einstimmig angenommen.)

Landeshauptmann-Stellvertreter: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der **Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 82, betreffend den Ankauf des dem Stifte Admont in dem landschaftlichen Schutzbezirke Johnsbach vorbehaltenen Jagdrecht und der diesem Stifte gehörigen Realität in Gstatterboden.** (Beilage Nr. 127.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Finanz-Ausschusses **Bogel** (von der Tribüne): Verehrte Herren! Seitdem das Land Steiermark die Forste in Obersteiermark erworben hat, war es immer ein Wunsch, der geäußert wurde, auch das Jagdrecht, welches das Stift Admont sich vorbehalten hatte, im Gebiete von Admont zu erwerben.

Das Land hat bekanntlich von der alpinen Montan-Gesellschaft die Forste erworben und das Stift Admont hat diese Forste an die alpine Montan-Gesellschaft verkauft und sich das Jagdrecht vorbehalten.

Wenn es nicht öffentlich geschah, daß der Landes-Ausschuß aufgefordert wurde, das Jagdrecht zu erwerben, so ist es vom Finanz-Ausschuß in geeigneter Weise geschehen und wir haben gedacht, daß es sehr angezeigt wäre, das Jagdrecht zu erwerben, schon weil es ein großer Werth ist, keine Servitut auf seinem Besitze zu haben.

Nun war der Kauf keine kleine Aufgabe, da das Stift Admont von einem sehr zuverlässigen Pächter so und soviel bekommt, und wenn Jemand eine bestimmte Baareinnahme ablöst, so weiß der Eine wie der Andere, wie viel das werth ist.

Die Forderungen, die früher gestellt wurden, waren zu hoch, man war aber der Meinung, wenn sich der Ertrag als ein derartiger herausstellen würde, daß sich die Summe in absehbarer Zeit amortisirt, so wolle man das Jagdrecht kaufen.

Nach langen Verhandlungen, die der Landes-Ausschuß geführt hat, hat man ein Offert vom Stifte Admont bekommen, das der Finanz-Ausschuß für annehmbar erklärt.

Das Stift Admont hat für die Ablösung des Jagdrechtes und Ueberlassung der Realität in Gstatterboden, die einen Werth von mindestens 5.000 fl. repräsentirt, die Summe von 60.000 fl. verlangt, es kommen also nach Abzug dieser Post auf das Jagdrecht 55.000 fl., dazu die Uebertragungsgebühren für die Erwerbung des Jagdrechtes, so daß das Ganze sich auf 57.000 fl. belaufen würde.

Nun wurde mit dem jetzigen Pächter ein Abkommen getroffen, wornach in jedem Jahre durch 20 Jahre hindurch 1.109 fl. in Ersparung gebracht werden können; in 20 Jahren bedeutet das eine Summe von 22.180 fl.; da nun die Jagd 57.000 fl. kostet, so liegt die finanzielle Frage so, ob die Jagd nach 20 Jahren 22.180 fl. werth sei, und diese Summe ist von allen Seiten bejaht worden; denn der Pachtshilling für solche Pachtobjecte hebt sich noch immer und es ist voranzusehen, daß 20.000 fl. von dieser Summe immer gedeckt erscheinen.

Ich hatte gehofft, mit dem Referenten zu reden, und, — wir haben im vorigen Jahre länger darüber gesprochen —, daß das Vermögen sich nach 20 Jahren amortisirt hätte; das war aber nicht möglich, und durch diverse Abmachungen, die der Pächter mit dem Stifte getroffen hat, habe ich die Ueberzeugung gewonnen, daß das Land dem Pächter gegenüber verpflichtet ist, und im Falle es die Jagd erwirbt, ihm dieselbe noch durch 20 Jahre überlassen soll.

Es wäre vom Lande nicht anständig, wenn nach allen Verhandlungen dieses Uebereinkommen nicht erhalten bliebe, umsomehr, als der Pächter nicht nur sehr verläßlich und beliebt ist, sondern auch ein erkleckliches Stück Geld — man spricht von 20.000 fl. jährlich — dem Lande bringt, außerdem verpflichtet er sich, sein Schloß in Johnsdorf herrichten zu lassen und bei Aufhebung seines Jagdpachtes dem Lande Steiermark um die Hälfte zu überlassen; aus diesen Gründen schlägt der Finanz-Ausschuß vor, dem Antrage des Landes-Ausschusses beizustimmen, welcher lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt:

1. Die dem Stifte Admont auf dem dem Herzogthume Steiermark gehörigen Grundbesitze in der Gemeinde Johnsbach des Gerichtsbezirkes Liezen, Landtafel C.-Z. 1534 zustehende Servitut des Jagdrechtes, weiters die dem Stifte Admont in derselben Gemeinde auf jenen Gründen, welche im Grundlasten-Ablösungswege abgetreten worden sind, vorbehaltene Jagdberechtigung, endlich die dem Stifte Admont gehörige Realität in Gfatterboden, Katastralgemeinde Weng, Gerichtsbezirk Liezen, zusammen um den Preis von 60.000 fl. anzukaufen;

2. den diesbezüglichen Kaufvertrag mit dem Stifte Admont zu vereinbaren und abzuschließen und die physische Uebnahme am 1. Jänner 1894 durchzuführen;

3. für die Bedeckung der sub Punkt 1 bezeichneten Kaufsumme durch Verkauf von im Landesbesitze befindlichen Werthpapieren vorzusorgen und hiefür die Allerhöchste Sanction einzuholen;

4. für die Dauer von zwanzig Jahren, d. i. die Zeit vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1913, die dem Stifte Admont in der Gemeinde Johnsbach zustehende Eigenjagdberechtigung im Sulzflahr, im Pfarrwalde und auf den Abhängen des Reichensteines um den Betrag von jährlich fünfhundert Gulden in Pacht zu nehmen;

5. das nach Punkt 1 angekaufte und nach Punkt 4 in Pacht genommene Jagdrecht unter Feststellung

von Bedingungen, durch welche die pflegliche Bewirthschaftung der Waldungen gesichert erscheint, für die Dauer der nächsten zwanzig Jahre zu verpachten.“

Abg. **Pösch** (L.-G. Liezen): Hoher Landtag! Ich will nur mit ein paar Worten mittheilen, von welchem Gesichtspunkte ich mich leiten lasse, indem ich für diese Vorlage meine Stimme abgebe.

Der erste Punkt ist der, daß, da der Werth der Jagden sich in aufsteigender Linie befindet, diese Ablösung, je länger wir warten, desto theurer wird, zweitens, weil mit der Ablösung dieser Servitutsrechte, nachdem das Land servitutsverpflichtet ist, gegenüber dem Berechtigten einmal ein Anfang gemacht und der Grundsatz ausgesprochen wird, daß Servitutsrechte auf fremden Grund und Boden nicht vortheilhaft sind, und weil drittens der Landtag dadurch zu erkennen gibt, daß er es wirthschaftlich nicht für gut hält, wenn jemand Anderer das Jagdrecht auf seinem Grundbesitze hat und dadurch den bäuerlichen Besitzern, welche solche Grundstücke besitzen, wo Fremde ihr Jagdrecht intabulirt haben, gleichsam zeigt, daß auch diese Grundbesitzer diese Jagdrechte ablösen mögen.

Zur Förderung dieser Ablösung dient nicht jene Regierungsvorlage, welche die Regierung voriges Jahr hier eingebracht hat, daher die Regierung die Tendenz hat, solche Privatjagdrechte auf fremdem Grund und Boden zu befestigen.

Nach dem gegenwärtigen Stande der Auslegung des Gesetzes vom Verwaltungs-Gerichtshofe können solche Privatjagdrechte auf fremdem Grund und Boden dann ausgeübt werden, wenn der Grundbesitz 200 Joch umfaßt und einem Besitzer gehört.

Der Landesbesitz ist dadurch nicht betroffen, nachdem der Besitz mehr als 200 Joch umfaßt und daher der Jagdberechtigte unbeanstandet sein Jagdrecht ausüben kann; in jenen Fällen, wo aber nicht 200 Joch vorhanden sind, ist es dem Jagdbesitzer trotz des intabulirten Rechtes nicht gestattet, daß er dieses Recht ausüben kann, weil da das kaiserliche Jagdpatent entgegen steht.

Es ist sozusagen ein papiernes Recht, und würde erst materiellen Werth bekommen, wenn der Landtag jenes Gesetz annehmen würde, welches die Regierung vorgelegt hat; denn wenn ein solches Gesetz nicht zu Stande kommt, wird die Ablösung nur eine Frage der Zeit sein, weil das betreffende Jagdrecht immer billiger und schließlich um einen viel billigeren Preis verkauft werden wird, als wenn die Jagdberechtigten das Recht, das jetzt nur am Papiere steht, wirklich ausüben können.

Von diesem Standpunkte aus werde ich die Auflösung fördern. (Bravo! Bravo!)

Landeshauptmann-Stellvertreter: Wünscht noch Jemand zum Gegenstande zu sprechen? Wenn dies nicht der Fall ist, so erkläre ich die Debatte für geschlossen, und ertheile dem Herrn Berichterstatter das Schlußwort.

Berichterstatter Vogel: Ich habe nichts weiter zu bemerken.

(Die Anträge des Finanz-Ausschusses werden hierauf angenommen.)

Landeshauptmann-Stellvertreter: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der **Bericht des Finanz-Ausschusses über die Anträge des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 45, betreffend die neue Systemisirung des Beamten-Personales am Landes-Archiv.** (Beilage Nr. 124.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Finanz-Ausschusses Dr. Kienzl (von der Tribüne): Hoher Landtag! Ich habe die Ehre, die Anträge des Finanz-Ausschusses, betreffend die vom Landes-Ausschusse beantragte neue Systemisirung des Beamtenpersonales am Landes-Archiv vorzutragen.

Das Beamten-Personale besteht gegenwärtig aus einem Archiv-Director und zwei Unterbeamten, nämlich aus einem Adjuncten mit einem Gehalte von 800 fl. und einer Theuerungszulage von 160 fl., und einem Aspiranten mit einem Gehalte von 600 fl. und einer Theuerungszulage von 120 fl.

Das Curatorium des Joanneums hat schon wiederholt die Gelegenheit ergriffen, auf diese niederen Dotirungen des Beamten-Personales hinzuweisen, und hat sich auch der Landes-Ausschuß veranlaßt gefunden, dieselben Erhebungen zu pflegen und insbesondere den Archiv-Director hierüber einzuvernehmen; der Archiv-Director, Herr Regierungsrath von Zahn, hat sich dahin geäußert, daß das Beamtenpersonale des Landes-Archives eigentlich jenem der Landes-Bibliothek gleichgestellt werden soll, indem von den Beamten des Landes-Archives in mancher Hinsicht speciellere und tiefer gehende Ausbildung gefordert wird, wie von den Bibliotheksbeamten. Der Archiv-Director weist darauf hin, daß das Landes-Archiv sich im Laufe der Zeit außerordentlich ausgedehnt hat, daß die Anstalt in 23 Sälen und Zimmern untergebracht ist und doch kaum mehr genügender Platz für die Urkunden vorhanden ist; die frühere Zahl von 30.000 bis 40.000 Urkunden ist auf die Zahl von 70.000 bis

80.000 angewachsen und der Besuch ist seit 30 Jahren auf das zwanzig- bis dreißigfache gestiegen.

Der Ansicht, daß die Archivsbeamten den Landesbibliotheksbeamten in ihren Bezügen gleichgestellt werden sollen, pflichtet der Landes-Ausschuß nicht bei; wohl aber ist er der Ansicht, daß die gegenwärtigen Bezüge nicht entsprechend sind und mit der Vorbildung der Beamten, die gefordert wird, und den Verhältnissen nicht in Einklang stehen.

Der Landes-Ausschuß hat dafür gesorgt, daß im Boranschlage 1893 eine höhere Dotation für diese beiden Stellen eingefleht wurde. Es sind die diesbezüglichen Anträge des Landes-Ausschusses auch durch die erfolgte Einstellung in's Präliminare pro 1893 vom hohen Hause bereits genehmigt worden.

Da jedoch damals für diesen Mehrbetrag ein Systemal-Antrag nicht vorlag, so wurden die betreffenden Posten nur als Personal- und Theuerungszulagen eingestellt. Der Finanz-Ausschuß schließt sich den Anschauungen des Landes-Ausschusses in dieser Richtung vollständig an.

Ich habe nur noch zu bemerken, daß sich die Mehrauslagen, im Falle als die beantragten Erhöhungen der Bezüge angenommen werden, sich im Jahre auf 820 fl. belaufen würden.

Ich stelle im Namen des Finanz-Ausschusses den mit dem Antrage des Landes-Ausschusses vollkommen übereinstimmenden Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Status der definitiv angestellten Unterbeamten des Landes-Archivs habe aus zwei Beamten mit dem Titel erster und zweiter Adjunct am Landes-Archiv zu bestehen.

2. Der Gehalt des ersten Adjuncten sei mit 1.200 fl., einer Activitätszulage jährlicher 300 fl. und zwei Quinquennalzulagen zu 200 fl., und zwar von dem Zeitpunkte der Ernennung zum ersten Adjuncten an gerechnet, zu bemessen.

3. Der Gehalt des zweiten Adjuncten sei mit 800 fl., einer Activitätszulage jährlicher 200 fl. und mit zwei Quinquennalzulagen à 100 fl., und zwar vom Tage der Ernennung zum zweiten Adjuncten an gerechnet, zu systemisiren.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

(Während vorstehender Rede übernimmt der Landeshauptmann wieder den Vorsitz.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der **Bericht des Finanz-Ausschusses über die Anträge des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage**

Nr. 72, betreffend Aenderungen in der Organisation des Landesbauamtes. (Beilage Nr. 123.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Finanz-Ausschusses Dr. **Kienzl** (von der Tribüne): Die Anträge, die ich jetzt im Namen des Finanz-Ausschusses zu stellen habe, beziehen sich auf die vom Landes-Ausschusse beantragten Aenderungen in der Organisation des Landesbauamtes.

Das Landesbauamt besteht, wie den Herren bekannt sein dürfte, dormalen aus zwei Abtheilungen (Departements), aus dem für Hochbau und aus dem für Straßen- und Wasserbauten.

An der Spitze jeder Abtheilung steht als leitender Beamter ein Oberingenieur, so daß jedes Departement selbstständig wirkt. In gemeinsamen Personal- und anderen allgemeinen Angelegenheiten gehen beide Oberingenieure gemeinschaftlich vor. Derzeit besteht der Status der beiden Departements außer diesen leitenden Kräften noch aus sechzehn Köpfen, von welchen je vier den Titel „Ingenieur“ I. Classe, beziehungsweise II. Classe, sechs den Titel „Ingenieurs-Adjunct“ und zwei den Titel „Ingenieurs-Assistent I. Classe“ zu führen haben.

Es ist das Landesbauamt gleichzeitig mit der allgemeinen Reorganisation im Jahre 1886 organisiert und sind damals diese Beamtenstellen creirt worden.

Man hat damals vorausgesetzt, daß man mit diesem Beamtenpersonale das Auskommen finden wird; mit dieser Voraussetzung jedoch hat man sich getäuscht.

Wie der Landes-Ausschuß in seinem Berichte ausführlich darstellt, ist eine so bedeutende Geschäftszunehmung in beiden Departements eingetreten, wie sie nie erwartet wurde. Der gegenwärtige Zustand ist derart, daß die Geschäfte weder im Departement für Hochbauten, noch in jenem für Straßen- und Wasserbauten, rechtzeitig in der Weise bewältigt werden können, daß keine Verzögerungen eintreten. Aber gerade durch solche Verzögerungen können sehr große Nachtheile nicht nur für das Land, sondern auch für Private entstehen. Der Landes-Ausschuß beantragt die Vermehrung der Ingenieursstellen in der Weise, daß je eine Ingenieursstelle I. und II. Classe geschaffen werden wolle, um den Anprall der Geschäfte bewältigen zu können.

Der zweite Antrag geht dahin, das Adjutum, mit welchem die zwei Ingenieurs-Assistentenstellen dotirt sind, von 600 fl. auf 800 fl. zu erhöhen. Es hat sich gezeigt, wenn eine dieser Stellen vacant wird, daß sich geeignete Bewerber nicht finden.

Bei der letzten Ausschreibung hat sich allerdings ein geeigneter Competent gemeldet, der hat sich aber die Sache überlegt und das Gesuch zurückgezogen.

Mit Rücksicht darauf, daß der Betrag, um welchen es sich handelt, an sich gering ist, daß die Beamten des Landesbauamtes nur auf ein geringes Avancement zu hoffen haben, und daß bei anderen Baubehörden, beim Staate und bei anderen Ländern, derlei Stellen in der Regel besser dotirt sind, hat sich der Landes-Ausschuß veranlaßt gefunden, die geringe Erhöhung der Dotirung dieser Ingenieur-Assistentenstellen zu beantragen.

Den dritten Antrag stellt der Landes-Ausschuß in Bezug auf die Amtsbezeichnung der Beamten. Wie ich schon eingangs bemerkt habe, befinden sich an der Spitze beider Departements je ein Oberingenieur, dann bestehen Ingenieure I. und II. Classe, Ingenieurs-Adjuncten und Ingenieurs-Assistenten.

Die Bezeichnung „Oberingenieur“ als leitender Beamter eines Departement ist dem Interesse des Landes insofern nicht entsprechend, als es häufig gemischte Commissionen gibt, bei denen die höheren Beamten von Staats- oder anderen Baubehörden zu interveniren haben, und wo es nicht leicht angeht, daß der landschaftliche Chef eines Departement einen geringeren Titel aufzuweisen hat, als die gleichgestellten fremden Baubeamten.

Die Sache ist an sich unschuldig, und nachdem fast bei allen anderen Landesvertretungen der Chef eines Baudepartement den Titel „Baurath“ führt, so geht der Antrag des Landes-Ausschusses dahin, daß die beiden leitenden Oberingenieure den Titel „Baurath“ und die vier, beziehungsweise fünf Ingenieure I. Classe den Titel „Landschaftlicher Oberingenieur“ führen sollen.

Nachdem die Zeit vorgeschritten ist und Ihnen der sehr umfassende, gedruckte Bericht des Landes-Ausschusses vorliegt, so will ich nur noch erwähnen, daß sich der Finanz-Ausschuß den Erwägungen des Landes-Ausschusses nach jeder Richtung hin angeschlossen hat. Schließlich bemerke ich, daß der Mehraufwand, der sich durch die Creirung der zwei neuen Stellen, nämlich eines Oberingenieurs und eines Ingenieurs, und durch die Erhöhung der Adjuten für die Ingenieurs-Assistenten ergibt, 3.450 fl. pro Jahr betragen würde.

In Uebereinstimmung mit dem Landes-Ausschusse erlaube ich mir nun folgende Anträge zu stellen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Im Status der Landesbauamts-Beamten wird mit 1. Juni 1893 je eine Ingenieursstelle I. und II. Classe neu systemisirt und die mit diesen Stellen verbundenen Bezüge in gleicher Höhe festgesetzt, wie es in Anbetracht der gleichbezeichneten Dienststellen mit dem Beschlusse des Landtages in der Sitzung am 9. Jänner 1886 bestimmt worden ist.

2. Das Adjutum der im Bauamte angestellten Ingenieur-Assistenten I. Classe wird von jährlich 600 fl. auf jährlich 800 fl., und zwar vom 1. Juli 1893 angefangen, erhöht.

3. Die technischen Conceptsbeamten des Landesbauamtes haben künftighin folgende Amtsbezeichnungen zu führen: Baurath, Oberingenieur, Ingenieur, Ingenieur-Adjunct, Ingenieur-Assistent.

4. Die Eintheilung der Beamten des Landesbauamtes in die verschiedenen Diensteskategorien hat nach dem folgenden Schema durch den Landes-Ausschuß zu erfolgen."

Schema

der Gehalte und Activitätszulagen der landschaftlichen technischen Conceptsbeamten des Bauamtes:

Dienstesstelle	Bezüge, Gehalte, und zwar mit drei Abkufungen von österr. Währ. Gulden			Quartier-gelder Gulden
Zwei Bauräthe jeder zu	2000	2200	2400	350
Fünf Oberingenieure jeder zu	1400	1600	1800	300
Fünf Ingenieure jeder zu	1100	1200	1300	250
Sechs Ingenieur-Adjuncten jeder zu	900	1000	1100	200
Zwei Ingenieur-Assistenten jeder zu	800	—	—	—

Abg. Dr. **Bayer** (G.-G.-B.) Hoher Landtag! Ich bedauere, daß die Reorganisation des Landesbauamtes in so sparsamer Weise vor sich geht. Allein in Anbetracht des Umstandes, daß der Landes-Ausschuß meint, er könne mit der Vermehrung der Stellen um zwei sein Auskommen finden, will ich an der Zahl der technischen Conceptsbeamten nicht rütteln.

Allein bezugnehmend auf die eingehende Motivirung von Seite des Berichterstatters in Hinsicht auf die Ingenieur-Assistentenstellen möchte ich bemerken, daß gerade bei dem, was der Herr Berichterstatter ausgesprochen hat, daß die Erhöhung des Adjutums von 600 fl. auf 800 fl. unbedingt nothwendig sein sollte, es mehr dem Interesse des Landes entsprechen dürfte, diese Stellen ganz aufzulassen und dafür zwei Stellen, eine Ingenieur- und eine Ingenieur-Adjunctenstelle zu creiren. Der finanzielle Effect der Auflassung der Ingenieur-Assistentenstellen und der Creirung einer Ingenieurstelle und einer Ingenieur-Adjunctenstelle würde im Jahre 850 fl. beziehungsweise 1.050 und 1.250 fl. ausmachen.

Allein ein anderer Umstand ist es, der mich gegen diese Assistentenstellen zu sprechen veranlaßt, welchen auch der Herr Berichterstatter angeführt hat. Er sagt im Berichte ausdrücklich, daß sich Niemand um diese mit

600 fl. dotirte Ingenieur-Assistentenstelle beworben habe, und nach vieler Mühe sei endlich einer angestellt worden, derselbe aber habe bald darauf einen andern Platz gesucht und gefunden.

Diese Verhältnisse werden sich aber, wenn selbst das Adjutum von 600 auf 800 fl. erhöht wird, wiederholen und man wird solchen Fällen nicht begegnen können; Sie werden diejenigen Ingenieure nicht bekommen, die thatächlich geschickt, intelligent und fleißig sind; Sie werden nur solche bekommen, die keinen besseren Platz finden und mit denen ist dem Lande nicht geholfen und auch nicht gebient.

Ich muß constatiren, daß die Leistungen des Landesbauamtes alles Lob verdienen, die Beamten sind fleißig und geschickt.

Ich erinnere mich an ein Wort des Herrn Berichterstatters bei der Eisenbahnfrage, welches derselbe vor einigen Jahren gesagt hat, nämlich „ein guter Techniker ist nicht zu bezahlen und mit einem schlechten ist uns nicht geholfen“. So ähnlich, glaube ich, hat er gesprochen, und ein schlechter Techniker ist wirklich nichts werth.

Ich glaube, daß dadurch die finanziellen Verhältnisse nicht alterirt werden, nachdem der größere Mehraufwand 850 fl., resp. 1.050 fl., höchstens 1.250 fl. betragen wird, und es würde sich daher empfehlen, die Ingenieur-Assistentenstellen aufzulassen und eine weitere Ingenieur-Adjunctenstelle und eine weitere Ingenieurstelle zu systemisiren; mein Antrag würde lauten (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Im Status der Landesbauamts-Beamten wird mit 1. Juni 1893 eine Ingenieurstelle I. Classe, zwei Ingenieurstellen II. Classe und eine Ingenieurs-Adjunctenstelle neu systemisirt und die mit diesen Amtsstellen verbundenen Bezüge in gleicher Höhe festgesetzt, wie es in Anbetracht der gleichbezeichneten Dienststellen mit dem Beschlusse des Landtages in der Sitzung am 9. Jänner 1886 bestimmt worden ist.

2. Die bisher systemisirten Ingenieurs-Assistentenstellen werden aufgelassen.

3. Die technischen Conceptsbeamten des Landesbauamtes haben künftighin folgende Amtsbezeichnungen zu führen: Baurath, Oberingenieur, Ingenieur, Ingenieur-Adjunct.

4. Die Eintheilung der Beamten des Landesbauamtes in die verschiedenen Diensteskategorien hat nach dem folgenden Schema durch den Landes-Ausschuß zu erfolgen.

Schema

der Gehalte und Activitätszulagen der landschaftlichen technischen Conceptsbeamten des Bauamtes:

Dienstesstelle	Bezüge, Gehalte, und zwar mit drei Abstufungen von österr. Währ. Gulden			Quartier-gelder Gulden
Zwei Bauräthe jeder zu	2000	2200	2400	350
Fünf Obergeringieure jeder zu	1400	1600	1800	300
Sechs Ingenieure jeder zu	1100	1200	1300	250
Sieben Ingenieur-Adjuncten jeder zu . .	900	1000	1100	200

(Dieser Antrag wird unterstützt.)

Landes-Ausschußbeisitzer **Edmund Graf Attems**:

Meine sehr geehrten Herren! Ich erkenne ganz und gar nicht, daß Herr Dr. Bayer bei seiner Antragstellung von dem Gedanken ausgegangen ist, dem Bauamte und dadurch dem Landesdienste eine reiche Auswahl unter den Technikern, die für die Landesdienste geworben werden sollen, zu ermöglichen.

Ich kann aber nicht umhin, den Landes-Ausschußantrag, den der Finanz-Ausschuß zu dem seinigen gemacht hat, voll aufrecht zu erhalten.

Es ist nicht gut möglich, ein Amt immer in den höheren Stellen zu ergänzen; es ist nothwendig, daß man für ein Amt junge Kräfte gewinnt und sie in der Weise, wie es die specielle Verwendung im Amte bedingt, zur Ausübung des Dienstes heranzieht.

Wir haben ohnehin im Verhältnisse zu dem Status unserer definitiv angestellten, technischen Concepts- und Bauamtsbeamten einen sehr geringen Nachwuchs in Aussicht genommen.

Wir haben bei achtzehn Stellen technischer Conceptsbeamten die Stellen von zwei Ingenieurs-Assistenten jetzt schon systemisirt und werden sie auch in Zukunft beibehalten; es ist das gewiß eine sehr geringe Anzahl.

Wir haben jetzt bei den letzten Vacanzen mit der Stellenbesetzung große Mühe gehabt und zuletzt keine passenden technischen Kräfte um den Betrag des Adjutums von 600 fl. pro Jahr gewinnen können.

Das Bauamt hat deshalb vorgeschlagen, was auch der Landes-Ausschuß und der Finanz-Ausschuß acceptirt haben, daß das Adjutum auf 800 fl. zu erhöhen sei.

Ich glaube, daß das immerhin eine Möglichkeit bieten wird, mit einem solchen Adjutum junge absolvirte Techniker zu gewinnen, und daß dieselben mit diesem Betrage auch ihr Auskommen finden werden, bis sie in zwei bis drei Jahren im Landesdienste avanciren. Sie werden sich, vermeine ich, veranlaßt finden, im Landesbauamtsdienste trotz dieses, vielleicht noch immer

als gering zu bezeichnenden Honorars auszuhalten; denn es sind mit dem Landesdienste — besonders für Landesfinder — manche Annehmlichkeiten verbunden, und zwar z. B., daß sie nur in Steiermark Verwendung finden können, daß sie wissen, daß Graz allein ihr Amtssitz ist, daß sie sich auch nicht von ihrer Familie trennen müssen und daß sie nicht in fremde Verhältnisse einzutreten brauchen.

Wir haben schon ein paarmal die Baubeamtenstellen in der Kategorie der Ingenieure und Adjuncten im Ausschreibungswege besetzen müssen und ich glaube, daß es vielleicht bei keiner der anderen Kategorien der Beamten so schwer fallen wird, gänzlich fremde Personen nur nach ihren Zeugnissen, nur nach den Berichten der Behörden, bei denen sie bisher Dienste geleistet haben, in Bezug auf ihre Verwendbarkeit zu beurtheilen, während, wenn junge Herren als Assistenten eintreten, dieselben hier im Bauamte vom Chef durch drei Jahre in ihrer ganzen Ausbildung kennen gelernt werden, deren Art und Weise sich zu geben und ihre Kenntnisse zu verwerthen, genau geprüft ist und sich daher jedenfalls ein weitaus sicherer Schluß auch die künftige Thätigkeit dieser Herren im Bauamtsdienste ziehen läßt.

Ich will die Herren nicht länger ermüden und so sehr ich Herrn Dr. Bayer für diesen Antrag im Namen des Bauamtes dankbar bin, für welches er ein so großes Wohlwollen durch die günstige Kritisirung der Thätigkeit der derzeit angestellten Beamten an den Tag legt, so glaube ich doch im Interesse des Landesdienstes an dem ursprünglichen Antrage des Landes-Ausschusses festhalten zu müssen und ersuche ich die Herren, diesen Antrag und nicht den des Herrn Dr. Bayer annehmen zu wollen.

(Die Debatte wird geschlossen.)

Berichterstatter **Kienzl**: Ich muß mich gegen den Antrag des Herrn Dr. Bayer entschieden aussprechen. Die jetzigen Ingenieur-Assistentenstellen sind nichts anderes als abjurirte Praktikantenstellen und jede Behörde, die einen größeren Status hat, hat es bis jetzt als nothwendig gefunden, eine Schule für ihre Beamten dadurch zu gewinnen, daß sie Praktikanten aufnimmt. Der Dienst beim Landesbauamte hat seine Eigenthümlichkeiten und es kann die praktische Eignung für diesen Dienst nicht bei einem anderen Bauamte erworben werden.

Ich bin übrigens überzeugt, daß, wenn man diese Praktikantenstellen auflöst und an ihre Stelle definitive Adjunctenstellen creiren würde, auch für die letzteren niemand Anderer sich finden wird, als absolvirte technische Hochschüler, und da wäre es sicher gewagt, wenn man die jungen Leute auf das theoretische Prüfungszeugniß hin, ohne von der praktischen Verwendbarkeit das Ge-

ringste zu wissen, gleich definitiv mit Pensionsfähigkeit anstellt. Diese Gründe sprechen in hervorragender Weise gegen den Antrag des Herrn Dr. Bayer und ich möchte das hohe Haus bitten, denselben abzulehnen. Hiefür spricht auch die weitere Erwägung, daß ein Adjutum von 800 fl. gegenüber den bestehenden Adjuten bei den Staatsämtern ein sehr bedeutendes genannt werden muß. Ich erinnere, daß die Praktikanten bei vielen Aemtern in der ersten Zeit gar nichts bekommen und, wenn sie ein Adjutum erlangen, dasselbe höchstens 400 oder 500 fl. ausmacht; so ist es bei der politischen Verwaltung und im Justizdienste.

Ich glaube mit einem Adjutum von 800 fl. ist schon das Meiste geleistet, und empfehle ich die Annahme der Finanz-Ausschuß-Anträge.

Landeshauptmann: Ich werde den Gegenantrag des Abgeordneten Dr. Bayer zuerst zur Abstimmung bringen, und wenn derselbe fällt, den Antrag des Finanz-Ausschusses.

(Bei der Abstimmung wird der Antrag des Herrn Dr. Bayer abgelehnt und der Antrag des Finanz-Ausschusses angenommen.)

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 64, mit Vorlage des Offertes des Herrn Dr. Alexander Blumauer auf Ankauf von Tobelbad. (Beilage Nr. 99.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Finanz-Ausschusses **Primer** (von der Tribüne): Hoher Landtag! Mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Zeit und in besonderer Berücksichtigung dessen, daß die Vorlage des Landes-Ausschusses und jene des Finanz-Ausschusses schon längere Zeit in die Hände der Abgeordneten gelangt sind, glaube ich auf eine weitere Berichterstattung verzichten zu können, da Sie schon von diesen Berichten Einsicht genommen haben werden, daher erlaube ich mir lediglich auf die Anträge des Finanz-Ausschusses überzugehen.

Abg. Graf Lamberg (G. G. B.): Hoher Landtag! Wenn man über einen Kauf, respective Verkauf spricht, so dürfte es Manchem scheinen, daß eben, während man die Interessen eines Contrahenten vertritt, man dem Anderen ein Mißtrauensvotum bringt. Indem ich hier die Interessen des Verkäufers vertreten werde, verwahre ich mich ausdrücklich dagegen, daß man in dieser Vertretung irgend einen Angriff gegenüber dem anderen Contrahenten, gegen den Käufer, beabsichtigt, nachdem ich

sowohl ihm, als seiner Familie nur Hochachtung entgegenzubringen verpflichtet bin.

Dem Finanz-Ausschusse muß ich meinen Dank aussprechen, daß er in seinem Berichte verschiedene Unterlassungen wett gemacht hat, welcher sich der Landes-Ausschuß in seinem Berichte über den Verkauf von Tobelbad, respective über seinen Antrag an den Landtag, hat zuschulden kommen lassen, und zwar ist eine der größten Unterlassungen oder die hier zumeist in's Gewicht fallende die, daß vom Landes-Ausschusse der Verkauf von Tobelbad unter einer Modalität empfohlen wird, die es ermöglicht, uns für das Gut Tobelbad die Baarsumme von nicht mehr als 20.000 fl. zu sichern. Damit diese Summe später nicht in Zweifel gezogen werde, will ich diesen Ausspruch sogleich erweisen. Der Landes-Ausschuß empfiehlt uns den Verkauf von Tobelbad unter der Bedingung, daß 10.000 fl. angezahlt und 30.000 fl. intabulirt werden sollen, macht zusammen 40.000 fl. Die übrigen 40.000 fl. hängen durch drei Monate in der Luft, und wenn innerhalb dieser Zeit der Käufer zahlungsunfähig würde, kann es geschehen, daß die Objecte innerhalb dieser Zeit verkauft werden und die Landschaft nur 40.000 fl. für sich gerettet haben wird. Ich habe früher die Summe von 20.000 fl. genannt. Die reduziert oder ergibt sich aus Folgendem:

Die Stiftung repräsentirt nämlich einen Werth von 20.000 fl., nämlich die Erhaltungskosten dieser fünfzig Armen betragen durchschnittlich mindestens 800 fl.; dies zu 4 Percent capitalisirt, gibt 20.000 fl., und diese Erhaltung bleibt auch nach dem Verkaufe von Tobelbad zur Last der Landschaft. Diese 20.000 fl. sind daher von den früher erwähnten 40.000 fl. abzuziehen und erübrigt als Restcapital 20.000 fl.

Trotzdem aber, daß ich dem Finanz-Ausschusse meinen Dank zolle, kann ich mich mit seinem Antrage nicht einverstanden erklären. Was soll verkauft werden? Ich hoffe, daß Se. Excellenz mir gestatten wird, daß ich diese Daten verlese, weil ich sie mir nicht auswendig gemerkt habe. Es soll verkauft werden (liest):

Das Cur-Badehaus	mit 14	Zimmern,
" Herrschaftshaus	" 16	"
" Kaltbadhaus	" 16	"
" Directionsgebäude	" 20	"
" Doctorhaus	" 4	"
" Gartenhaus	" 5	"
die Fürstenvilla	" 7	"
das Schweizerhaus	" 3	"
" Tirolerhaus	" 4	"

zusammen 9 Wohnhäuser mit 89 Fremdenzimmern, außer

dem Gursalon, Wandelbahn, Stall, Waschküche, Holzhütte, Eisgrube.

Dann ist noch ein Theil des Pfarrhauses, weil auch die Landschaft das Recht hat, eventuell Fremde dort unterzubringen, insoweit der Pfarrer das Gebäude nicht für sich selbst benützt. Außerdem ist noch die Ferdinandsquelle, die Ludwigsquelle, dann 5 Hektar Wiesen, 0.15 Hektar Garten und 15 Hektar Wald. Tobelbad wurde bereits 1872 durch die landschaftliche Buchhaltung auf 150.000 fl. geschätzt (Dho!) zu einer Zeit, im Jahre 1872, wo die Grundstücke noch sehr billig waren, daß man all dort die Bauplätze mit 50 kr. per □-Klafter verkauft hat. Ich bitte heute nach Tobelbad zu gehen und sich dort einen Bauplatz, die □-Klafter um 50 kr., zu kaufen. Die Landschaft hat am 6. December 1873 514 □-Klafter um den Preis von 50 kr. per □-Klafter verkauft. Man wird nicht behaupten können, daß seit 20 Jahren die Gründe billiger geworden sind; die Schätzung pro 1891 betrug 156.317 fl.; heute will man das Gut Tobelbad ohne Schätzung verkaufen, Niemand weiß, was es werth ist. Wir haben einen Wald von 8 Joch, ich bitte, derselbe ist 1½ Stunden von Graz entfernt und Niemand weiß, außer den zufälligen Besuchern, ob dieser Wald ein Dorngestrüppe ist oder ob er Bauholz hat. (Dho!)

Es bestehen dort wunderschöne Wälder von schlagbarem Bauholze und, nachdem die Landschaft über soviel Forstpersonale im Ennsthale verfügt, so wäre es wohl möglich gewesen, eine Schätzung vorzunehmen, damit man weiß, wieviel der Wald Holzgehalt hat. Ich bitte, die meisten Vermögen, die in den letzten 50 Jahren gesammelt wurden, sind in der Weise entstanden, daß man solche Wälder gekauft hat, und der Käufer hat aus dem Holz, daß er aus dem erkauften Besitze geschlagen hat, den Rauffschilling gedeckt und noch ein Uebrigcs dazu erworben. Ich erlaube mir anzuführen, daß der Pacht im Jahre 1877 1.600 fl. betragen hat, in den Jahren 1883—1889 jedoch 2.000 fl.; heute aber ist der Pacht 3.000 fl. und außerdem — das fällt in die Wagschale — hat der Pächter sämtliche Steuern und Umlagen zu zahlen, so daß die Landschaft einzig und allein die Feuerversicherung zu bestreiten hat. Es wurde hingewiesen, daß der Verkauf unbedingt nothwendig sei, nachdem sovieler Investitionen gemacht werden mußten und noch bevorstehen.

Nein, meine Herren! In diesem Punkte muß ich Sie auch darauf aufmerksam machen, daß in den Jahren 1889 und 1890, wo größere Investitionen gemacht wurden, dieselben den Betrag von 29.857 fl. beansprucht haben, und es ist mit einer außerordentlichen Vorsicht ver-

der bis zum Jahre 1897 durch den Pachtvertrag mit 3.000 fl. jährlich gebunden ist, keinen Anspruch auf eine weitere Investition erheben darf, sondern daß er innerhalb dieses Zeitraumes bis zum Jahre 1897 alle weiteren Erhaltungskosten und Schäden zu tragen hat, so daß wir heute an Investitionen nichts zu leisten haben werden.

Wenn der Pachtvertrag aufrecht erhalten wird, können wir darauf dringen, daß sämtliche Erhaltungskosten bis zum Jahre 1897 durch den Pächter getragen werden und daß die Landschaft bis zum Jahre 1897 von jeder Zahlung oder Investition frei ist und bis hin einen Pacht von jährlich 3.000 fl. wird beziehen können. Auf Grund dieser Thatfachen, die nicht zu widerlegen sein werden — ich glaube es wenigstens — möchte ich doch empfehlen, mit dem Verkaufe noch ein Jahr zu warten; denn, wie ich sagte, ist es ja eine Illusion, daß wir Tobelbad um 80.000 fl. verkaufen. Wir verkaufen unter allen Umständen auch unter der Modalität, wie sie vom Finanz-Ausschusse festgestellt ist, nicht um 80.000 fl., sondern um 60.000 fl., weil die Last für die 50 Armen übrig bleibt und wir für dieselbe 20.000 fl. mindestens rechnen müssen.

Meine Herren! ich möchte empfehlen, noch ein Jahr zu warten. Ich habe versucht, darzustellen, daß wir bis zum Jahre 1897 keine Auslagen haben, wenn wir den Vertrag aufrecht halten, und das hängt nur von uns ab, — und gesetzt, daß wir 80.000 fl. zu 4 Percent anlegen, so trägt das 3.200 fl., auf der andern Seite haben wir einen Pacht von 3.000 fl. und haben die Aussicht, einen bedeutend höheren Preis seinerzeit beim Verkaufe als heute zu erzielen.

Wir haben uns keinen Vorwurf zu machen, daß wir einen Beschluß fassen, etwa 200 fl. Zinsentgang für ein Jahr zu riskiren, wohl aber müßten wir uns einen Vorwurf machen, wenn in drei oder vier Monaten Tobelbad um den doppelten oder um einen höheren Preis verkauft wird und wir heute für einen solchen Verkauf gestimmt haben, der nur von einem solchen Verkäufer wird abgeschlossen werden können, dem das Wasser über den Mund läuft. Meines Wissens ist ein Verkauf im kaufmännischen Sinne nie angestrebt worden. Ich kann mich nie erinnern, daß in großen, außersteirischen Zeitungen der Verkauf von Tobelbad eingeschaltet worden war und, was das Inseriren für eine Macht ist, beweisen die Firmen Philipp Haas, Hoff, Wilhelmine Riecks, Hohenblum u. s. w. Ich bitte, die nur zu fragen. Ich möchte den Landes-Ausschuß gebeten haben, nicht nur in Grazer Zeitungen, sondern insbesondere in böhmischen Zeitungen inseriren zu lassen. Wir haben in Steiermark keine Unternehmer, weder Pächter noch andere, die überhaupt ein Unternehmen beginnen wollen. Da werden

Sie in Böhmen leichter Leute finden, weil dort viele Bäder, wie Tobelbad, sind, und werden Sie Leute finden, die gerne Pächter sind und die Gelegenheit sich nicht entgehen lassen werden, um Eigenthümer zu werden. Ich glaube, es ist keine Schande, wenn der Landes-Ausschuß von Steiermark ein Inserat in eine Zeitung gibt; denn die großen Erfolge, welche durch das Inseriren bisher erreicht wurden, ist doch eine anerkannte und wichtige Thatfache. Meine Herren! Ich halte es für keine große That, wenn man ein Landesvermögen verschleudert (Oho!), ohne dazu durch die bitterste und äußerste Noth gezwungen zu sein, und aus diesem Grunde stelle ich den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Das vorliegende Offert des Herrn Dr. Alexander Blumauer auf Ankauf von Tobelbad sei nicht anzunehmen und der Landes-Ausschuß sei zu beauftragen, in geeigneter Weise andere Offerte zu erzielen und in nächster Session Bericht zu erstatten.“ (Dieser Antrag wird unterstützt.)

Landes-Ausschußbeisitzer Dr. **Wannisch**: Hohes Haus! Der Herr Graf Lamberg hat einen eigentlich ziemlich schweren Vorwurf gegen den Landes-Ausschuß erhoben, den Vorwurf, daß er bei Vorlegung des Offertes leichtfertig vorgegangen sei, indem er die Annahme dieses Offertes unter Bedingungen empfohlen habe, welche die Interessen des Landes gefährden würden; der Herr Graf hat dabei insbesondere hervorgehoben, daß der Betrag von 40.000 fl. nach den Anträgen des Landes-Ausschusses sozusagen in der Luft hienge.

Ich kann nur annehmen, daß diese Voraussetzung des Grafen Lamberg dadurch begründet wird, daß er über die Art und Weise der Geschäftsbehandlung solcher Gegenstände nicht die entsprechende Erfahrung besitzt; denn das liegt auf der Hand, daß der Landes-Ausschuß bei der Durchführung und Ausfertigung des Vertrages alle jene Vorsichtsmaßregeln und Cautelen anwenden wird, welche er in Betreff des Landes für geboten erachtet, und da wäre in erster Linie gewiß die aufgenommen worden, daß von der Besitzanschreibung des Käufers nicht früher hätte die Rede sein können, bevor der Betrag per 40.000 fl. in der Cassa des Landes gelegen wäre. (Sehr richtig! So ist es!)

Was die Stiftung betrifft, welche Graf Lamberg vom Rauffschillinge in Abzug bringen will und die er auf 20.000 fl. bewerthet, respective capitalisirt, so sei mir die Bemerkung gestattet, daß diese Angelegenheit überhaupt nicht auf dem Capitel „Tobelbad“ erscheint, sondern eine bloße Belastung des Landes, ein Gegenstand der öffentlichen Wohlthätigkeit desselben ist und bleibt, daher sie auch gar nicht in der Bewerthung

Tobelbad's erscheint. Sie wird fortleben, wenn der Besitz auch in fremde Hände übergegangen ist. Wenn aber Herr Graf Lamberg eine Capitalisirung dieser Stiftung vornimmt und sie vom Rauffschillinge in Abzug bringen will, da muß er die 20.000 fl. auch vom Werthe Tobelbads, also auch vom Buchwerthe in Abzug bringen und, wenn er das Bad mit einem Werthe von 150.000 fl. angegeben hat, so müssen, da bei dieser Bewerthung auf diese Last keine Rücksicht genommen wurde, auch vom Buchwerthe die 20.000 fl. in Abzug gebracht und der Buchwerth mit 130.000 fl. angenommen werden.

Graf Lamberg bemerkt in einem Athem, es liege keine Schätzung vor, und hat selbst eine Schätzungssumme constatirt, die in den 70er Jahren von der Buchhaltung ermittelt worden ist; überdies wird der Schätzwert des Besitzes im Inventare des Landes fortgeführt und erscheint das Bad im Inventare jetzt mit dem Buchwerthe von 165.000 fl.

Was den Wald betrifft, so ist derselbe nicht sehr bedeutend; denn der ganze Umfang desselben beträgt 20 Hektar; übrigens freue ich mich, daß Herr Graf Lamberg constatirt, daß der Wald sich in gutem Zustande befindet.

Was das Erträgniß des Bades betrifft, so ist Graf Lamberg im Irrthume, wenn er 3.000 fl. als reinen Pachtshilling annimmt, weil das Land auch noch Patronatslasten zu tragen hat und, wenn auch nicht verpflichtet, so doch als freiwillige Leistung für die Schule eine Reihe von Ausgaben übernimmt, so daß im Jahre durchschnittlich 200—300 fl., ja manchmal auch mehr für diese, theils im Gesetze begründeten Lasten — soweit es sich um das Patronat handelt — theils für freiwillige Lasten ausgegeben werden, daher dieser Betrag jedenfalls von den 3.000 fl. abfällt. Außerdem treffen das Land auf Grund des Pachtvertrages, wenn auch die ordentlichen Erhaltungskosten der Pächter zu tragen hat, unter gewissen Voraussetzungen außerordentliche Erhaltungskosten.

Zudem müßte der Landes-Ausschuß, wenn der Verkauf nicht zustande kommt, auf Grund der Uebergabe des Pachtobjectes noch Herstellungen, insbesondere den Neubau des Eiskellers und des Glashauses nachtragen, wofür wir in diesem Falle gewiß circa 6.000 fl. wieder ausgeben müßten.

Nach der heftigen Opposition, welche Graf Lamberg gemacht hat, hätte ich geglaubt, daß er überhaupt gegen den Verkauf von Tobelbad sei; das wäre ein Standpunkt, dem ich die Berechtigung nicht absprechen will. Er meint aber, wir sollen ein Jahr warten; was sollen wir damit ausrichten? Ich habe keinen Anlaß zu glauben und Graf Lamberg hat auch keine Andeutung

gemacht, daß er hofft, es werde in einem Jahre ein wesentlich besserer Rauffchilling erzielt werden.

Es sei mir daher gestattet, die Geschichte des Verkaufes von Tobelbad mit einigen Worten zu illustriren.

Das erste Mal hat der Landtag im Jahre 1869 beschlossen, Tobelbad zu veräußern, und den Landes-Ausschuß ermächtigt, jedoch nicht im Wege der Offertauschreibung, die Schritte einzuleiten. Im Jahre 1871 hat der Landtag neuerdings den Auftrag erteilt, wegen des Verkaufes Schritte zu machen und Anträge vorzulegen, eventuell über Hindernisse zu berichten. In Folge des ersteren Beschlusses wahrscheinlich ist im Jahre 1869 ein Angebot von 25.000 fl. erfolgt. Selbstverständlich wurde dasselbe abgelehnt und als im Jahre 1872 ein Anbot von 60.000 fl. erfolgte, erfuhr dieses Anbot das gleiche Schicksal, aber bei dieser Gelegenheit hat der hohe Landtag den Landes-Ausschuß neuerdings beauftragt, die auf den Verkauf abzielenden Verhandlungen fortzusetzen.

Im Jahre 1873 folgte ein Angebot mit 50.000 fl., wurde aber wieder abgelehnt mit dem neuen Auftrage, im Vermittlungswege den Verkauf zu bewerkstelligen.

Im Jahre 1875 erfolgte ein Anbot von 65.000 fl., welches dem Landtage auch nicht entsprechend erschien.

Heute liegt uns ein Anbot von 80.000 fl. vor von Seite eines Offereuten, dessen Persönlichkeit dem Landes-Ausschuße nach genauer Kenntniß seiner Verhältnisse die Gewähr bietet, daß er einerseits wirklich ein lebhaftes Interesse für das Unternehmen entgegenbringt, andererseits die finanziellen Mittel besitzt, um der Verpflichtung gegenüber dem Lande nachzukommen.

Es kann daher mit Rücksicht auf die Anbote, die bisher dem Landtage gemacht worden sind, von einer Absicht, das Landesvermögen zu verschleudern, indem man dieses Offert dem hohen Hause zur Annahme empfiehlt, mit Fug und Recht nicht gesprochen werden. (Bravo!)

Mit der Abänderung, welche der Finanz-Ausschuß beantragt, erkläre ich mich im Namen des Landes-Ausschusses vollkommen einverstanden, mit dem Bemerken, daß der Landes-Ausschuß ohnehin selbst bei der Formulierung des Vertrages auf diese Cautele zurückgekommen wäre. (Bravo! Bravo!)

Abg. Dr. Pink (St.-G. Murau): Ich erkläre ebenfalls für die Anträge des Finanz-Ausschusses zu stimmen, einerseits aus den Gründen, die in den Berichten des Landes-Ausschusses und Finanz-Ausschusses angegeben sind, andererseits besonders aber auch infolge der Bemerkungen, welche zur Widerlegung der Ansicht des Abgeordneten Grafen Lamberg vom Herrn Landes-Ausschuß Dr. Wannenisch vorgetragen worden sind.

Zur Ergänzung möchte ich noch auf einige Momente hinweisen, welche meine Abstimmung rechtfertigen.

Es ist richtig, daß das Bad Tobelbad mit einem Betrage von weit über 100.000 fl. zu Buche steht; der Buchwerth aber, meine Herren, der in der Regel mit dem Bauwerthe plus den Investitionskosten zusammenfällt, ist selten mit dem Erträgnißwerthe identisch. Es kann ein Haus, das luxuriös gebaut wurde, zu einem großen Betrage zu Buche stehen, aber ein kleines Erträgniß liefern; kein Käufer wird diesen Buchwerth, sondern nur den Erträgnißwerth zur Grundlage eines Angebotes machen.

Ähnlich verhält es sich im vorliegenden Falle und damit erkläre ich mir, daß, wiewohl das Offert weit hinter dem Buchwerth zurückbleibt, der offerirte Preis dem wirklichen Ertragswerthe entspricht und daher annehmbar ist.

Ich hätte allerdings selbst gewünscht, daß man den Versuch gemacht hätte, durch eine Pachtung auf eine längere Zeit einen höheren Pachtzins zu erzielen; ich bin jedoch auch in dieser Hinsicht eines besseren belehrt worden, weil ich mich überzeugt habe, daß solche Versuche gemacht wurden, und daß man trotz der Erhöhungen des Pachtzinses eigentlich keine Erhöhung des Erträgnisses erreicht hat, weil man inzwischen Investitionen machen mußte, durch welche diese Mehreingänge vollständig absorbiert wurden.

Aus allen diesen Gründen rechtfertigt sich der Verkauf und ich kann darin eine Verschleuderung des Landesvermögens nicht erblicken.

Wenn ich mir die Position des Käufers vor Augen halte, so komme ich zu demselben Beschlusse.

Er hat 3.000 fl. Pacht gezahlt und muß sich nun sein Capital von 80.000 fl. mit mindestens 4½ Percent verzinsen, wobei er noch keinen Nutzen hat; nun ist es außer allem Zweifel, daß trotz der Investitionen des Landes, die nur tropfenweise erfolgt sind, doch noch sehr viel zu thun übrig bleibt, um das Bad mit jenem Comfort auszustatten, den man heute verlangt. Wenn Sie in Betracht ziehen, daß die Badesaison kurz ist und daß in feuchten Sommern alle Leute die Flucht ergreifen, dann finde ich den Kaufpreis von 80.000 fl. mit Rücksicht auf den Umstand, daß der Käufer noch mindestens 20.000 fl. hineinstecken muß, entsprechend; deshalb empfehle ich den Verkauf und die Anträge des Finanz-Ausschusses, möchte mir aber nur erlauben, bei Punkt 6 eine kleine stylistische Aenderung zu beantragen.

Dieser Punkt 6 stimmt nämlich nicht ganz, weil in den vorhergehenden Punkten von einem Rauffchillings-theilbetrage per 30.000 fl. nirgends die Rede ist,

und weil man sich diesen Betrag nur beiläufig aus dem Punkte 2 ausrechnen kann.

Dieser Punkt 6 ist also nicht in voller Uebereinstimmung mit den anderen Punkten und ich würde beantragen, daß derselbe kürzer und klarer stylisirt werde und daß es heißen sollte:

„Insolange nicht die Hälfte des ganzen Rauffschillinges per 80.000 fl. abgezahlt ist, ist der Käufer ohne Zustimmung des Landes-Ausschusses nicht berechtigt“ u. s. w.;

das stimmt mit der Intention, daß eine pupillarmäßige Sicherheit bereits gegeben sein muß, bis das Verbot des Verkaufes aufgehoben würde.

(Dieser Antrag wird unterstützt und die Debatte geschlossen.)

Berichterstatter **Primer**: Geehrte Herren! Nach den Ausführungen des Herrn Dr. Wannisch und Herrn Dr. Link, kann ich mich gegenüber den Ansichten des Graf Lamberg kurz fassen.

Ich muß entschieden jeden, auch den leisesten Anwurf, als ob der Finanz-Ausschuß bei Berathungen, wenn es sich darum handelt, Landesvermögen zu erwerben oder zu verkaufen, irgendwie leichtsinnig vorgehe, zurückweisen. Obwohl der Finanz-Ausschuß dem Landes-Ausschusse ja mit Recht vollstes Vertrauen entgegenbringt, wird bei solchen Anlässen immer auch seiner eigenen Ueberzeugung Rechnung getragen, und in diesem speciellen Falle kann ich die geehrten Herren versichern, daß der größere Theil der Mitglieder des Finanz-Ausschusses, ehe er die Anträge in Vorlage brachte, sich das Bad angesehen hat. (So ist es!)

Es ist ganz richtig, daß, wie Graf Lamberg gesagt hat, ein großer Häuser-Complex und ein schöner Wald da ist, ich zweifle auch nicht, daß 89 Zimmer da sind, aber dessen kann ich den Grafen Lamberg versichern, daß wir den Zustand des Ganzen so gefunden haben, daß, wenn Sie nicht zum Verkaufe schreiten, Sie gewärtig sein müssen, vom Finanz-Ausschusse keinen anderen Antrag zu bekommen, als 20.000 fl. bereit zu halten, um Investitionen vorzunehmen.

Wenn Herr Graf Lamberg sagt, der Pächter ist noch 3 Jahre verpflichtet und hat keinen Anspruch auf Investition, so will ich diese Verpflichtung zwar nicht widersprechen, aber er hat ja doch nur gepachtet in der Anwartschaft, daß Gäste kommen; im Bade Tobelbad werden Sie aber anständige Gäste, wie es jetzt besteht, nicht mehr aufnehmen können, Sie müssen investieren, wenn Sie es nicht ganz herunterkommen lassen wollen. Es ist zu bemerken, daß bei einem ganzen Häusercomplex diese ewigen Investitionen nicht zu umgehen sind. Ich bin schon viele Jahre Referent in diesen

Tobelbad-Angelegenheiten, allein alle Bemühungen, den Pacht hinauf zu schrauben, waren umsonst.

Vor 5 Jahren wurde mit Dr. Michelsitsch ein Pachtvertrag mit 3.000 fl. geschlossen, nach 3 Jahren hat er mit einer Bilanz von 3.000 fl. Verlust geschlossen.

Der Werth dieser Häuser kann eben, wie Herr Dr. Link hervorgehoben hat, nur nach ihrem Ertragnisse geschätzt werden. 3.000 fl. beträgt der Pacht, und von diesem Häuser-Complex wird Jeder, der ihn gesehen hat, sagen, mit 3.000 fl. kann man ihn nicht einmal erhalten; übrigens hat Herr Graf Lamberg schon seinen Antrag gestellt, ehe ich die Anträge des Finanz-Ausschusses verlesen habe; ich werde mir daher erlauben, jetzt diese Anträge zu stellen. Bei Punkt 6 bemerke ich, daß ich gegen den Antrag des Abgeordneten Dr. Link nichts einzuwenden habe (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

I. Das von Herrn Dr. Alexander Blumauer, betreffend den Ankauf des unter Einlage-Zahl 529 in der steiermärkischen Landtafel einliegenden „Landschaftlichen Tobelbades“ sammt dabei befindlichen Gebäuden, Gründen, Quellen und Inventar um den Preis per 80.000 fl. sub praes. 14. Februar 1893, Z. 4028, überreichte Offert wird unter der Voraussetzung, daß der Herr Offerent sich allen nachaufgeführten Bedingungen unterwirft, angenommen, und zwar:

1. Bei Unterfertigung des Vertrages hat der Käufer eine baare Anzahlung von mindestens 10.000 fl. zu leisten.

2. Von dem sonach verbleibenden Rauffschillingesreste per höchstens 70.000 fl. ist der bis zu einem verbleibenden Reste per 40.000 fl. nöthige Betrag in 10 aufeinanderfolgenden gleichen Jahresraten zu zahlen und inzwischen auf dem Kaufsobjecte hypothekarisch sicherzustellen. Dieser Theil des Rauffschillingesbetrages, respective der nach Maßgabe der geleisteten Ratenzahlungen jeweilig verbleibende Restbetrag, ist mit vier vom Hundert jährlich zu verzinsen und sind diese Zinsen einhalbjährig vorhinein zu entrichten; die genaue Einhaltung der Zinsen- und Ratenzahlungen ist an die Bedingung des Terminverlustes zu binden. Die erste der Jahresraten muß längstens binnen einem Jahre nach Unterfertigung des Kaufvertrages erlegt werden.

3. Der sonach verbleibende Rauffschillingstheilbetrag per 40.000 fl. ist dem Käufer gegen $4\frac{1}{2}$ Percent per anno halbjährig vorhinein zu leistenden Verzinsung und Amortisation in längstens 37 Jahren und im Uebrigen unter den für Sparcassen-Dar-

lehen üblichen Bedingungen zu belassen und in-
zwischen auf dem Kaufsobjecte sicherzustellen.

4. Der Käufer hat sich zu verpflichten, den erworbenen Besitz fortwährend als Bade- und Curanstalt zu erhalten und alljährlich 50 arme Personen — im Sinne der weiland Kaiser Ferdinand'schen Stiftung — unter den üblichen Bedingungen aufzunehmen und diese Verpflichtung gleichzeitig mit seiner Besitzanschreibung in der Form und nach dem Wortlaute, wie sie zwischen der k. k. Regierung und dem Landes-Ausschusse vereinbart sind, auf dem Kaufsobjecte bühnlich sicherstellen zu lassen.

5. Weiters hat sich der Offerent zu verpflichten, auch die mit dem Besitze des Kaufs-Objectes verbundenen Patronatspflichten hinsichtlich der dortigen Kirche zu übernehmen.

6. Insofern nicht die Hälfte des ganzen Kaufschillings per 80.000 fl. abgezahlt ist, ist der Käufer ohne Zustimmung des Landes-Ausschusses nicht berechtigt, die Realität, sei es im Ganzen oder auch nur theilweise, weiterzuverkaufen; ebenso darf der Besitzer den Wald insofern nicht abstoßen, als noch eine Kaufschillingsforderung des Landes besteht. Diese Verbote sind grundbühnlich einzutragen.

7. Da aus Anlaß dieses Kaufgeschäftes der Landschaft keinerlei Kosten erwachsen dürfen, verpflichtet sich der Käufer daher, die Kosten der Vertragserrichtung, der Besitzumschreibung, der Eintragung der Reallasten, der Sicherstellungen der Kaufschillingsrestforderungen des Landes, der Uebertragungsgebühr, sowie der Sicherstellungsgebühren und die Kosten der Zinsen- und Capitalsquittungen, kurz, alle aus diesem Rechtsgefächte erwachsenden Kosten und Gebühren zu übernehmen.

8. Der Käufer hat das Kaufsobject in allen Richtungen in seinem gegenwärtigen factischen Bestande und Zustande zu übernehmen, ohne irgend welche weitere Herstellungen und Reparaturen oder Ergänzungen zu beanspruchen und daher unter Verzicht auf die diesfalls früher gestellten Begehren.

II. Für die Bewilligung zur Veräußerung dieses zum Stammvermögen des Landes gehörigen Objectes hat der Landes-Ausschuß die Allerhöchste Sanction einzuholen.

III. Der Landes-Ausschuß wird demnach ermächtigt, nach erwirkter Allerhöchster Genehmigung dieses Landtagsbeschlusses, den Vertrag mit dem Herrn Dr. Alexander Blumauer im Sinne dieses Beschlusses auszufertigen, wobei der Landes-Ausschuß insbesondere bezüglich der Ferdinand'schen Stiftung für die Sicherstellung derselben in der mit der k. k. Regierung erweiterten, von derselben

zufolge Note der k. k. Statthalterei vom 13. Jänner 1892, Z. 582, genehmigten Weise entsprechende Vor-
sorge im Einvernehmen mit der k. k. Statthalterei zu treffen haben wird."

Landeshauptmann: Nachdem der Herr Bericht-
erstatter den Antrag des Herrn Dr. Link zu dem seinigen gemacht hat, werde ich diese Anträge mit dieser Ver-
änderung zur Abstimmung bringen und bringe nur
früher den Antrag des Graf Lamberg zur Abstimmung.

Wird dieser Antrag angenommen, so entfällt die
Abstimmung über die Anträge des Finanz-Ausschusses.

(Der Antrag des Abgeordneten Graf Lamberg
wird abgelehnt, dagegen werden die Anträge des
Finanz-Ausschusses mit der vom Abgeordneten Dr. Link
beantragten Aenderung angenommen.)

Ich glaube, wir sollen heute die Sitzung, nachdem
die Zeit vorgerückt ist, schließen und werde ich die noch
auf der heutigen Tagesordnung stehenden Petitionen
mit Zustimmung des Landtages von der Tagesordnung
absetzen. (Zustimmung.)

Mir ist ein Antrag vom Abgeordneten Herrn Dr.
Heilsberg und Genossen übergeben worden (liest):

„Antrag

des Abgeordneten Dr. Heilsberg und Genossen.

Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, die Frage
der Errichtung einer steiermärkischen Landesbank in Er-
wägung zu ziehen, darüber Studien und Erhebungen
zu pflegen, und dem Landtage darüber Bericht zu
erstatten, eventuell einen Antrag zu stellen.

In formeller Beziehung wird beantragt, diesen
Antrag dem Finanz-Ausschusse zuzuweisen.

Graz, 26. April 1893.

Dr. Heilsberg.

Dr. Starkel.	F. Vogel.
C. Forcher.	Sutter.
Köberl.	Morre.
Kottulinsky.	Pfrimer.
Dr. W. Rienzl.	F. Endres.
Kautschitsch.	Franz Mosdorfer.
Dr. Portugall.	Pongraz.
Thunhart.	Kochliger.
Hadelberg.	N. Mayr.
Stürgkh.	Dr. J. Kokoschinegg.
Lamberg.	Mois Bosch.
Dr. Karl Bayer.	Alfred Prinz Liechtenstein.
Mois Karlon.	Josef Proboisch.
F. Hagenhofer.	Bärnseind.
Gregor Stadlober.	Josef Kurz.
Franz Regele.	Josef Schmirmaul.
S. Pirchegger.	Wagner.
A. Koller.	Dr. M. Schlager.
Dr. L. Link.	Dr. Kobbeck.
Dr. J. Fürst.	Kaltenegger."

Der Antrag ist genügend unterstützt; ich werde denselben in Druck legen lassen und in einer der nächsten Sitzungen dem Antragsteller das Wort zur Begründung ertheilen.

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Die nächste Sitzung bestimme ich für morgen Donnerstag den 27. April 1893 um 10 Uhr Vormittag und als

Tagesordnung:

1. Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 118, betreffend das Ansuchen der Stadtgemeinde Marburg um Ertheilung der Bewilligung zur Aufnahme eines Darlehens von 150.000 fl. (Beilage Nr. 131.)

2. Bericht des Weinbau-Ausschusses über den ihm zugewiesenen Theil des Berichtes des Landes-Ausschusses über seine Thätigkeit seit Mai 1892, Beilage Nr. 36, Seite 66—77, Heblaus. (Beilage Nr. 125.)

3. Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über den ihm zugewiesenen Theil des Rechenschaftsberichtes des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 36, betreffend Sanitätswesen, Seite 7 und 8, und Armenwesen, Seite 9, 10, 11 und 12. (Beilage Nr. 130.)

4. Bericht des Landescultur-Ausschusses über Theile des Thätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 36. (Beilage Nr. 133.)

5. Bericht des Unterrichts-Ausschusses über die demselben zugewiesenen Theile des Thätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 36. (Beilage Nr. 132.)

6. Bericht des Unterrichts-Ausschusses über den demselben zugewiesenen Theil des Thätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 36, betreffend „Volkschulen“ (Seite 108 bis 118). (Beilage Nr. 93.)

7. Bericht des Finanz-Ausschusses über Theile des Thätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses seit Mai 1892, Beilage Nr. 36. (Beilage Nr. 126.)

8. Mündlicher Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses, betreffend das Ansuchen der Ortsgemeinden Mürzzuschlag und Mürzsteg im Gerichtsbezirke Mürzzuschlag um Ertheilung der Bewilligung zur Einhebung einer Gemeindeumlage von je 70 Percent für das Jahr 1893. (Beilage Nr. 35.)

9. Mündlicher Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses, betreffend das Ansuchen der Stadtgemeinde Bruck a. d. Mur um Ertheilung der Bewilligung zur Einhebung einer Bierauflage von 25 Kreuzer per Hektoliter in den Jahren 1893, 1894 und 1895. (Beilage Nr. 68.)

10. Mündlicher Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses, betreffend das Ansuchen der Marktgemeinde Eisenerz im gleichnamigen Gerichtsbezirke um Einhebung einer Gebühr von 50 fl. für die ausdrückliche Aufnahme in den Heimatsverband. (Beilage Nr. 116.)

11. Mündlicher Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses, betreffend das Ansuchen der Ortsgemeinde Neudorf bei Semriach im Gerichtsbezirke Weiz, um Ertheilung der Bewilligung zur Einhebung einer Gemeindeumlage von 93 Percent für das Jahr 1893. (Beilage Nr. 95.)

12. Mündlicher Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses, betreffend das Ansuchen der Ortsgemeinde Stoperzen im Gerichtsbezirke Pettau, um Ertheilung der Bewilligung zur Einhebung einer Gemeindeumlage von 80 Percent für das Jahr 1893. (Beilage Nr. 66.)

13. Mündlicher Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über die Petition Nr. 154 der Gemeindevertretung Gersdorf, sowie der Grundbesitzer von Hartensdorf um Erhebung der Ortschaft Hartensdorf zur eigenen Steuergemeinde.

14. Anträge des Unterrichts-Ausschusses über die Petitionen Nr. 116, 70, 68, 12, 13, 14 und 114.

15. Anträge des Landescultur-Ausschusses über die Petitionen Nr. 72, 73 und 110.

16. Anträge des Finanz-Ausschusses über die Petitionen Nr. 103, 157, 142, 39, 42, 44, 109, 86, 79, 63, 62, 55, 41, 40, 104, 87, 130, 119, 105, 124, 118, 144, 94, 133, 147 und 84.

Ich habe zu verkünden, daß der Petitions-Ausschuß sich einen Obmann-Stellvertreter in der Person des Grafen Othmar Lamberg gewählt hat, und möchte ich empfehlen, daß der Ausschuß auch Sitzungen abhält, nachdem bis jetzt überhaupt noch keine Sitzung stattgefunden.

Der Sonder-Ausschuß für Gemeindeangelegenheiten hält heute um 5 Uhr Nachmittag und Morgen Vormittag um 9 Uhr eine Sitzung ab, und der Weinbau-Ausschuß hält nach der Haus Sitzung und der Finanz-Ausschuß um 1/2 5 Uhr Nachmittag eine Sitzung ab.

Ich erinnere die Herren, daß wir um 1/2 8 Uhr Abends im Landhauskeller zusammenzukommen gedenken.

Ich erkläre nunmehr die Sitzung für geschlossen.

(Schluß der Sitzung 3 Uhr 10 Min. Nachmittag.)