

Stenographisches Protokoll

über die

21. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 31. März 1892.

Inhalt:

Mandatsniederlegung des Abg. Fürst.

Petitionen.

Auflage.

Zuweisung von Vorlagen des Landes-Ausschusses und zwar:

1. des Berichtes mit Vorlage eines Gesetzentwurfes, betreffend die Befreiung gewisser für Arbeiterwohnungen bestimmter Häuser von den Landesumlagen auf die Hauszinssteuer (Beilage Nr. 111)

an den Gemeinde-Ausschuß;

2. des Berichtes mit Vorlage eines Offertes des Herrn Albert Kurz zum Ankauf seiner Villa in Rohitsch-Sauerbrunn (Beilage Nr. 112)

an den Finanz-Ausschuß.

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den II. Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 69, über die Durchführung des Gesetzes, betreffend die Förderung des Local-Eisenbahnwesens in Steiermark in der Zeit vom November 1890 bis März 1892 (Beilage Nr. 93 — Annahme der Anträge des Eisenbahn-Ausschusses).

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über Beilage Nr. 72; Antrag des Abg. Baron Hackelberg und Genossen gegen die Einführung einer Transportsteuer (Beilage Nr. 100 — Einstimmige Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses).

Bericht des Landescultur-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 48, betreffend die Erhebung der Laafeld-Sicheldorfser Bezirksstraße II. Classe im Bezirke Radkersburg zur Bezirksstraße I. Classe (Beilage Nr. 102 — Annahme des Antrages des Landescultur-Ausschusses).

Bericht des Landescultur-Ausschusses über den Antrag des Abg. Josef Proboscht und Genossen, Beilage Nr. 78, betreffend Aufrechterhaltung der Grenzperre für Rinder gegen Rumänien und Rußland (Beilage Nr. 103 — Annahme des Antrages des Landescultur-Ausschusses).

Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 49, betreffend die Hochwasserschäden in den Gerichtsbezirken Weiz und Birkfeld und Anträge desselben auf Bewilligung von Subventionen aus dem Landesfonde (Beilage Nr. 104 — Annahme des Antrages des Finanz-Ausschusses).

Beginn der Sitzung: 10 Uhr 15 Minuten Vormittags.

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

Schriftführer: Josef Proboscht und Dr. Theodor Starkel.

Von Seite der Regierung anwesend: Se. Excellenz Statthalter Freiherr von Rübeck und Statthaltereipräsidential-Secretär Bezirkshauptmann Graf Wickenburg.

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.

Der Herr Abg. Fürst hat mir die Mittheilung gemacht, daß er sein Landtagsmandat niederlegt. Ich habe davon Kenntniß genommen und werde Sr. Excellenz dem Herrn Statthalter davon Mittheilung machen.

Ich ersuche die eingelaufenen Petitionen zu verlesen.

Schriftführer **Proboscht** (liest).

„Petition Nr. 194 des Bartholomäus Marko, Oberlehrers i. P. in Hohenmauthen, um Ergänzung der durch die Pensionirung zu seinem früheren Gehalte abgängigen Quote per 103 fl. 75 kr. (Ueberreicht durch Abg. Robitsch.)“

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

Aufgelegt wurde heute:

Das Protokoll über die 15. Sitzung der II. Session in der VII. Landtags-Periode des steierm. Landtages vom 23. März 1892.

Das Protokoll über die 16. Sitzung der II. Session in der VII. Landtags-Periode des steierm. Landtages vom 24. März 1892.

Bericht des Landes-Ausschusses mit Vorlage eines Gesetzentwurfes, betreffend die Befreiung gewisser für Arbeiterwohnungen bestimmten Häuser von den Landesumlagen auf die Hauszinssteuer. (Beilage Nr. 111.)

Bericht des steierm. Landes-Ausschusses mit Vorlage eines Offertes des Herrn Albert Kurz zum Ankaufe seiner Villa in Rohitsch-Sauerbrunn. (Beilage Nr. 112.)

Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. **Wannisch**: Mit Rücksicht auf den Umstand, daß für unsere Arbeiten nur mehr eine relativ kurze Zeit übrig bleibt, möchte ich mir im Interesse eines beschleunigten Verfahrens zu beantragen erlauben, daß die Beilagen Nr. 111 und 112 als dringlich vom hohen Hause acceptirt und zur Behandlung auf die heutige Tagesordnung gesetzt werden, damit dieselben noch heute den betreffenden Sonder-Ausschüssen zugewiesen werden können.

Landeshauptmann: Der Herr Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. Wannisch beantragt die dringliche Berathung der Vorlagen Nr. 111 und 112. Ich ersuche diejenigen Herren, welche mit der dringlichen Behandlung einverstanden sind, sich von den Sitzen zu erheben. (Geschicht. Die Dringlichkeit wird beschlossen.)

Die beiden Gegenstände, nämlich den Bericht des Landes-Ausschusses mit Vorlage eines Gesetzentwurfes, betreffend die Befreiung gewisser für Arbeiterwohnungen bestimmten Häuser von den Landesumlagen auf die Hauszinssteuer

(Beilage Nr. 111)

und den

Bericht des steierm. Landes-Ausschusses mit Vorlage eines Offertes des Herrn Albert Kurz zum Ankaufe seiner Villa in Rohitsch-Sauerbrunn

(Beilage Nr. 112)

setze ich somit heute auf die Tagesordnung.

Ferner wurde aufgelegt:

Bericht des Weinbau-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 73), betreffend die Gewährung von Darlehen an Weinbauer behufs Wiederherstellung ihrer durch die Reblaus (Phylloxera vastatrix) zerstörten Weingärten im Sinne des Art. II des Gesetzes vom 3. October 1891, R.-G.-Bl. Nr. 150. (Beilage Nr. 107.)

Bericht der Sonder-Ausschüsse für Gemeinde- und Finanzangelegenheiten über den dem ersteren zugewiesenen Theil des Thätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 9, Seite 18—22), betreffend die Natural-Berpflegestationen. (Beilage Nr. 108.)

Bericht des Finanz-Ausschusses über den Rechnungsbeschluß (Sub-Beilage zu Beilage Nr. 1) für den Fond

zur Abwicklung der Verbindlichkeiten des ehemaligen steiermärkischen Grundentlastungsfondes pro 1890. (Beilage Nr. 109.)

Anträge des Unterrichts-Ausschusses über ihm zugewiesene Theile des Thätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 9. (Beilage Nr. 110.)

Bericht des Finanz-Ausschusses über den Rechnungsabchluß, Beilage Nr. 1, der steierm. Landesfonde für das Jahr 1890. (Beilage Nr. 113.)

Wir gehen zur Tagesordnung über.

Der erste Gegenstand derselben ist die erste Lesung des Berichtes des Landes-Ausschusses mit Vorlage eines Gesetzentwurfes, betreffend die Befreiung gewisser für Arbeiterwohnungen bestimmten Häuser von den Landesumlagen auf die Hauszinssteuer.

(Beilage Nr. 111.)

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

Berichterstatter des Landes-Ausschusses Dr. **Wannisch**: Ich beantrage die Zuweisung dieses Gegenstandes an den Gemeinde-Ausschuß. (Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist die erste Lesung des Berichtes des steiermärkischen Landes-Ausschusses mit Vorlage eines Offertes des Herrn Albert Kurz zum Ankaufe seiner Villa in Rohitsch-Sauerbrunn.

(Beilage Nr. 112.)

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

Berichterstatter des Landes-Ausschusses Dr. **Wannisch**: Ich beantrage die Zuweisung dieses Gegenstandes an den Finanz-Ausschuß.

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den zweiten Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 69) über die Durchführung des Gesetzes, betreffend Förderung des Local-Eisenbahnwesens in Steiermark in der Zeit vom November 1890 bis März 1892.

(Beilage Nr. 93.)

Ich werde die Verhandlung so einrichten, wie die bezüglich des Voranschlages, daß nämlich der Herr General-Berichterstatter von der Tribüne aus die Anträge begründet und verliest, während die Herren Special-Berichterstatter von ihren Sitzen aus die einzelnen Anträge begründen werden.

Ich ertheile nunmehr dem Herrn General-Berichter-
erstatter das Wort.

General-Berichterstatter **Vogel** (von der Tribüne):
Hoher Landtag! In der letzten Session des Landtages,
und zwar in der Sitzung vom 21. November 1890, hat
der Landtag dem Landes-Ausschusse die Vollmacht ertheilt,
unter gewissen Cautelen den Ausbau der Linie Cilli-
Wöllan, eventuell Unter-Drauburg, dann Pöltschach-Gono-
bitz, Wiefelsdorf-Stainz und Kapfenberg-Seebach durch-
zuführen.

Die Voraussetzungen, die man aber gestellt hat,
haben sich einstweilen nur bei der Linie Cilli-Wöllan er-
füllt, und ist diese Bahn zum Ausbau gekommen und
voriges Jahr eröffnet worden.

Der Eisenbahn-Ausschuß stellt daher den Antrag:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Bericht des Landes-Ausschusses, bezüglich
der Ausführung der ersten steiermärkischen Landes-
bahn Cilli-Schönstein-Wöllan wird zur befriedigenden
Kenntniß genommen und der Landes-Ausschuß be-
auftragt, in der nächsten Landtags-Session

1. die genaue Schlußabrechnung über die Kosten der
Bahn und

2. einen genauen Ausweis über die bisherigen Be-
triebsresultate vorzulegen.“

Landeshauptmann: Wünscht Jemand zu diesem
Gegenstande zu sprechen?

Abg. Dr. **Lipold** (L.-G. Windischgraz): Hohes
Haus! Wie sehr wir uns auch im Unterlande, besonders
die Bewohner des Sann- und Schallthales, nach der Aus-
führung der Bahnstrecke Cilli-Wöllan gesehnt haben, so
kann doch jetzt nach Durchführung dieser Bahnstrecke unsere
Freude nicht vollkommen zum Durchbruche gelangen. Sehr
unangenehm haben wir uns berührt gefühlt von dem ge-
ringen Wohlwollen des Landes-Ausschusses, um nicht
einen schärferen Ausdruck zu gebrauchen, der mit voller
Hintanziehung der Gleichberechtigung der zweiten Landes-
sprache an den Stationen dieser Landes-Localbahn durch-
aus nur deutsche Aufschriften anbringen ließ.

Die Bevölkerung des Schallthales wünschte die An-
bringung der doppelsprachigen Aufschriften sehnlichst, dies
beweist unter Anderem zur Genüge der Umstand, daß
seinerzeit der Bezirks-Ausschuß Schönstein den damaligen
Bauunternehmern nur unter dieser Bedingung einen Betrag
von 10.000 fl. zusicherte.

Man glaubt nun mit Grund annehmen zu dürfen,
daß die früheren Concessionäre, die Herren v. Lapp und
Klemeniewicz, diesem berechtigten Wunsche der Bevölkerung
entgegentreten wären, und man ist um so unange-
nehmer berührt, daß die höchste autonome Landesbehörde

bei einer nur slovenisches Landesgebiet durchziehenden
Eisenbahnstrecke diesen Wünschen nicht gerecht wurde und
diese Gleichberechtigung nicht zum Ausdrucke gebracht hat.

Die Antwort des Landes-Ausschusses auf die dies-
bezüglichen Gesuche der Gemeinden war aber geradezu
kränkend und hat eine große Aufregung im Unterlande
hervorgebracht. Das wäre, meine Herren, in einem
anderen Lande, wie bei uns, geradezu unmöglich.

Die weiteren Beschwerden haben wir Schallthaler,
speciell wir Wöllaner, wegen der hohen Frachttarife dieser
Bahn vorzubringen. Früher wurde auf der Strecke Cilli-
Wöllan von allen Frachten ohne Unterschied, ob es Kohle,
Eisen, Getreide, Obst u. war, für die Tourfracht nach
Cilli 18 fr. und retour 15 fr. bezahlt. Die Bahn ver-
langte einfach für die Waggonladung von Wöllan nach
Cilli 27 fl., und da in Folge dieses enormen Tarifes die
Bahn von den Interessenten nicht benutzt werden konnte,
so sah sich die Bahnverwaltung genöthigt, zum Theile
diese Frachttarife zu ermäßigen; aber nur für die Schnitt-
hölzer allein fand diese Ermäßigung statt, wahrscheinlich
deshalb, weil dieses der Haupt-Ausfuhrsartikel von unserer
Gegend nach Cilli ist.

Der Frachttarif für die Waggonladung Schnitt-
holz wurde auf 13 fl. ermäßigt; da aber für alle anderen
Frachten noch immer der Metercentner mit 34 fr. bezahlt
werden muß, so kann der Betreffende, der die Fracht nach
Cilli zu führen hat, die Bahn nicht benutzen, und wird
und muß daher der Frachtwagenverkehr so lange aufrecht-
erhalten werden, als dieser hohe Tarif von 34 fr. per
Metercentner existirt.

Es wäre zu wünschen, wenn dieser Tarif für die
Stückfracht auf 15 fr. per 100 Kilogramm richtig gestellt
würde, indem früher auch nur 15 fr. per Stück für die
Tourfracht bezahlt wurde.

Den Personenverkehr anbelangend, muß ich erwähnen,
daß nur gemischte Züge verkehren, die bekanntlich sehr
langsam fahren; denn man wird $2\frac{3}{4}$ Stunden von
Wöllan nach Cilli gerädert, während man per Wagen
nur 2 Stunden fährt.

Ich finde es jedoch für den Anfang vollkommen be-
greiflich; da aber die Bahn sehr langsam fährt, dürfte
der Preis wohl zu hoch sein — man zahlt nämlich für
die dritte Classe 93 fr., für die zweite Classe 1 fl. 40 fr.
und für die erste Classe 1 fl. 80 fr., während wir früher
mit der Post, bei welcher uns sehr gute Wagen zur Ver-
fügung standen, für die Tour- und Retourfahrt nur
1 fl. 50 fr. zahlten. (Hört! hört!) Es wurden An-
fangs März, weil der Personenverkehr sehr gering war,
Tour- und Retourkarten eingeführt. Diese haben jedoch
nur eine achttägige Gültigkeit und sind mit Rücksicht auf

andere Bahnen noch immer viel zu theuer. Doch hat diese Einführung, ich gebe das gerne zu, den wesentlichen Bedürfnissen, den dringenden Wünschen der Bevölkerung entsprochen, und insolgedessen hat sich auch der Personenverkehr auf dieser Strecke bedeutend gehoben.

Ich erlaube mir daher, an den Landes-Ausschuß das dringende Ersuchen zu stellen, bei der Südbahn dahin zu wirken, daß auf der ganzen Strecke der Localbahn Cilli-Wöllan die Tarife entsprechend ermäßigt werden; zumal gilt dieses von der Station Wöllan, da die Tour nach Cilli nur nach der natürlichen Entfernung per 23 Kilometer der Bezirksstraße berechnet werden soll und nicht nach der weiteren, einen weiten Umkreis beschreibenden Eisenbahnlinie per 38 Kilometer, wie dies auch bei der Strecke Marburg-Pettau der Fall ist, wo die natürliche Entfernung und nicht die Entfernung via Pragerhof gerechnet wird.

Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. **Schmiderer**: Der Herr Abgeordnete der Landgemeinden des Schallthales hat seine Rede damit begonnen, daß er meint, die Freude, die dort über die Erbauung dieser Bahn bestanden hat, sei in einem hohen Maße dadurch getrübt worden, daß die Aufschriften der Stationen nicht doppelsprachig gemacht worden sind und dadurch, daß das nicht geschehen ist und daher dem Wunsche der dortigen Bevölkerung von Seite des Landes nicht Rechnung getragen, aber auch die Freude an diesem ganzen Bahnbauunternehmen in hohem Maße verkümmert wurde. Es ist, glaube ich, ungefähr acht oder zehn Jahre her, es war das zu Anfang der Aera Taaffe, als sich die Wünsche der Slovenen immer mehr steigerten, daß auch bezüglich der Hauptstrecke Wien-Triest die Forderung an die Südbahn gestellt wurde, daß von Marburg ab sämtliche Stationsnamen der steirischen Stationen doppelsprachig angebracht werden sollen und hat sich da merkwürdiger Weise herausgestellt, daß nicht nur die deutschen Städte Marburg und Cilli dagegen protestirten, sondern auch von Seite der slovenischen Landgemeinden dagegen Protest erhoben wurde (Oho!). — Ich bitte, das liegt in den Acten. (Namen nennen!) Wir sind die Namen nicht erinnerlich, Sie können sich überzeugen, die Acten sind noch vorfindig und Sie brauchen sich nur an die Südbahn zu wenden; diese Thatsache steht fest und ich stehe dafür ein.

Die slovenischen Landgemeinden haben dies mit der Begründung abgelehnt, daß sie gefunden und gefühlt hätten, daß die doppelsprachigen Aufschriften zur Verwirrung führen dürften. (Hört!)

Es ist in der Begründung der Südbahn darauf hingewiesen, daß es den größten Eindruck gemacht habe, daß die Landgemeinden selbst gegen die doppelsprachigen

Aufschriften protestirt hätten; (Abg. Radey: Das ist nicht wahr) und es wurde die Zweisprachigkeit der Aufschriften daher abgelehnt; gerade in diesem Zeitpunkte sind die doppelsprachigen Aufschriften in Krain gemacht worden, während sie in Steiermark unterlassen wurden. Es hat sich nun meiner Ansicht nach dadurch, daß man die Aufschrift nicht doppelsprachig gemacht hat, keine Verwirrung ergeben, man hat die gleiche Sicherheit für die Reisenden gefunden, ob die Aufschriften einfach deutsch oder slovenisch stehen. Bei unserer Localbahn Cilli-Wöllan hat man beim Baue nicht so lange gewartet wie bei der Südbahn, um mit dieser Anforderung zu kommen; als diese Localbahn gebaut wurde und als die erste Commission stattgefunden hat — und ich lege ein ganz besonderes Gewicht darauf, da sämtliche Bezirksvertreter und Gemeindevorsteher anwesend waren, und das ist wieder actenmäßig zu lesen und die Herren können diese Acten jederzeit einsehen — hat Niemand eine Forderung gestellt, die Aufschriften slovenisch zu machen (Abg. Radey: Es war ja selbstverständlich!), sondern es hat jeder Gemeindevorsteher und jeder Bezirksabgeordneter, der dabei intervenirte, sich ausdrücklich damit zufrieden gegeben, daß er sagte, er habe gegen die Bezeichnung der Station Heilenstein und Sachsenfeld nichts einzuwenden. Damals wäre der Moment gewesen, wo Sie Ihre nationalen Forderungen im Sannthale hätten zur Geltung bringen können, was heute nicht mehr möglich ist.

Meine Herren! was die Zusicherung des Bezirkes Schönstein bezüglich der 10.000 fl. Beitragsleistung anbelangt, von der der Herr Vorredner gesprochen hat, so muß ich nach meiner Kenntniß der Sachlage sagen, daß der Bezirk diesen Beschluß gefaßt hat; er hat aber an die Unternehmung keine Bedingung gestellt; diese Bedingungen sind erst dann gestellt worden, als dieser Bau als Landesbahn durchgeführt und in den Betrieb übergeben worden ist und wie das Land mit dieser Forderung an den Bezirk herantreten ist.

Meine Herren! damit Sie sehen, daß es nicht praktische und verkehrspolitische Gründe sind, die die Herren aus dem Unterlande veranlaßt haben, die slovenischen Aufschriften zu fordern, so sind die Bedingungen, die gerade der Bezirk Schönstein uns gegenüber gestellt hat, um diese 10.000 fl. als Subvention zu geben, sehr lehrreich. Dieser Bezirk hat nachträglich die Bedingung gestellt, daß an jeder Station zuerst die Aufschrift slovenisch und dann deutsch sein soll und die Conducteure verhalten sein sollen, zuerst die Namen slovenisch, dann deutsch auszurufen und daß sich das Land verpflichten müsse und solle, nur Beamte anzustellen, welche den politischen Bestrebungen der Slovenen nicht feindlich gesinnt sind (Oho!)

Das ist doch etwas, womit ich bewiesen zu haben glaube, daß es sich bei diesen Herren nicht um die wirtschaftliche Frage handelt, sondern darum, bei dieser ersten Landesbahn ihre nationalen Bestrebungen und Wünsche zur Geltung zu bringen; den Zeitpunkt, wo sie ihre wirtschaftlichen Bestrebungen hätten zur Geltung bringen sollen, den haben sie versäumt. Mit dem gleichen Rechte würde zum Beispiele die Stadt Villach die Forderung stellen, daß der dortige Stationschef die politisch-nationalen Bestrebungen des Dr. Steinwender fördere wie Sie verlangen, daß die Beamten, die von uns angestellt werden, den politischen Bestrebungen der Slovenen nicht feindlich gesinnt sind.

Was den Tarif anbelangt, so sind, wie wir in die Concessionsverhandlungen eingetreten sind, diese Tarife im Einvernehmen mit der Staatsverwaltung festgestellt worden, und der Landes-Ausschuß ist sehr bestrebt gewesen, dieselben nach Möglichkeit herunterzusetzen.

Daß die Localbahntarife höher sind und höher sein müssen, als die der Hauptbahn, ist eine allgemein anerkannte Thatsache, und der Landes-Ausschuß war und ist noch immer bestrebt im eigenen Interesse und im Einvernehmen mit der Südbahn, diese Tarife herunterzusetzen; wir haben sie schon heruntergesetzt, und es sind Verhandlungen im Zuge, welche den Wünschen der Herren Abgeordneten und denen des Abgeordneten des Saunthales zum großen Theile Rechnung tragen werden.

Es ist natürlich, daß sich im Anfange bei neuen Bahnen die Tarife erst regeln müssen und es muß die Bahnunternehmung erst darauf kommen, wie hoch sie die Tarife nimmt und nehmen kann.

Ich muß nur betonen, daß von Seite der Südbahngesellschaft uns in der bereitwilligsten Weise entgegengekommen wird, und glaube, daß in dieser Richtung der Landes-Ausschuß das Möglichste thun wird, um den Wünschen des geehrten Herrn Vorredners im vollsten Umfange Rechnung zu tragen und im Interesse des landwirtschaftlichen Aufschwunges der dortigen Bevölkerung die Tarife herabzusetzen. (Bravo! Bravo!)

Abg. Dr. **Lipold** (L.-G. Windischgraz): Der sehr geehrte Landes-Ausschuß-Beisitzer erwähnte, daß der Bezirks-Ausschuß Schönstein erst nachträglich dem Lande gegenüber seine Bedingungen fixirt hat. — Ich muß berichten, daß in der Früh am gleichen Tage die Bezirksvertretung eine Plenarsitzung in Schönstein hatte, in welcher über meinen Antrag beschlossen wurde, den Bauunternehmern Lapp und Klemenšewicz 10.000 fl. zu bewilligen, aber nur unter der Bedingung, welche der Bezirksauschuß zu fixiren berechtigt wurde und Nachmittag fand nun die Ausschusssitzung statt; das Protokoll muß vorliegen; es ist also am selben Tage die Plenarsitzung und die Ausschus-

sitzung gewesen. Später war von keiner Bedingung mehr die Rede, daß aber den Bauunternehmern nicht Anfangs alle Bedingungen bekannt gegeben wurden, ist daraus zu erklären, daß die Bauunternehmer den Bezirksauschuß gefragt haben, ob derselbe bezüglich des Bautermines Bestimmungen getroffen habe mit Hinweis darauf, daß sie solche Bestimmungen brauchen, um der Regierung gegenüber auf schnellere Durchführung des Bauprojectes hinwirken zu können.

Abg. Dr. **Dečko** (L.-G. Luttenberg): Hohes Haus! Wenn ich auch gerne den Worten der Befriedigung über den Bericht des Eisenbahn-Ausschusses bezüglich der technisch günstigen Ausführung der ersten steiermärkischen Landesbahn Cilli-Wöllan zustimme und auch die Hoffnung theile, daß diese Bahn, namentlich wenn sie einmal ihre Fortsetzung bis Unterdrauburg und ihre Verbindung mit der Linie Laibach-Stein gefunden haben wird, zum wirtschaftlichen Segen des Unterlandes reichen wird, so fühle ich mich doch verpflichtet, bei dieser Gelegenheit, wo über die Ausführung Bericht erstattet wird, das zu berühren, was die immense Majorität der Bevölkerung des Unterlandes, nämlich der slovenische Theil derselben, bei dieser Bahn zu tadeln findet.

Ich bin mir bewußt, daß ich hier eine heikle, die nationale Frage berühren werde, jene Frage, welche mein College Dr. Lipold bereits gestreift hat; nachdem wir — Slovenen und Deutsche — aber einmal gebunden sind, miteinander leben und auskommen zu müssen, so können wir nicht den Vogel Strauß spielen, sondern wir müssen unsere Beschwerden offen und freimüthig hier vorbringen.

Im steirischen Unterlande wohnen nun einmal Slovenen, sie wollen und werden auch fürderhin existiren. Es ist dies eine Thatsache, welche sich nun einmal nicht aus der Welt schaffen läßt und mit dieser gegebenen Thatsache mußte auch der hohe Landes-Ausschuß rechnen, als er an die Ausführung dieser Landesbahn ging, welche Strecken durchschneidet, die von slovenischer Bevölkerung bewohnt werden.

Jeder Mensch, der das Gefühl der Billigkeit besitzt, würde nun glauben, daß, wenn eine Bahn in einem solchen Gebiete gebaut wird, die Sprache dieser Bevölkerung bei den Aufschriften und Kundmachungen Berücksichtigung finden sollte; dies würde der staatsgrundgesetzlich anerkannten Gleichberechtigung ebenso, wie den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechen; der deutschen Sprache würde dadurch gewiß kein Unrecht und keine Zurücksetzung zugefügt werden, wenn neben derselben auch der slovenischen eine bescheidene Stelle gewährt worden wäre.

Der hohe Landes-Ausschuß hat sich, wie er zur Ausführung geschritten ist, an dieses Postulat der Gleichbe-

rectigung nicht gehalten; die Zurücksetzung der slovenischen Sprache und die Mißachtung ihrer Nationalität mußte den Unwillen der Slovenen erregen, und kaum ist diese Bahn fertiggestellt worden, so sind eine ganze Reihe von Gemeinden gekommen, welche im Petitionswege sich an den Landes-Ausschuß wendeten, er solle den Verstoß nachträglich gutmachen und der slovenischen Sprache die gebührende Berücksichtigung zu Theil werden lassen.

Der hohe Landes-Ausschuß hat in seinem Erlasse vom 7. Jänner 1892, Zahl 24 988, eine Erledigung hinausgegeben, welche diesem Ansuchen nicht nur nicht entsprach, sondern auch in einem Tone abgefaßt war, der die Slovenen tief verletzen mußte.

Es wird da gesagt, daß diesem Begehren nicht entsprochen werden könne, weil bei den commissionellen Verhandlungen, namentlich der Stations-Commission seinerzeit ein solches Begehren nicht gestellt worden sei, und auch Herr Dr. Schmiderer hat sich heute darauf gestützt.

Wenn es auch richtig sein mag, daß damals ein solches Begehren nicht gestellt wurde, so ist dies offenbar deshalb unterblieben, weil es selbstverständlich war, daß der hohe Landes-Ausschuß auch ohne ein diesfälliges Ansuchen eine solche Verfügung treffen werde. Wir sehen ja auch, daß ohne ein solches Ansuchen bei den Straßen-übersetzungen neben den Worten „Achtung auf den Zug“, die slovenische Warnung „Podzor na vlak“ angebracht ist. Wenn der Landes-Ausschuß das Eine aus Eigenem treffen konnte, so konnte er das Andere auch thun. (Rechts! Sehr richtig.)

Daß die slovenischen Aufschriften unterblieben seien, weil diesfalls ein besonderes Ansuchen nicht gestellt worden ist, ist demnach nur eine Ausrede und zwar eine schlechte Ausrede.

Weiters heißt es in diesem Erlasse, die Stationenbezeichnung, sowie die Kundmachungen auf Bahnhofen u. wurden nicht doppelsprachig angebracht, weil sich die Nothwendigkeit der Doppelsprachigkeit bei den das Unterland durchziehenden Hauptbahnen nicht herausgestellt hat und die deutsche Stationsbezeichnung und die deutschen Kundmachungen dem die Bahn benützenden Publikum geläufiger sind, als die slovenischen.

Die Behauptung, daß sich die Nothwendigkeit der Doppelsprachigkeit bei den das Unterland durchziehenden Bahnen — damit ist die Südbahn gemeint — nicht herausstellt, ist unrichtig. Diese Nothwendigkeit hat sich im steirischen Unterlande herausgestellt und ich verweise diesfalls nur darauf, daß bei der Südbahn die meisten Aufschriften bis auf die Stationsbezeichnungen gleich vom Anbeginne doppelsprachig waren, so zum Beispiel bei den Eingängen, bei den Ausgängen, bei den Straßenübersetzungen.

Die Direction der Südbahn fühlte sich sogar veranlaßt, im Jahre 1886 für alle Stationen südlich von Spielfeld die doppelsprachige Stationsbezeichnung anfertigen zu lassen, und es war eine solche Bezeichnung in dem Wunsche der Bevölkerung gelegen. Die Anbringung dieser als nothwendig anerkannten doppelsprachigen Stationsbezeichnung unterblieb im steirischen Unterlande allerdings, aber nicht, weil dadurch, wie Herr Dr. Schmiderer meinte, eine Verwirrung entstanden wäre, sondern deshalb, weil einige wenige Gemeinden des Unterlandes dagegen protestirten.

Ich habe mich sehr genau informiert, wie die Kundgebung gegen die slovenischen Anforderungen entstanden war; ich habe noch eine Zuschrift des Dr. Langer aus Gills in der Hand, worin er die Gemeinde Tüffer auffordert, rasch gegen die slovenischen Stationsbezeichnungen zu protestiren.

In Folge solcher Agitation haben sohin einige Gemeinden eine Petition an die Südbahn eingebracht und die Südbahn hat sich veranlaßt gefühlt, dem schleunigst zu entsprechen und ihren Beschluß betreffs der slovenischen Stationsbezeichnungen nicht durchzuführen. Sie begründet ihr Vorgehen damit, daß einige Gemeinden in Untersteiermark dagegen protestirt hätten; in Krain gagegen, wo die Gemeinden nicht protestirten, würde diese doppelsprachige Stationsbezeichnung angebracht werden.

Daß die Südbahn von der Doppelsprachigkeit die Entstehung einer Verwirrung besorgt hätte, ist hingegen nicht richtig. Wenn dies der Fall wäre, dann hätte ja auch in Krain eine Verwirrung entstehen müssen; hievon hat man aber nichts gehört, und es kann auch eine Verwirrung dadurch nicht entstehen, wenn man nach der deutschen auch die slovenische Bezeichnung ausrufen läßt.

Uebrigens ist es ja im Artikel 74 der Instruction für das Zugbegleitungs-personale vorgeschrieben: „die Conducteure rufen nach dem erfolgten Stillstehen eines Personen- oder gemischten Zuges sowohl den Stationsnamen, als auch die Aufenthaltszeit laut und deutlich in den üblichen Landessprachen dreimal aus und öffnen die Thüren jener Wagen, welche von den Passagiren verlassen oder besetzt werden sollen.“

Es ist demnach das, was hier hätte ausgeführt werden sollen, schon lange bestimmt; aber wie so manches andere in Oesterreich, ist auch dies nur auf dem Papiere geblieben.

Was aber den zweiten Theil der Begründung des Erlasses des Landes-Ausschusses anbelangt, daß die deutschen Kundmachungen dem die Bahn benützenden Publikum geläufiger sein sollen, als die slovenischen, so ist das geradezu eine ungeheuerliche Behauptung. Woher recrutirt sich denn der größere Theil des Publikums, welches diese

Bahn benützen wird? Etwa aus dem deutschen Ober- und Mittellande oder aus Frankreich und Italien? Man sollte doch glauben, daß die Bahn der dort wohnenden Bevölkerung dienen soll.

Ich glaube, jeder vernünftige Mensch wird doch annehmen, daß hauptsächlich die anwohnende Bevölkerung diese Bahn als Verkehrsmittel benützen wird; die anwohnende Bevölkerung soll ja diese Bahn benützen und eine Förderung ihres wirtschaftlichen Lebens und einen wirtschaftlichen Aufschwung durch dieselbe erhalten. Wer möchte nun wohl behaupten, daß der slovenischen Bevölkerung Stationsbezeichnungen, die in der deutschen, also einer fremden Sprache angebracht sind, geläufiger sind, als solche in der eigenen Sprache? Daß der Landes-Ausschuß selbst von der Richtigkeit seiner Argumente nicht durchdrungen sein kann, ist daraus ersichtlich, daß wie schon erwähnt wurde, derselbe an den Straßenübersehung, bei den Warnungstafeln die Aufschriften auch in slovenischer Sprache anbringen ließ, und daß auch bei den Naturalverpflegstationen die Tafeln in der Gemeinde, wo vor dem Betteln gewarnt und die Belehrung den Reisenden erteilt wird, wo sich die nächste Verpflegstation befindet etc., vom Landes-Ausschuße auch in slovenischer Sprache besorgt worden sind.

Nachdem also der Landes-Ausschuß selbst von der Wahrheit seiner Argumente nicht überzeugt ist, so klingt diese Begründung des Landes-Ausschusses geradezu wie eine Verhöhnung der slovenischen Bevölkerung; als eine Verhöhnung und absichtliche Kränkung wurde sie auch allenthalben aufgefaßt. Einen noch größeren Unwillen rief es hervor, als man sah, daß der Landes-Ausschuß der slovenischen Sprache eine so stiefmütterliche Berücksichtigung gewährte, die Verlautbarungen in den Waggons in englischer, in italienischer, französischer, ja selbst magyarischer Sprache anbringen ließ, nur nicht in der slovenischen!

Die Zurücksetzung einer Landessprache hinter eine Sprache, wie die magyarische, die ja nicht die Bedeutung einer Weltsprache, gleich wie die französische, englische, italienische hat und auch nie haben wird, ist eine Beleidigung, welche wir nicht ruhig hinnehmen können. — Die Herren mögen es uns glauben, nicht nur der Deutsche hat ein reges, entwickeltes Nationalgefühl, auch der Slovane hat ein solches und fühlt die Mißachtung und die Zurücksetzung seiner Sprache und seiner Nationalität als eine Beleidigung, und dies um so tiefer, als dies nur ein Glied in der langen Kette ähnlicher Kränkungen ist.

Es ist dies allerdings nur eine Bagatelle, aber daß man selbst bei solchen Kleinigkeiten, wo der deutschen Sprache und Nationalität gar kein Abbruch geschieht, das Nationalgefühl der slovenischen Bevölkerung absichtlich und

geflissentlich verletzt, das zeigt, wie überaus ungesund und unnatürlich die Verhältnisse in Steiermark bereits geworden sind.

Dadurch, daß sie die slovenischen Stationsbezeichnungen verweigern, machen Sie das Land noch nicht rein deutsch und schaffen die slovenische Bevölkerung noch lange nicht aus der Welt; jede Nationalität hat ihre Rechte und verlangt deren strikte Beobachtung. Der Landes-Ausschuß hat sich der slovenischen Nationalität gegenüber auf den Standpunkt des vornehmen Ignorirens gestellt; sie existirt für ihn als solche nicht, und weil sie für ihn nicht existirt, hat sie auch keine Rechte. Allein diese slovenische Nation welche vom Staate als Nation anerkannt und deren Rechte anerkannt werden, welche zu allen Steuern das Ihrige redlich beiträgt, kann sich eine solche Behandlung nicht gefallen lassen; es wird durch eine solche Zurücksetzung für das Deutschthum nichts erreicht; aber das wird erreicht — was vielleicht nicht gewollt wird — daß der südliche Theil des Landes immer mehr vom nördlichen abgestoßen wird, daß die slovenische Bevölkerung den Glauben an die Möglichkeit eines friedlichen und gedeihlichen Nebeneinanderseins immer mehr verlieren muß, und daß das Band, welches das Land zusammenhält, immer als eine drückende beengende Fessel gefühlt wird, welche, je eher je lieber, zerrissen und abgestreift werden will!

Ich muß noch einen Vorfall berühren, welcher sich aus Anlaß der feierlichen Eröffnung dieser Bahn zuge tragen hat.

Durch Erbauung der Bahn ist einem lang gehegten Wunsche der Bevölkerung des Unterlandes entsprochen worden; die feierliche Eröffnung dieser Bahn war demnach ein Festtag für die Bevölkerung und wie zu einem Feste eilte dieselbe von Nah und Fern herbei. Man kann sich aber denken, welchen Eindruck auf die festliche Stimmung es hervorrufen mußte, als der oberste Vertreter des Landes einen der zur Begrüßung erschienenen Gemeindevorsteher auf dessen herzliche Ansprache eine Erwiderung zu Theil werden ließ, welche die Bevölkerung daselbst als eine schwere Insulte empfinden mußte.

Seine Excellenz der Herr Landeshauptmann ergriff nämlich die Gelegenheit, um der Bevölkerung einen Straf-Sermon zu halten, welcher ungefähr in die Worte ausklang, „sie mögen weniger trinken und mehr arbeiten, das mögen sie (nämlich die Gemeindevorsteher) den Leuten sagen.“

Es wurde in einem Grazer Tagblatte später die Behauptung aufgestellt, es wäre bei diesem Straf-Sermon „eine Entgleisung vorgekommen“, und es wäre aus Irrthum derselbe nicht an die richtige Adresse gelangt.

Ich will nicht untersuchen, ob die Worte dem gegolten haben, an den sie factisch gerichtet waren und halte mich nur an den Inhalt derselben, muß aber als Vertreter eines Theiles jener Bevölkerung, welche durch diese Worte getroffen werden wollte, mit aller Entschiedenheit gegen dieselben Stellung nehmen; der Ton, welcher da angeschlagen wurde, klingt so, wie wenn ein Landesvater, ein Herrscher seinen lieben Unterthanen eine Strafpredigt halten will; vom Herrscher müßte sich der Unterthan allerdings eine solche Zurechtweisung gefallen lassen; der Landeshauptmann von Steiermark ist aber noch lange nicht der Herzog von Steiermark und die Bewohner von Steiermark sind noch lange nicht seine Unterthanen. Wir müssen demnach dem Landeshauptmann die Competenz zu einer solchen Strafrede entschieden absprechen, wir müssen dies um so mehr thun, als ja der Tadel, welcher gegen die Bevölkerung des Saanthalles erhoben wurde, ganz unberechtigt ist.

Jeder, der die Verhältnisse kennt, wird zugeben, daß gerade die Bevölkerung dieses Theiles des Landes, die sich noch eines verhältnißmäßigen Wohlergehens erfreut, bezüglich der Nüchternheit, des Fleißes und der Liebe zu fortschrittlichen Ideen auf wirtschaftlichem Gebiete, manchem anderen Landestheile zur Nachahmung empfohlen werden könnte.

Wenn ich demnach gegen einen solchen unberechtigten Tadel Verwahrung einlege, möchte ich zugleich die Bitte stellen, daß, wenn demnächst wieder ein ähnliches Landesfest — und ein solches ist die Eröffnung einer Landesbahn für den betreffenden Landestheil — begangen werden sollte, die officiellen Vertreter des Landes die Freude der Bevölkerung nicht durch einen ähnlichen, unbegründeten, dafür aber um so mehr kränkenden Ausfall vergällen mögen. (Bravo rechts.)

Abg. Freih. v. **Sackelberg** (G.-G.-B.): Es sind wieder die Wogen des nationalen Gegensatzes in dieses Haus eingebrochen. Befürchten sie nicht, daß ich irgend etwas beitragen werde, die Fluth zu erhöhen. Ich will nicht in die Untersuchung eingehen, wie weit der Landes-Ausschuß hier Recht oder Unrecht hat, daß er so vorgegangen ist, aber auf einen Theil der Polemik meines geehrten Herrn Vorredners möchte ich zurückkommen.

Der Herr Vorredner sagte: „im steirischen Unterlande wohnen Slovenen“. Ja, meine Herren! Es wohnen aber auch Deutsche dort, und da möchte ich den Herrn Vorredner darauf aufmerksam machen, daß nicht immer jener Standpunkt der Gleichberechtigung, der heute mit Recht oder Unrecht gefordert wird, von seinem Connationalen aufrecht erhalten wird.

Seit einer Reihe von Jahren sind die früher doppel-

sprachigen Aufschriften in den Ortschaften nur slovenische Aufschriften, wo der Name des Ortes, des Bezirksgerichtes und der Bezirkshauptmannschaft genannt ist. Daß dies im Interesse des allgemeinen Verkehrs und im Interesse der Wahrung der Rechte der deutschen Minorität nicht zulässig sei, ergibt sich daraus, daß in dem Momente als die großen Manöver in Steiermark abgehalten wurden, nämlich vor drei Jahren und heuer, auf einmal deutsche und slovenische Wegtafeln aufgestellt worden sind, die nicht bloß dem slovenischen Particular-Charakter, sondern dem allgemeinen österreichischen Charakter gemäß in jener Sprache geschrieben sind, welche in diesem Staate als allgemeine Verkehrssprache gilt. (Sehr richtig!)

Wenn also die Herren sich so sehr auf die Hinterbeine stellen (Oho! Sind wir denn Vierfüßler? Gelächter.) Meine Herren! Das ist ja eine deutsche Redensart. Jeder Vergleich stand mir fern, weshalb ich diesen Ausdruck feierlich zurücknehme.

Wenn also die Herren gegenwärtig für die sprachliche Gleichberechtigung eintreten, so mögen sie zuerst mit gutem Beispiele vorausgehen und jene Aufschriften, die derzeit nur slovenisch sind, zweisprachig geben, und das wird dadurch minder kostspielig, weil die Uebersetzung der deutschen Namen so schlecht ist, daß dieselbe ohnedies schon vom Regen herabgewaschen wurde und die deutschen Namen wieder zum Vorschein gekommen sind. (Heiterkeit!)

Abg. **Bošnjak** (L.-G. Cilli): Nach den Ausführungen meines Gesinnungsgegners in dieser Debatte bleibt mit nur mehr wenig zu bemerken übrig.

Bezüglich der leidigen Aufschriftenangelegenheit muß ich meine persönliche Ueberzeugung dahin aussprechen, daß es nicht bloß eine nationale Sache ist, die von uns damit verfochten wird, sondern daß auch die praktischen Bedürfnisse dabei maßgebend erscheinen; ich möchte daher den maßgebenden Factoren diese Sache nochmals an's Herz legen und sie ersuchen, dabei das praktische Bedürfnis der Bevölkerung zu berücksichtigen. Im Unterlande sind 90% Bewohner slovenischer, 10% deutscher Nationalität. Wir wollen ja nicht die deutschen Aufschriften beseitigt wissen, sondern wünschen nur, wie schon der geehrte Herr Abgeordnete Baron **Sackelberg** erwähnt hat, die Zweisprachigkeit der Aufschriften.

Was weiters die Anregung des Herrn Dr. **Lipold** bezüglich der langsamen Fahrten anbelangt, so muß auch ich meine Ueberzeugung dahin aussprechen, daß es ungerechtfertigt ist, daß beide verkehrende Züge langsam fahren, respective lange Aufenthalte in den Stationen haben; ich glaube aber, daß, wenn der Wunsch an die betriebführende Verwaltung der Südbahn gestellt werden würde, daß ein Zug als reiner Personenzug oder mit directer Kohlenfracht,

also als beschleunigter gemischter Zug und der zweite Zug gewissermaßen als Sammelzug verkehren würde, die Südbahn darauf wohl Rücksicht nehmen würde.

Auch die Tarifrfrage ist eine Sache, die in den betreffenden Kreisen viel böses Blut erzeugt hat; ich glaube, daß dieselbe von dem Zeitpunkte herrührt, wo die Concession zum Baue an die Herren Lapp und Klemenšewicz als Bauunternehmer erteilt wurde, und daß, als sie von der hohen Regierung keine Staats-Subvention erlangen konnten, dieselben bezüglich des Tarifwesens Begünstigungen von der Regierung verlangten; das dürfte der Grund sein, daß in der ursprünglichen Concessions-Urkunde so hohe Tarife zugestanden wurden; nun sind die Verhältnisse aber andere, die Bahn ist nun eine Landesbahn und glaube ich, daß die Landesverwaltung bei der Südbahn in Folge des guten Erträgnisses der Bahn Tarifreduktionen erlangen dürfte.

Landes-Ausschußbeisitzer Dr. **Schmiderer**: Ich kann mich nach meinen vorhergehenden Ausführungen ganz kurz fassen und werde mich nur auf Weniges beschränken. Das erste ist, daß ich dem Herrn Abgeordneten Dr. Lipold eine thatsächliche Unrichtigkeit nachzuweisen sogleich in der Lage sein werde. Er hat gesagt, daß an dem nämlichen Tage, wo die Bezirksvertretung Schönstein die 10.000 fl. zu bewilligen beschlossen hat, auch den Bauunternehmern Lapp und Klemenšewicz dies bekannt gegeben wurde, somit die Bedingungen, unter welchen dieser Betrag gegeben wird.

Diese Bedingungen sind aber, wie ich schon angeführt habe, die, daß die Beamten den politischen Bestrebungen der Slovenen nicht feindlich gesinnt sein dürfen; — das ist aber unrichtig.

Wir liegt das Original der Zuschrift des Bezirks-Ausschusses Schönstein an die Bauunternehmer vor und da heißt es (liest): „Unter Bedingungen, die zu stellen der Bezirks-Ausschuß ermächtigt ist, widmet der Bezirk Schönstein den Betrag von 10.000 fl., nur hat der Bezirks-Ausschuß bezüglich des Bautermines beschlossen, daß mit dem Bau der Bahn im Laufe des Jahres 1888 begonnen wird, und daß dieselbe innerhalb der concessionsmäßigen Frist dem Betrieb zu übergeben ist.“ Unterschrieben Vošnjak.

Von irgend welchen anderen Bedingungen haben die Bauunternehmer nichts gewußt. (Abg. Nadey: Weil nicht gefragt wurde.) Erst in dem Momente, wo das Land an den Bezirks-Ausschuß Schönstein herangetreten ist, um seine Rechte geltend zu machen, hat man uns öffentlich gesagt: quod non, ich habe Bedingungen und man hat uns die nationalen Forderungen entgegen gehalten und in der Zuschrift gesagt, wenn Ihr diese nationalen Forderungen erfüllt, dann werden wir Euch die 10.000 fl. geben.

Man hat uns zugemuthet, daß wir auf Ihre nationalen Wünsche eingehen, das ist die Wahrheit und acennmäßig nachweisbar; die Bauunternehmer haben nichts davon gewußt. (Heiterkeit links.)

Wenn der Herr Abgeordnete Dečko sagt, daß man die slovenischen Stationsbezeichnungen verwehrt, dagegen bei Bahnübersezungen die slovenischen und deutschen Aufschriften hat, so möchte ich wohl bemerken, daß das etwas anderes ist, eine Stationsbezeichnung und eine Tafel bei einem Uebergange; für die Stationen und für die Bezeichnung der Stationen werden eigene Commissionen eingesetzt, es werden Verhandlungen mit dem Ministerium geführt, die Stationen und deren Namen werden commissionell festgesetzt und dem Ministerium sowohl, wie auch dem ganzen Verbaude der Eisenbahnen bekannt gegeben, alle Fahrpläne werden darnach eingerichtet, es ist eben die amtliche Bezeichnung der Station, die zu bleiben hat, und hätten die Herren sich zur richtigen Zeit gemeldet, so hätten sie bei dieser Commission ihre Wünsche zur Geltung bringen können; nun ist dies aber nicht geschehen und in unserer Macht steht es nicht, das zu thun, was der Herr Abgeordnete Vošnjak gesagt hat. Ich habe schon bemerkt, daß wir im vollsten Umfange den Wünschen der Bevölkerung entgegenzukommen bereit sind und darauf hinwirken werden, daß der Verkehr an dieser Strecke belebt wird, was nur dadurch geschieht, daß die Tarife sich so stellen, daß die Concurrenz mit den Wägen ausgeschlossen erscheint; das zu thun ist sowohl der Landes-Ausschuß wie die Südbahn bereit. Wir haben es bereits gethan und werden es noch thun, daß sind wirtschaftliche Fragen, bei denen Sie überzeugt sein können, daß denselben im ganzen Umfange Rechnung getragen werden wird. Wir verlangen keinen Profit oder Gewinn, sondern wünschen nur, daß die Bahn zum Segen der untersteirischen und der Bevölkerung des Schallthales diene und das wird unsere heilige Pflicht und unser innigstes Bestreben sein. (Bravo! Bravo!)

Abg. Dr. **Dečko** (L.-G. Luttenberg): Auf die Ausführungen des Herrn Dr. Schmiderer erlaube ich mir zu bemerken, daß die Plenar-Sitzung der Bezirks-Vertretung Schönstein, in welcher die 10.000 fl. bewilligt wurden, am 24. October 1887 abgehalten wurde, und daß das Protokoll die Zahl 214 im Einreichungs-Protokoll hat. Das Protokoll der Sitzung des Ausschusses, bei welchem die Bedingungen, welche der Bezirks-Ausschuß zu stellen hatte, zur Sprache kamen, trägt gleichfalls das Datum vom 24. October 1887 und die Zahl 215; daraus ist ersichtlich, daß der Bezirks-Ausschuß am selben Tage sofort nach der Plenar-Versammlung der Bezirks-Vertretung seine Bedingungen gestellt hat; wenn später

Niemand gefragt hat, welche Bedingungen gestellt wurden und dies nicht mitgetheilt wurde, so liegt dem Landes-Ausschusse ganz derselbe Fehler zur Last, wie dem Bezirks-Ausschusse.

Die Bezirks-Vertretung Cilli hat seinerzeit für den Bau der Bahn Cilli-Wöllan 40.000 fl. bewilligt; als jedoch später die Herren Lapp und Klemenšewicz nicht die Bahn gebaut haben, sondern dieselbe durch das Land ausgeführt werden sollte, hat sich der Landes-Ausschuß an die Bezirks-Vertretung Cilli gewendet und gefragt, ob sie bei ihrem Beschlusse bleibe, und dann hat die Bezirks-Vertretung Cilli einen Beschluß gefaßt und denselben dem Landes-Ausschusse mitgetheilt. Eine solche Anfrage ist an die Bezirks-Vertretung Schönstein niemals erfolgt.

Wenn der Landes-Ausschuß eine solche Anfrage nicht gestellt, und der Bezirks-Ausschuß von Schönstein die Mittheilung nicht gemacht hat, so liegt hier ein beiderseitiges Versehen vor und es kann dem Schönsteiner Bezirks-Ausschusse nicht der Vorwurf gemacht werden, er hätte erst jetzt, als das Land die Bahn fertig gestellt hatte besondere Bedingungen gestellt; diese Bedingungen sind ja schon im Jahre 1887 schriftlich fixirt worden und sind in den Amtsacten vorgelegen.

Was die Ausführungen des Herrn Baron Hackelberg anbelangt, wo er sagt, daß das Princip der Gleichberechtigung auch von meiner Seite nicht in gleicher Weise geübt worden wäre, so muß ich das als unrichtig darstellen. Ich bin nur als Mitglied des Bezirks-Ausschusses Cilli in der Lage gewesen, öffentlich aufzutreten und vom Bezirks-Ausschusse Cilli kann ich sagen, daß er die Gleichberechtigung überall aufs Heiligste zu wahren sucht.

Wir haben alles, was die Herren Mitglieder der Minorität betrifft, in deutscher Sprache abgefaßt, wir haben uns bei dem Rechnungsabschluß, bei dem Vorschlage, bei Einladungen zu Sitzungen der deutschen Sprache bedient; die Stadt Cilli hat von dem Bezirks-Ausschusse nie eine slovenische Zuschrift bekommen und als an das Gemeindeamt Hohenegg eine slovenische Zuschrift gerichtet worden war und der Bürgermeister erklärt hatte, er würde, da er noch, aus alter Schule stammend, des Slovenischen nicht mächtig sei, um eine deutsche Uebersetzung ersuchen, so ist diesem Ansuchen bereitwilligst Folge gegeben worden und seitdem erhält die Gemeinde Hohenegg alle Zuschriften deutsch. Wir haben Stampiglien für die deutschen Zuschriften in deutscher Sprache, für die slovenischen in slovenischer Sprache, die Tafel an der Bezirksvertretungs-Kanzlei in beiden Sprachen angeschafft. Wir haben demnach die Gleichberechtigung beim Bezirks-Ausschusse Cilli in der gewissenhaftesten Weise beobachtet. Wenn hingegen die Gemeinden die Tafeln, wo die Bezeichnung der Gemeinde

vorkommt, nicht in deutscher Sprache beibehalten haben, so entzieht sich das der Ingerenz des Bezirks-Ausschusses und liegt im eigenen Wirkungskreise der Gemeinden selbst. Daß diese die deutschen Aufschriften beseitigt haben, läßt sich erklären durch das Princip der Retorsion. Nachdem man überall die slovenische Sprache zurück setzt, so sucht man wieder, wo man es kann, mit gleicher Münze zu bezahlen.

Ich billige das nicht, es sollen die Gemeindebezeichnungen zweisprachig gemacht werden, es erheischt dies daselbe Princip, welches auch die Vorschrift dictirt, daß in den Eisenbahnwaggons die Verlautbarungen nicht bloß in deutscher Sprache, sondern auch in französischer, italienischer und englischer Sprache angebracht werden, weil eben auch ein solches Publikum hier verkehrt; was nun betreffs Verlautbarung in den Waggons gegen andere Nationen geübt wird, das könnte das Land wohl auch gegen die slovenische üben, und wenn das damals bei Erbauung der Sannthaler Bahn nicht geübt wurde, so glaube ich, daß das noch immer geschehen kann; denn als die Aenderung in den Stationsbezeichnungen in Krain durchgeführt wurde, sind die Fahrpläne und Fahrordnungen gar nicht geändert worden, wie dies Dr. Schmiderer behauptet; die slovenische Sprache kommt in den Fahrplänen gar nicht vor. Wenn sich jedoch der Landes-Ausschuß mit dem Ministerium in's Einvernehmen setzen müßte, um diesem Wunsche der slovenischen Bevölkerung entsprechen zu können, so würde ich das Ansuchen stellen, dieses zu thun, um auf diese Weise der slovenischen Bevölkerung eine gewisse Art von Wohlwollen entgegen zu bringen.

Abg. Dr. **Starkel** (St.-G. W.-Graz): Meine Herren! Von Seite der Herren Vorredner Dr. Lipold und Dr. Dečko ist eine Aeußerung gefallen, welche in diesem hohen Hause nicht unwidersprochen bleiben darf.

Beide Herren haben gesagt, daß die Bahn nur rein slovenische Gebiete durchziehe und das ist unrichtig; es ist St. Peter deutsch, Schönstein, das zu vertreten ich die Ehre habe, ist eine deutsche Gemeinde, Wöllan ist deutsch und in allen anderen Orten sind Deutsche ansässig. In mehreren Orten sind auch die Gemeindevertretungen deutsch; es ist also nicht richtig zu sagen, daß die Bahn nur rein slovenische Gebiete durchziehe. Das beweist wieder, daß die Herren Slovenen jene gewisse Fiction aufrecht erhalten, als ob ganz Untersteiermark slovenisch wäre, und die deutschen Bewohner daselbst völlig ignoriren.

Die Herren beschwerten sich, daß die Deutschen die Existenz der Slovenen ignoriren und versichern uns: „die Slovenen haben existirt und werden existiren.“ Ich kann ihnen mit demselben Rechte erwidern, die deutschen Be-

wohner haben existirt und werden fort existiren, und das Ignoriren von Seite der Herren Slovenen wird sie nicht aus der Welt schaffen.

Was der seiner Majorität nach deutsche Landtag in dieser Hinsicht thut und thun kann, das zu thun ist seine Pflicht, und wir werden ihm stets dankbar sein für seine Bemühungen, die deutschen Bewohner im Unterlande zu erhalten. (Bravo, Bravo!)

Abg. Dr. **Bayer** (G.-G.-B.): Hohes Haus! Nachdem diese Angelegenheit, wie ich glaube, sattfam behandelt worden ist, beantrage ich Schluß der Debatte (Der Antrag auf Schluß der Debatte wird angenommen.)

Landeshauptmann: Als Redner ist noch der Herr Abgeordnete **Bošnjak** vorgemerkt.

Abg. **Bošnjak** (L.-G. Cilli): Hoher Landtag! Ich möchte auf die letzten Worte des geehrten Vorredners nur kurz reagieren.

Der geehrte Herr Vorredner sprach von einem Ignoriren der Deutschen, als ob Herr Dr. Dečko und Herr Dr. Lipold in ihren Reden diesen Standpunkt eingenommen hätten.

Die beiden Herren haben sich aber nur dagegen verwahrt, daß die slovenische Bevölkerung ignoriert werde; ich weiß gar nicht, wie man von einem Ignoriren der Deutschen sprechen kann, nachdem wir ja nur verlangen, daß die slovenische Sprache neben der deutschen in Gebrauch kommen soll, daß also z. B. neben den deutschen Aufschriften auch slovenische kommen sollen. Es ist mir ein Räthsel, wie Herr Dr. Starkel dies als ein Ignoriren des Deutschthums auffassen kann.

Special-Berichterstatter Dr. **Kofoschineg**: Die Debatte hat sich bisher in zwei Richtungen bewegt, in der nationalen und der bezüglich der Tarifffrage. Ich kann mich mit Rücksicht darauf, daß eben in beiden Richtungen die Anträge und die Berechnungen den Herren Slovenen von Seite des Herrn Landes-Ausschußbeisizers Dr. Schmiderer bekannt geworden sind, sehr kurz fassen.

In nationaler Beziehung möchte ich nur das Eine hervorheben. Es handelt sich um eine Eisenbahn, daher um eine wirtschaftliche Frage und es ist wenig taktvoll, daß hier nationale Fragen angeregt werden. Ich möchte nur eine Frage an die Herren Slovenen richten, ob es irgend einen slovenischen Bewohner in Untersteiermark gibt, welcher die deutsche Bezeichnung der Orte, die ausgerufen werden, nicht versteht.

Ich glaube, die Herren werden mir nicht einen Sachsenfelder nennen können, der nicht weiß, was Sachsenfeld ist und auch nicht verstehen wird, was ausgerufen wird.

Nun, um das handelt es sich ja eben, daß die Stationen, welche ausgerufen werden, von den Bewohnern des Unterlandes verstanden werden. Ich möchte nur noch darauf hinweisen, daß der Betrieb ja durch die Südbahn geschieht und daß die Südbahn bereits seit nahezu 50 Jahren in Steiermark besteht. Auf allen Südbahnstationen waren bisher immer nur deutsche Aufschriften, warum sollen die Localbahnen anders behandelt werden, als die Hauptstrecke? Nur soviel vom nationalen Standpunkte.

Was die Frachttarife anbelangt, so hat der Herr Landes-Ausschußbeisizer Dr. Schmiderer schon hervorgehoben, daß es Sache der Südbahn sein wird, die localen Bedürfnisse auch in dieser Richtung zu berücksichtigen.

Ich bitte daher die Anträge, wie sie von Seite des Eisenbahn-Ausschusses gestellt worden sind, anzunehmen.

General-Berichterstatter **Vogel**: Ich will den verehrten Herren Abgeordneten der Landgemeinde Windischgraz nicht antworten auf die aufgeworfene Sprachenfrage, ob die Stations-Aufschriften deutsch und slovenisch sein sollen. Als trockener Geschäftsmann habe ich wenig Verständniß für derlei Sachen. Ich betrachte die Eisenbahn als eine praktische materielle Sache und da werfe ich nur die Frage auf, ob das Bedürfniß vorhanden ist für die Bezeichnung der Stationen in beiden Landessprachen.

Ist die Forderung eine begründete, so bin ich überzeugt, daß der Landes-Ausschuß diese Frage in zufriedenstellender Weise beantworten wird. Aber eines möchte ich den Herren Slovenen in ihrem eigenen Interesse sagen: Wir haben uns hier auf praktischem, wirtschaftlichem Boden mit Ihnen zu ehrlicher Arbeit vereinigt, wir glauben auch ferner so zu arbeiten, dazu ist aber nöthig, daß in wirtschaftliche Dinge keine Nationalitäten-Fragen hinein gezerzt werden.

Aber eines ist wichtig und insbesondere für den Landes-Ausschuß und Eisenbahn-Ausschuß beherzigenswerth, was der verehrte Herr Abgeordnete für die Landgemeinde Windischgraz angeregt hat; das sind die hohen Tarife; wir haben öfter davon gesprochen; es ist merkwürdig, wenn eine Bahn projectirt ist, dann sehe man sich nur die Einnahmen an und die Höhe der Tarife, die die Projectanten dann vorschlagen und welche Tarife sie für gerecht halten.

Raum wird die Bahn gebaut, so findet man die Tarife unerschwinglich.

Vor einigen Jahren hat man die Tarife mit Freuden angenommen, jetzt sind sie unerträglich; die Tarife sollen ermäßigt werden; dies möge man sich bei Berechnung der Betriebs-Einnahmen, bei jeder projectirten Localbahn vor Augen halten.

Landeshauptmann: Ich bitte den Antrag des Landes-Eisenbahn-Ausschusses nochmals zu verlesen.

General-Berichterstatter **Vogel** (liest): Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Bericht des Landes-Ausschusses, bezüglich der Ausführung der ersten steirischen Landesbahn Cilli—Schönstein—Wöllan wird zur befriedigenden Kenntniß genommen und der Landes-Ausschuß beauftragt, in der nächsten Landtags-Session 1. die genaue Schlußabrechnung über die Kosten der Bahn und 2. einen genauen Ausweis über die bisherigen Betriebs-Ergebnisse vorzulegen.“

(Dieser Antrag wird angenommen.)

Wir kommen jetzt zur Bahn Pöltschach—Gonobitz. Der Antrag des Sonder-Ausschusses lautet: Der hohe Landtag wolle beschließen:

„1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Durchführung der ihm vom Landtage hinsichtlich des Ausbaues der schmalspurigen Localbahn Pöltschach—Gonobitz erteilten Aufträge wird zu Kenntniß genommen.“

2. Der Petition Nr. 83 von Mitgliedern der Bezirksvertretung Gonobitz und mehreren Gemeinden dieses Bezirkes, um Unterlassung des Baues der schmalspurigen Localbahn Pöltschach—Gonobitz, wird keine Folge gegeben.“

Landeshauptmann: Wünscht Jemand zum Gegenstande zu sprechen?

Der Herr Abgeordnete **Bošnjak** hat sich zum Worte gemeldet, ich ertheile ihm dasselbe.

Abg. **Bošnjak** (L. G. Cilli): Hoher Landtag! Als der Landtag den Beschluß gefaßt hat betreffend den Bau dieser Bahn, habe ich die Ehre gehabt, mich zum Worte zu melden und hervorzuheben, daß ich aus dem Grunde für das Eingehen in die Specialdebatte sei, weil mir keine gegentheiligen Anschauungen aus dem Bezirke selbst zugekommen sind.

Ich habe daher damals für die Vorlage, wie sie der Eisenbahn-Ausschuß dem hohen Hause vorgelegt, gestimmt; heute ist mein Standpunkt ein anderer. Dem hohen Hause ist bekannt, daß Gegenpetitionen aus dem Bezirke Gonobitz vorliegen. Eine dieser Gegenpetitionen, welcher im Berichte Erwähnung geschieht, ist von 13 Mitgliedern der Bezirksvertretung unterfertigt.

Ich möchte hervorheben, daß also diese Petition von 32 Bezirksvertretungsmitgliedern 13 Mitglieder unterschrieben haben.

Diese 13 Mitglieder müssen nach meiner Ansicht nicht so ganz ohne Begründung diese Gegen-Petition eingebracht haben.

Diese Gegen-Petition stützt sich auch, so weit sie mir erinnerlich ist, auf die große Belastung, welche dem Bezirke resp. den einzelnen Gemeinden durch die übernommene Subventionslast aufgebürdet erscheint.

Das Princip, daß Bezirksvertretungen als solche Subventionen für Localbahnen bewilligen, habe ich schon bekämpft, als das Eisenbahn-Gesetz eingebracht wurde.

Sowohl der Abg. Herr Zerman, als ich haben damals den Standpunkt vertreten, daß nicht die Bezirke solche Subventionen zu bewilligen hätten, sondern die einzelnen Gemeinden, es wurde zwar damals entgegeng gehalten, daß in solcher Weise Subventionsbewilligungen für Localbahnzwecke sehr schwierig zu Stande zu bringen wären; allein, wenn das heutige Princip gehandhabt wird, daß nämlich bloß die Bezirke hierbei maßgebend sind, dann können allerdings so krasse Uebelstände, wie bei der Eisenbahn Pöltschach-Gonobitz zu Tage treten.

Es liegt uns z. B. ein Bericht des Sonder-Ausschusses vor, einer Gemeinde des Bezirkes Gonobitz, nämlich der Gemeinde Skommern, die Bewilligung zur Einhebung einer Umlage von 229% zu erteilen. Meine Herren, nun wird diese Gemeinde noch die weiteren Percute wegen der Bahnsubvention zu tragen haben, dadurch kann diese Gemeinde auf 330% Gemeinde-Umlagen kommen! Wo liegt aber diese Gemeinde? Diese Gemeinde liegt im Hochgebirge und wird sehr selten Gelegenheit haben, die Wohlthaten aus der Inbetriebsetzung der Bahn Pöltschach-Gonobitz zu genießen.

Ich weiß wohl, daß die Majorität des hohen Landtages den Anträgen, wie sie vom Eisenbahn-Ausschusse vorliegen, zustimmen wird; doch würde ich bitten, über die Petition der 13 Mitglieder der Bezirksvertretung Gonobitz und mehrerer Gemeinden nicht zur Tagesordnung überzugehen und würde den Landes-Ausschuß ersuchen, diese Angelegenheit nochmal einer reiflichen Erwägung zu unterziehen und mit diesem Ansuchen an den Landes-Ausschuß schließe ich.

Special-Berichterstatter von **Förcher** (H. K. Leoben.) Nachdem der Ausbau der Bahn Pöltschach-Gonobitz unter gewissen Bedingungen beschlossen wurde und dieselben erfüllt sind, so ist diese Sache eigentlich abgeschlossen und diese Petition als verspätet schon erledigt.

Aber um den geehrten Herrn Vorredner darauf zu erwidern und die Sache vor dem hohen Hause aufzuklären, erlaube ich mir, auf den Inhalt dieser Petition zurückzukommen.

Es sind seinerzeit die Beschlüsse der Bezirksvertretung Gonobitz ohnehin dem hohen Hause vorgelegt worden, wonach in der Sitzung vom 4. Juli 1890 der Beschluß von 32 Mitgliedern einstimmig für die Garantie von

110.000 fl. gefaßt wurde; als später die Bezirksvertretung vom Landes-Ausschusse aufgefordert wurde, diese Zinsengarantie zu erhöhen, wurde in der Sitzung vom 29. December 1890 von der Bezirksvertretung diese Zinsengarantie pr. 150.000 fl. mit 26 Stimmen gegen 5 Stimmen für die Schmalspurbahn Pöltschach-Gonobitz beschlossen und es wurde sogar der Zusatzantrag gestellt, daß wenn die Bahn nach Weitenstein fortgesetzt würde, eine weitere Zinsengarantie von 90.000 fl. übernommen würde.

Heute nach beinahe 2 Jahren liegt uns eine Gegen-Petition vor von einzelnen Gemeinden und 13 Mitgliedern derselben Bezirksvertretung, datirt vom 27. Februar 1892; jedoch stützt sich diese Petition eigenthümlichen Inhalts darauf, daß die Bezirksvertretung diese Zinsengarantie nur gegeben habe für eine Theilstrecke der auszuführenden Linie Unter-Drauburg-Pöltschach-Landesgrenze, was unrichtig ist, indem schon seinerzeit in der Sitzung vom 4. Juli 1890 und vom 29. December 1890 von Seite der Bezirksvertretung nur die Bahnlinie Pöltschach-Gonobitz in's Auge gefaßt wurde. Ich muß daher wiederholen, daß der Antrag des Sonder-Ausschusses auf Ablehnung der Petition wohl berechtigt ist.

Landeshauptmann: Wünscht noch Jemand zu diesem Antrage zu sprechen? Wenn dies nicht der Fall ist, so ertheile ich dem Herrn General-Berichterstatter das Schlußwort und bitte, die Anträge nochmals zu verlesen.

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

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Durchführung der ihm vom Landtage hinsichtlich des Ausbaues der schmalspurigen Localbahn Pöltschach-Gonobitz ertheilten Aufträge wird zur Kenntniß genommen.“

(Dieser Antrag wird angenommen.)

„2. Der Petition Nr. 83 von Mitgliedern der Bezirksvertretung Gonobitz und mehreren Gemeinden dieses Bezirkes, um Unterlassung des Baues der schmalspurigen Localbahn Pöltschach-Gonobitz, wird keine Folge gegeben.

(Dieser Antrag wird angenommen.)

Landeshauptmann: Ich bitte das Referat fortzusetzen.

General-Berichterstatter **Vogel:** Wir kommen nun zur Linie Preding-Wieselndorf-Stainz.

Der Eisenbahn-Ausschuß stellt folgenden Antrag (liest):

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Localbahn Wieselndorf-Stainz wird zur befriedigenden Kenntniß genommen.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Wir kommen nun zur Bahn Kapfenberg-Seebach-An.

Der Eisenbahn-Ausschuß stellt folgenden Antrag (liest):

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Durchführung der ihm vom hohen Landtage hinsichtlich der schmalspurigen Localbahn Kapfenberg-Seebach-An gegebenen Aufträge wird mit Befriedigung zur Kenntniß genommen und der Landes-Ausschuß beauftragt, auf das ehebaldige Zustandekommen dieser Linie nach Kräften hinzuwirken.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Ich bitte fortzufahren.

General-Berichterstatter **Vogel:** Wir kommen jetzt zu den Linien, welche noch in Vorbereitung sind und der Eisenbahn-Ausschuß stellt folgende Anträge (liest):

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„1. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, für die zur Durchführung als Schmalspuranlage auf Grund des Gesetzes vom 11. Februar 1890, betreffend Förderung des Local-Eisenbahnwesens in Steiermark unter Bildung einer Actiengesellschaft in Aussicht genommene Marthalbahn, d. i. die Linie Unzmarkt—Murau—Tamsweg—Mauterndorf nach Eintritt der günstigen Jahreszeit mit der Verfassung des Detailprojectes vorzugehen.

2. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, nach endgiltiger Sicherstellung des Gesamt-Interessentenbeitrages von mindestens 500.000 fl. und nach legislativer Genehmigung des Staatsbeitrages per 400.000 fl., somit nach endgiltiger Sicherstellung eines Stammactiencapitals von mindestens 900.000 fl., die für den Ausbau der Marthalbahn erforderlichen Schritte zu unternehmen, insbesondere die Allerhöchste Concession zu erwerben, den Bau in einer die Interessen des Landes wahrenen Weise durchzuführen, und für die Betriebsführung, sowie für die Bedeckung des auf den Landes-Eisenbahnfond gegen Refundierung mittelst Prioritätsactien entfallenden Beitrages per 1.400.000 fl. in entsprechender Weise vorzusorgen.

3. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, über Anregung der Regierung mit derselben ein Abkommen wegen Umwandlung der seinerzeit für die Localbahn Eisenerz—Bordenberg aus Landesmitteln auf die Dauer von 20 Jahren gewährten Jahressubvention

per 20.000 fl. in eine einmalige, mit Ende 1894 fällige Capitalzahlung per 330.000 fl. aus Landesmitteln in der Weise zu treffen, daß dieser Betrag dem Unternehmen der Murthalbahn als erste Rate des Staatsbeitrages zugeführt wird und sich die Staatsverwaltung verpflichtet, diese Angelegenheit mit der Actiengesellschaft Eisenerz-Borderberg derart zu ordnen, daß das Land auch von dieser Seite zu keinerlei Leistungen aus dem Titel der Subventionirung der obgenannten Localbahn herangezogen werden kann, sowie endlich sich an der Beschaffung des Baucapitals mit einem weiteren, zum Zeitpunkte der Eröffnung der Murthalbahn, jedoch nicht vor Ende 1894 fälligen Beiträge aus Staatsmitteln per 70.000 fl. theiligt. Für den sonach sich ergebenden Staatsbeitrag für die Murthalbahn per 400.000 fl. sollen der Staatsverwaltung nach Flüssigmachung obiger Beträge Stammactien der für diese Localbahn zu bildenden Gesellschaft im Nominalbetrage von 400.000 fl. übergeben werden.

4. Die feinerzeitige rechnungsmäßige Auseinanderlegung zwischen dem Baufond der Murthalbahn und dem Landesfonde in Folge des Abkommens sub 3 hat unter Zugrundelegung eines Zinsfußes von $4\frac{1}{4}$ Percent zu erfolgen."

Landeshauptmann: Wünscht Jemand zum Gegenstande zu sprechen?

Der Herr Abgeordnete Dr. Link hat sich zum Worte gemeldet, ich ertheile ihm dasselbe.

Abg. Dr. Link (St.-G. Murau): Hoher Landtag! Ueber die Wichtigkeit der Murthalbahn hat sich der hohe Landtag schon längst ein Urtheil gebildet. Diese Frage ist im hohen Hause wiederholt Gegenstand eingehender Berathungen und Erwägungen gewesen, und ich glaube nicht, daß in diesem Hause in meritorischer Beziehung gegen die vorliegenden Anträge von irgend einer Seite Einwendungen erhoben werden.

Wenn ich mir dessen ungeachtet das Wort erbitten habe, so geschah dies aus dem speciellen Grunde, um als Vertreter des Städtebezirkes Murau mein Vorgehen in dieser Frage zu rechtfertigen.

Ich fühle mich in diesem hohen Hause wie jedes der Mitglieder als Vertreter des ganzen Landes und halte mich daher verpflichtet, alle Fragen und in Verhandlung kommenden Angelegenheiten von diesem Gesichtspunkte aus zu beurtheilen und mich bei den Abstimmungen nur von diesem Gesichtspunkte leiten zu lassen. Nur innerhalb dieser, durch das Wohl des ganzen Landes gezogenen Schranken erkenne ich meine Aufgabe darin, die Forderungen, Wünsche und Anliegen meines engeren Wahl-

bezirktes in diesem Hause zu vertreten und sie nach Möglichkeit zu fördern. Nur bei einer solchen Erfassung seiner Aufgabe kann ein Vertreter von Städten und Märkten, zwischen welchen in einer wichtigen Frage sich bedauerlicher Weise Meinungsverschiedenheiten und Gegensätze herausgestellt haben, seiner schwierigen Aufgabe gerecht werden. Einer solchen schwierigen Aufgabe stehe ich heute gegenüber. Die Frage der Murthalbahn ist schon längst zum Bankapfel der Bezirke, Städte, Märkte und Ortschaften meines Wahlbezirktes geworden. Ich glaube dies als bekannt voraussetzen zu dürfen.

Erst in jüngster Zeit sind diese Interessen-Gegensätze wieder bei einer in Scheifling am 27. März abgehaltenen Versammlung der Interessenten von Neumarkt, St. Lambrecht und Scheifling schärfer zu Tage getreten.

In dieser Versammlung wurde nach dem Berichte der öffentlichen Blätter der Beschluß gefaßt, bei allen öffentlichen Behörden des Reiches und des Landes Schritte gegen die jetzt projectirte Trasse für die Murthalbahn einzuleiten und für den Anschluß in Scheifling oder St. Lambrecht einzutreten. Es ist ferner eine Zuschrift der Marktgemeinde Unzmarkt den Mitgliedern dieses hohen Hauses zugekommen, in welcher gebeten wird, dahin zu wirken, daß das Bahnproject nicht in letzter Stunde an dem Widerstande eines Bezirktes scheitere, den die Angelegenheit im Grunde wenig angeht. Nachdem dieser Gegenstand schon heute im hohen Hause zur Verhandlung kommt, so waren die Interessenten von Neumarkt, St. Lambrecht und Scheifling nicht mehr in der Lage, ihre Beschlüsse und Anschauungen dem hohen Hause zur Kenntniß zu bringen.

Ich halte mich daher für verpflichtet, die Anschauungen und Wünsche auch dieser Interessentengruppe dem hohen Hause mitzutheilen, wiewohl ich sie zu vertreten nicht in der Lage bin, damit das hohe Haus sich darüber ein Urtheil bilde, und um mich von dem Vorwurfe zu befreien, daß ihre Wünsche dem hohen Hause gar nicht zur Kenntniß gekommen sind.

Gegen die vorliegenden Anträge wird von Seite Neumarkt, St. Lambrecht und Scheifling Stellung genommen aus folgenden Gründen:

Vor Allem perhorrescirt man die Bahn als Sackbahn. Man hält für die Murthalbahn das ursprüngliche Project einer Hauptbahn, welche ihre Fortsetzung über die Radstätter Tauern finden sollte, und eine kürzere Verbindung nach dem Süden, insbesondere nach Triest hätte schaffen sollen, aufrecht.

Es ist richtig, daß im Jahre 1888 von Seite eines Privat-Consortiums der Bau einer solchen Bahn in Aussicht genommen war. Es ist aber auch richtig, daß unge-

achtet seitens des Landes diesem größeren Projecte das möglichste Entgegenkommen bewiesen wurde, dasselbe nicht verwirklicht werden konnte, weil bei der hohen Regierung für dasselbe nicht jene finanziellen Unterstützungen gefunden wurden, die nöthig gewesen wären, um die erforderlichen Geldmittel für diesen Bahnbau aufzubringen. Das Privat-Consortium mußte daher dieses Project fallen lassen. Man kam durch die gemachten Erfahrungen zu der Ueberzeugung, daß die Murthalbahn nur als Localbahn gebaut werden könne.

Man perhorrescirt weiters die Schmalspur. In dieser Richtung glaube ich mich kurz fassen zu können. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Schmalspur völlig genügt, um den localen Verkehr dieser Bahn zu bewältigen.

Das hohe Haus hat die praktischen Gesichtspunkte für die Schmalspur bei Localbahnen bereits gewürdigt und insbesondere das Schmalspurssystem aus Anlaß seiner Action zur Förderung der Localbahnen in Steiermark zur praktischen Anwendung beim Baue der Landesbahnen angenommen.

Nachdem unser Land zum großen Theile gebirgig ist, und in Folge dessen die technischen Schwierigkeiten viel größer sind, als in andern Ländern, so war es natürlich, daß man jenen Weg eingeschlagen hat, um mit möglichst geringen Kosten Localbahnen mit Schmalspur zu bauen, für die man die Kosten einer Normalspur nicht aufwenden kann.

Bezüglich des schmalspurigen Projectes der Murthalbahn möchte ich noch darauf hinweisen, daß der hohe Landtag schon in der vorigen Session den Wunsch ausgesprochen hat, daß bei Feststellung der Steigungs- und Richtungsverhältnisse darauf Rücksicht genommen werde, daß die Schmalspurbahn in eine Vollspurbahn ohne Tracencorrectur umgewandelt werden kann.

Die Murthalbahn kann, wenn sie im Interesse des Landes überhaupt gebaut werden soll, vom Lande nur als schmalspurige Localbahn ausgeführt werden.

Einen der Hauptdifferenzpunkte bildet in dieser Angelegenheit die Anschlußfrage. Es war allerdings, als man noch das Project einer großen Hauptbahn im Auge hatte, der Anschluß in St. Lambrecht projectirt und hatte unter dieser Voraussetzung dieser Anschluß gewiß Berechtigung, nachdem für die große Murthalbahn die Vermittlung des Verkehrs nach Süden, die kürzere Verbindung nach Triest in's Auge gefaßt war.

Solchen Verkehrsrichtungen konnte nur die Station St. Lambrecht als Einmündungsstation entsprechen, für die als Localbahn projectirte Landesbahn liegen die Verhältnisse ganz anders.

Die Strecke Frojach-St. Lambrecht ist technisch schwierig. St. Lambrecht liegt 180 Meter über der Murthalsohle; diese Höhe müßte mit einer steilen Rampe erklimmen und die Trace mittels eines Viaductes mit einer Spannweite von 150 Metern in einer Höhe von 80 Meter über den Thaja-Graben geführt werden. Für eine Localbahn ist daher schon technisch die Station Lambrecht als Einmündungsstation nicht zu empfehlen.

Ebenso wenig geeignet wäre aber auch die Station Scheifling zur Einmündung der neuen Bahn. Scheifling liegt an der Ausmündung des oberen Murthales an einer Lehne, die nur mit einer langen und kostspieligen Entwicklung und Uebersehung der Thalsohle erreicht werden kann.

Am relativ günstigsten liegt Unzmarkt im Thalboden der Mur. Die Trace für die ganze Murthalbahn kann als Thalbahn ausgeführt werden. Die Linie Frojach-St. Lambrecht wäre um 100.000 fl. theurer als die Linie Frojach-Unzmarkt. Es sprechen also nicht nur technische, sondern auch finanzielle Gründe für den Anschluß in Unzmarkt.

Wenn man die Murthalbahn als Localbahn beurtheilt, und diesen Charakter der Bahn im Auge behält, so kann man sich nur für die projectirte Trace aussprechen. Durch dieselbe erreichen wir, daß ein möglichst großes Gebiet dem allgemeinen Verkehre erschlossen wird. Diese Trace ist in commercieller Richtung und für die Entwicklung des Local-Verkehres entschieden günstig.

Die Seitenthäler werden der Bahn möglichst nahegerückt, Teufenbach, Lind, Niederwölz in den Verkehr hineingezogen, und es ist die Möglichkeit geboten, ohne große Schwierigkeit auch Oberwölz seinerzeit mit einem schmalspurigen Flügel zu erreichen. Es wird also ein großes Verkehrsgebiet erobert. Es wird der Verkehr von und nach dem oberen Murthale und Lungau in der glücklichsten Weise vermittelt, während bei dem Anschlusse in St. Lambrecht der Schwerpunkt des Verkehrs in ein anderes Land, nämlich nach Kärnten gelegt und überhaupt für die Trace Frojach-St. Lambrecht ein Localverkehr gar nicht bestehen würde.

Aus allen diesen Gründen halte ich dafür, daß die Annahme des vorliegenden Antrages die einzig mögliche und praktische Lösung der Murthalbahn ist.

Wenn die Interessenten von Neumarkt, St. Lambrecht und Scheifling sich dahin ausgesprochen hätten, daß sie lieber keine Bahn, als eine Bahn mit diesem Anschlusse hätten, so könnte ich einen solchen Ausspruch nur bedauern. Keine Bahn wird alle Interessenten gleich befriedigen.

Auch hier gilt der Grundsatz: „Das Bessere ist des Guten Feind“. In Bahnfragen ist immer das praktische Ziel zu verfolgen.

Wie sieht es mit den gefährdeten Interessen der Lambrecht, Neumarkter und Scheiflinger aus? Was Lambrecht und Neumarkt betrifft, so möchte ich vor Allem betonen, daß diese Marktgemeinden in den Bahnverkehr schon einbezogen sind, da sie an der Hauptlinie liegen und daß durch diese Hauptlinie für sie, wenn auch auf einem etwas längeren Wege, der Verkehr in's obere Murthal vermittelt wird.

Der Bezirk Neumarkt hat gewiß durch den Ausbau der Murthalbahn keine Nachteile, wenn auch seine Wünsche und Sonderinteressen nicht vollständig erfüllt sind. Was Scheifling betrifft, so muß ich zugeben, daß in dieser Gemeinde jezt der rege Fuhrwerksverkehr in diesem Orte bei Anschluß der Murthalbahn in Unzmarkt, leiden wird. Es darf aber nicht übersehen werden, daß jede neue Bahn eine Verschiebung der wirtschaftlichen Verhältnisse mit sich bringt, Erwerbsquellen verschließt und dafür neue Lebens- und Erwerbsbedingungen schafft. Die ganze wirtschaftliche Entwicklung wird durch eine solche Bahn für das ganze Attractionsgebiet auf neue Grundlagen gestellt, und es muß Aufgabe jedes Einzelnen sein, bei dieser Entwicklung seine Sonderinteressen und Vortheile nach Möglichkeit zu wahren. Wie in so vielen Fällen, ist es auch in dieser Bahnfrage leider nicht möglich, allen Wünschen und Anforderungen gerecht zu werden. Die Sonderwünsche und Interessen müssen sich eben dem höheren Zwecke, dem allgemeinen Wohle unterordnen.

Wenn besonders vom Ruine des Achsfuhrwerkes und von dem Versiegen der Erwerbsquelle hieraus namentlich für Scheifling gesprochen wurde, so hat diese Behauptung gewiß einen Grund von Berechtigung.

Jede Bahn hat ja die Aufgabe, an Stelle des Achsverkehres den Frachtenverkehr auf ihre Linie zu ziehen. Dabei aber ist nicht zu übersehen, daß nach Eröffnung einer neuen Bahn statt des Fernverkehres ein Nahverkehr sich herausbildet, der mit der Hebung und Belebung der Industrie sich immer reger und lebhafter entwickelt.

Man darf also auch bei der Murthalbahn hoffen, daß der momentane Ausfall im Erwerbe durch das Fuhrwerk sich mit der Zeit wieder ausgleichen wird.

Aus allen diesen Gründen halte ich mich verpflichtet für die Anträge, wie sie dem hohen Hause vorliegen, einzutreten und ich würde es mir nur zur Ehre rechnen, wenn ich einen kleinen Anspruch darauf erheben könnte, in bescheidener Weise mein Schärfelein zur Verwirklichung der Murthalbahn beigetragen zu haben.

Zum Schlusse möchte ich noch dem frommen Wunsche Ausdruck geben, daß, wenn die Locomotive das mit seltenen landschaftlichen Reizen bedachte, von Natur gesegnete obere Murthal durchzieht, mit dem Segen, den sie in

dieses Thal bringt, auch allgemeine Befriedigung und neue Schaffensfreudigkeit wieder einziehe, und daß dann auch die heute Unzufriedenen nicht mehr scheu und verbittert abseits stehen, sondern Alles sich verbrüdert und ausgesöhnt die Hände reicht.

Ich empfehle nochmals wärmstens dem hohen Hause die Annahme der Anträge. (Bravo! Bravo!)

Abg. **Stadlober** (L.-G. Murau): Ich theile die Ansicht meiner Herren Vorredner vollkommen und kann nur die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses aufs freundlichste begrüßen und spreche den Wunsch aus, daß mit dem Bau dieser Bahn ehestens begonnen wird, damit endlich einmal auch diese beiden Thäler den Nutzen einer Eisenbahn bekommen, und bitte das hohe Haus, diesen Anträgen seine Zustimmung zu geben. (Bravo! Bravo!)

Abg. **Bärnfeind** (L.-G. Judenburg): Die ganze Angelegenheit ist vom Herrn Abgeordneten Dr. Lint bereits eingehend besprochen worden, und bleibt mir daher wenig zu sagen übrig.

Mir erübrigt nur noch, meine Freude darüber zum Ausdruck zu bringen, daß wir endlich einmal zu einem Beschlusse kommen, der thatsächlich die Erbauung der obern Murthalbahn fördert; ich habe auch zu bemerken, daß mir eine Zuschrift zugekommen ist, woraus hervorgeht, daß von der Marktgemeinde und dem Bezirke Unzmarkt und den dortigen Interessenten eine Deputation an den Landes-Ausschuß und an die Regierung nach Wien entsendet wird, um den Anschluß der Murthalbahn in Unzmarkt selbst auf Kosten des ganzen Bahnprojectes zu verhindern; weiters wird beigefügt, daß Diejenigen, welche dieses Bahnproject mit der Abzweigung bei Unzmarkt verhindern wollen, überhaupt das wenigste Interesse an dieser Bahn haben, und zwar aus dem Grunde, weil sie durch das Zustandekommen dieser Bahn, den Erwerb, den sie durch das Fuhrwerk nach Murau bisher gehabt haben, verlieren; dieselben glauben auch, durch den Anschluß der Bahn an die Station in St. Lambrecht ihre Gründe zum Bahnbau theuer und gut verwerthen zu können. Das sind die Gründe, welche gegen die Erbauung dieser Bahn, beziehungsweise gegen den Anschluß in Unzmarkt von den Gegnern der Bahnabzweigung daselbst vorgebracht wurden.

Ich hoffe also auch vom hohen Landtage die Annahme der Anträge des Eisenbahn-Ausschusses. (Bravo! Bravo!)

Landeshauptmann: Wünscht noch Jemand zu diesem Gegenstand zu sprechen? Da dies nicht der Fall ist, ertheile ich dem Herrn Special-Berichterstatler das Wort.

Special-Berichterstatler v. **Forcher**: Nach dem ausführlichen Berichte der Herren Vorredner kann ich mich

kurz fassen, da die Wichtigkeit dieser Bahnlinie allgemein anerkannt wurde, und berühre nur die Factoren, welche für die Ausführung dieser Bahn maßgebend waren und sind.

Vor Allem möchte ich eines Mannes gedenken, der seinerzeit Vertreter dieses Bezirkes war, unseres verstorbenen Freundes Dr. Boes, (Bravo!), der sein bestes Können und Wollen für das Zustandekommen dieses Bahnbaues eingesetzt hatte; leider kann er nicht das ernten, was er gesäet hat. Wir müssen anerkennen, daß von Seite des hohen Finanz- und Handels-Ministeriums für das Land Steiermark eine Subvention bezüglich dieser Bahn beantragt und hoffentlich vom Abgeordnetenhaufe bewilligt wird.

Es ist dies eine Bestätigung, daß es nöthig ist, diese Bahn zu bauen und wenn dieselbe auch für das Finanz-Ministerium wichtiger ist, damit der ärarische Forstbesitz in Salzburg nutzbar gemacht wird, so müssen wir jedenfalls dankbar anerkennen, daß für Steiermark von Seite des Staates etwas geschieht. Ferner möchte ich auf die Interessenten zurückkommen, nachdem die Beiträge eine höhere Ziffer erreicht haben, als die gehofften 500.000 fl.

Es wurden vor allem vom Lande Salzburg, obwohl mit schwerem Herzen, aber mit richtigem Verständnisse, daß der Lungau in volkswirtschaftlicher Beziehung sich weiter entwickle, Beiträge in der Höhe von 60.000 fl. Stammactien und 20.000 fl. Prioritätsactien bewilligt. Ferner hat Fürst Schwarzenberg 300.000 fl. gezeichnet, was nicht bloß wegen der Höhe der Summe beachtenswerth ist, sondern weil auch damit gesagt ist, daß derselbe die Industrie, die durch unglückliche Verhältnisse brach liegt, heben und neu beleben will.

Ein weiteres Capital per 25.000 fl. zeichnete der Herr Neuper, der die Gewerke Bundschuh und Mauternsdorf besitzt, dann die Bezirke Murau und andere Gemeinden und Bezirke, die wirklich mit allen möglichen Opfern für das Zustandekommen der Bahn eintreten. Es sind dies nicht bloß schöne glatte Worte, sondern wirklich gute Thaten! Ich kann wegen der Kürze der Zeit nicht weiter ausführlich berichten, sondern weise die Herren auf den Bericht des Landes-Eisenbahnamtes und des Sonder-Ausschusses und empfehle dem hohen Hause die Annahme des Antrages.

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

General-Berichterstatter Vogel: Ich verzichte.

Landeshauptmann: Ich glaube, daß es nicht nothwendig sein wird, die Anträge in ihrer Gänge zu verlesen. Ich bitte die Herren, welche den Punkt 1, 2, 3 und 4 der Anträge annehmen wollen, sich von ihren Sitzen zu erheben. (Geschieht.)

(Die Punkte 1, 2, 3 und 4 des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses werden einstimmig angenommen. Ich bitte das Referat fortzusetzen.)

General-Berichterstatter Vogel: Wir kommen nun zur Bahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan.

Der Eisenbahn-Ausschuß stellt folgenden Antrag (liest):

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Bericht des Landes-Ausschusses über den Stand des Ausbaues der Linie Rudolfsbahn-(Zeltweg-)Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan wird zur Kenntniß genommen und der Landes-Ausschuß beauftragt, die bezüglichlichen Verhandlungen mit der hohen Regierung wegen Leistung von Staatszuschüssen und den Interessenten wegen Leistung von Beiträgen zu pflegen und sohin hierüber in der nächsten Landtags-Session Bericht zu erstatten und Anträge zu stellen.“

Landeshauptmann: Wünscht Jemand zum Gegenstande zu sprechen?

Der Herr Abgeordnete Bošnjak hat sich zum Wort gemeldet, ich ertheile ihm dasselbe.

Abg. **Bošnjak** (L.-G. Cilli): Ich habe mir erlaubt, im Eisenbahn-Ausschusse die Anfrage zu stellen, bezüglich der Vorarbeiten für die Linie Unterdrauburg-Wöllan. Die mir dort gegebenen Auskünfte waren nicht sehr tröstlich, besonders nicht solche, welche in nächster Zeit etwas positives erwarten ließen. Um meiner Ueberzeugung der Wichtigkeit dieser Bahnverbindung Unterdrauburg-Wöllan nochmals Ausdruck zu geben, stelle ich auch heute an den hohen Landes-Ausschuß das Ersuchen, sobald die Verhältnisse es erlauben, die Vorarbeiten für diese Linie zu beginnen und baldigst zu beenden; denn nur auf Grund dieser Vorarbeiten und eines vorliegenden Detailprojectes wird es den Interessenten möglich sein, bezüglich der Beiträge sich zu entscheiden und indirect wird wieder ein Fortschritt in dieser Angelegenheit angebahnt. Es wäre mir angenehm, wenn in dieser Beziehung von Seite des Landes-Ausschusses eine Enuncitation erfolgen würde.

Abg. Dr. **Starkel** (St. G. W.-Graz): Als Vertreter der an der Bahnlinie Unterdrauburg-Wöllan meist-interessirten Stadt Windisch-Graz möchte ich an den Landes-Ausschuß das dringende Ersuchen richten, daß die Arbeiten, welche für das Project nothwendig sind, noch in diesem Jahre in Angriff genommen und vollendet werden mögen, damit ein Detailproject möglichst bald vorliegt.

Wenn es weiter im Berichte des Landes-Ausschusses heißt, daß eine Staatsunterstützung zu der Linie Zeltweg-Wolfsberg nothwendig, der Zeitpunkt aber noch nicht

gekommen sei, um die Zusage derselben zu verlangen, so glaube ich, daß, wenn entsprechend energisch gedrängt würde, es dennoch bald möglich sein wird, diese Zusage zu erhalten, und erlaube mir auf das Moment hinzuweisen, daß bei der Tracenrevision der Linie Voitsberg-Knittelfeld der Vertreter des Kriegsministeriums ausdrücklich zu Protokoll gegeben hat, daß sich das Kriegsministerium von sämtlichen in Steiermark projectirten Linien nur für die Linie Wolfsberg-Zeltweg und deren Fortsetzung interessire.

Meine Herren! es ist gewiß ein wichtiges Moment, wenn von Seite des Kriegsministeriums einer Linie Interesse entgegen gebracht wird, und ich glaube daher, daß man es dann auch erreichen wird, daß sich das Handelsministerium dafür interessire.

Der Landes-Ausschuß möge deshalb auch in dieser Hinsicht, was die Staatsunterstützung anbelangt, möglichst rasch und energisch vorgehen, die Bevölkerung des ganzen reich gesegneten Gebietes sehnt sich außerordentlich nach dieser Bahn, und ich glaube überhaupt, daß die Fortsetzung der Linie Eilli-Wöllan gegenwärtig die wichtigste steirische Localbahn ist, daher die Arbeiten für dieselbe beschleunigt werden müssen. Ich bitte sonach den Herrn Referenten des Landes-Ausschusses, sich darüber zu äußern.

Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. **Schmiderer**: Was die Aufforderung der geehrten Herren Vorredner an den Landes-Ausschuß wegen der Beschleunigung der Vorarbeiten anbelangt, so kann ich nur sagen, daß wir bereit sind, diese Arbeiten zu beschleunigen. Daß sie noch nicht weiter vorgeschritten sind, das ist theils an den beschränkten Mitteln, theils an der geringen Zahl der uns zur Verfügung stehenden Persönlichkeiten gelegen.

Wir können unsere Herren nicht mehr anstrengen, als sie angestrengt wurden, und wenn ein oder das andere Project zurückbleibt, so bitte ich, dies zu entschuldigen; aber für die Fortsetzung von Wolfsberg nach Zeltweg ist nur mehr das Detailproject auszuarbeiten, ebenso ist das Project Eilli, resp. St. Georgen-Grobelno-Landesgrenze, fertiggestellt, und es fehlt daher nur das Zwischenglied Wöllan-Unterdrauburg; daß es in den vitalsten Interessen des Landes gelegen und eine Forderung für die Rentabilität ist, daß dieses Project so bald als möglich gemacht wird, können die Herren glauben.

Der Landes-Ausschuß ist von der Ueberzeugung durchdrungen und hofft, daß es ihm im Laufe des nächsten Jahres gelingen wird, mit den vorhandenen Kräften dieses Project fertigzustellen, denn es ist ja in unserem eigenen Interesse gelegen, und ich bitte im Inter-

esse der Sache, meine Herren, um etwas Geduld, weil gegenwärtig die Durchführung noch nicht möglich war. (Bravo! Bravo!)

Landeshauptmann: Wünscht noch Jemand zum Gegenstande zu sprechen?

Nachdem dies nicht der Fall ist, ertheile ich dem Herrn General-Berichterstatler das Schlußwort und ersuche ihn, den Antrag nochmals zu verlesen.

General-Berichterstatler **Bogel** (liest):

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Bericht des Landes-Ausschusses über den Stand des Ausbaues der Linie Rudolfsbahn-(Zeltweg)-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan wird zur Kenntniß genommen und der Landes-Ausschuß beauftragt, die bezüglichlichen Verhandlungen mit der hohen Regierung wegen Leistung von Staatszuschüssen und den Interessenten wegen Leistung von Beiträgen zu pflegen und sohin hierüber in der nächsten Landtags-Session Bericht zu erstatten und Anträge zu stellen.“

(Dieser Antrag wird angenommen.)

Wir kommen nun zur Linie Südbahn = Sauerbrunn.

Der Eisenbahn-Ausschuß stellt folgende Anträge (liest):

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„1. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, unverzüglich die Verfassung des Projectes und des Kostenvoranschlages der normalspurig herzustellenden Eisenbahnlinie St. Georgen-, eventuell Grobelno-St. Marein-Sauerbrunn-Rohitsch-Landesgrenze, zu veranlassen, auf der sohin gewonnenen Grundlage mit den Localinteressenten, den in Frage kommenden Gemeinden und Bezirken, insbesondere auch mit dem offerirenden Consortium für den Ausbau der Localbahn Grobelno-Sauerbrunn-St. Rochus in der Richtung in Verhandlung zu treten, daß unter Wahrung des Landesinteresses und der Wahrung der Bedingungen des Local-Eisenbahngesetzes vom 11. Februar 1890 mit dem eventuellen Ausbau der steirischen Strecke durch dieses Consortium oder in Regie des Landes auch Garantien geboten werden, daß die Strecke auf kroatischem Gebiete von Krapina bis St. Rochus gleichzeitig sichergestellt und ausgebaut werde.

2. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, in dem Falle, als die ad 1 geführten Verhandlungen zum gewünschten Erfolge führen, sofort alle zur ehebaldigen Realisirung des Unternehmens erforderlichen Schritte einzuleiten und dem Landtage

in der nächsten Session bestimmte Anträge hinsichtlich des Ausbaues der ganzen auf steirischem Boden liegenden Strecke zu stellen.

3. Zur Erstellung der Linie St. Georgen-, beziehungsweise Grobelno-Sauerbrunn-St. Rochus im Anschluß an die kroatischen Bahnen, widmet das Land Steiermark als Interessenten-Beitrag 400.000 fl. gegen Ausfolgung der Stamm-Actien.

4. Mit vorstehenden Anträgen finden auch die Petitionen Nr. 38, 50 und 87 ihre Erledigung."

Landeshauptmann: Wünscht Jemand zum Gegenstande zu sprechen?

Der Herr Abgeordnete **Bošnjak** hat sich zum Worte gemeldet, ich ertheile ihm dasselbe.

Abg. **Bošnjak** (L.-G. Cilli): Hoher Landtag! Ich hätte bezüglich dieses Antrages principiell nichts einzuwenden, nur ein Ansuchen des Bezirkes Drazenburg möchte ich an den Landes-Ausschuß richten.

Der Bezirk Drazenburg ist einer jener Bezirke, welche abseits von jeder Bahnverbindung liegen, welcher jedoch berührt werden könnte, wenn die Trasse längs der Sotla geführt werden würde.

Ich würde also den hohen Landes-Ausschuß ersuchen, bei der Durchführung der Trassierungsarbeiten Bedacht zu nehmen, ob es nicht möglich wäre, von St. Marein die Linie längs der Sotla zu ziehen, wodurch die Trasse allerdings länger wäre, allein wodurch die Terrainschwierigkeiten sich verringern dürften.

Ich ersuche also Rücksicht zu nehmen, daß der Bezirk Drazenburg bei dieser Gelegenheit wenigstens theilweise in das Eisenbahnnetz einbezogen werde.

Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. **Schmiderer**: Ich bin in der Lage, gleich antworten zu können. Diese Linie ist bereits studirt und es hat sich gezeigt, daß die Länge der Trasse um sechs Kilometer zunehmen würde und die Kosten dadurch ziemlich bedeutende würden, daher diese Linie nicht nur länger, sondern auch theurer wird, und, da diese sechs Kilometer auch immer weiter gefahren werden müßte, sich auch die Tarife erhöhen würden, ohne daß in wirtschaftlicher Richtung dem betreffenden Lande ein Vortheil zugeführt würde.

Die Linie kann noch einmal studirt werden, ich glaube aber, daß das Gesagte auch das Endresultat dieser Studien sein dürfte.

Abg. **Pfrimer** (H.-K. Graz): Im allgemeinen kann ich nur bedauern, daß die Position, welche der Eisenbahn-Ausschuß durch Jahre vertreten hatte, zu Gunsten der Station Pöltschach, durch neue Umstände verdrängt worden ist, aber das allgemeine Interesse geht den Interessen eines einzelnen Marktes voran. Es ist richtig, daß mit

dem Anschlusse an die croatische Bahn der Hauptgrund, warum die Bahn nach Pöltschach geführt werden sollte, entfällt; denn mit dem Momente, wo die Bahn nach der croatischen Grenze geführt wird, ist die früher hervor gehobene Mehrverfrachtung nach Norden aufgehoben. Bis jetzt sind sämtliche Güter und der Personenverkehr die nach Norden gravitirten, nach Pöltschach gekommen, von dort aber nach kurzer Benützung der Südbahn von Pragerhof aus zum großen Theil nach Ungarn abgelenkt worden. Diese Güter werden von nun an auf den croatischen Linien ihren Anschluß finden.

Es würde mir daher jetzt schwer werden, meine bisherige Position noch weiter zu vertreten. Bei diesem Umstande muß ich auch darauf hinweisen, daß zu den Kosten, wenn die Bahn, welche denn doch nicht im vollen Rahmen des Local-Eisenbahngesetzes durchgeführt werden kann, gebaut wird, auch das Land als Hauptinteressent Opfer bringen muß.

Ich bin überzeugt, daß, wenn für das Bad Sauerbrunn eine Ausgabe von 400.000 fl. für den Bahnban nicht vollkommen gerechtfertigt erscheint, dies durch den Anschluß an Croatien aber wohl der Fall ist, da ich glaube, daß diese Bahn ohnehin mit Rücksicht auf Sauerbrunn sich selbst verinteressiren wird; dieses Wenige zu sagen habe ich mir erlaubt, um meine heutige Position und Abstimmung zu Gunsten des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses zu rechtfertigen.

Landeshauptmann: Wünscht noch Jemand der Herren zum Gegenstande zu sprechen? Dies ist nicht der Fall und ich ertheile dem Herrn Special-Berichterstatter das Wort.

Special-Berichterstatter **Rechliger**: Ich habe Bericht zu erstatten über die Anschlußlinie St. Rochus-Landesgrenze und nachdem ein besonderer Einspruch gegen dieses Project nicht vorgebracht wurde, so glaube ich mich auf den schriftlichen Bericht, der den Herren zur Kenntniß gebracht wurde, berufen zu können; es erübrigt nur, auf einige Details der Begründung zurück zu kommen und das sind zunächst die Offerte des Consortiums für den Ausbau dieser Linie und die Frage, wie weit das Land nach den Verhältnissen die Berechtigung hat, eine Subvention von 400.000 fl. diesem Bahnunternehmen zu widmen.

Durch das Offert des Consortiums für die Ausbaunng dieser Linie, welche gleichzeitig im innigen Zusammenhange mit der croatischen Bahn steht, ist die Frage der Errichtung dieser Linien Südbahn-Sauerbrunn-Rohitsch, welche in den letzten 14 Jahren fast unzertrennlich mit den Verhandlungen des Landtages verbunden war, in ein concretes Stadium getreten.

Sie kommt nicht nur ihrem Ziele näher, nachdem einmal das Bauoffert vorliegt, sondern auch weil ein Finanzierungsplan unterbreitet wurde. Der Letztere ist es, der die besondere Beachtung des hohen Landtages verdient, namentlich in Bezug auf den Anspruch einer Subvention von 400.000 fl. aus Landesmitteln. Was das Offert des Consortiums an sich betrifft, so muß es den berufenen Factoren des Eisenbahnnetzes belassen werden, die Ziffern des angesprochenen Baucapitals einer Prüfung zu unterziehen. Sicher aber ist diese Ziffer geeignet, die Grundlage, auf welcher Verhandlungen gepflogen werden können, zu bilden.

Anders stellt sich die Frage und wichtiger für das Land in Bezug auf die berührte Subvention von 400.000 fl. als Interessent in Folge des Besizes von Sauerbrunn.

Wie dem hohen Landtage bekannt ist, sind die Erträgnisse des Bades Rohitsch-Sauerbrunn nicht darnach angethan, um besonders große Auslagen zu machen und weniger gut gemachte Investitionen zu genehmigen.

Wir liegt eine statistische Zusammenstellung seit einer Reihe von Jahren vor und da finde ich, daß im Jahre 1875 für Wasserverkauf 90.887 fl. eingenommen und ein Ertrag von 5% für Sauerbrunn erreicht wurde, während gegenwärtig bei dem Verkaufe für Sauerwasser um 93.400 fl. der Ertrag von Sauerbrunn auf eine bedenklich niedere Ziffer zurück gesunken ist.

Zieht man nun in Betracht, daß der Besuch von Sauerbrunn eine fortwährende Steigerung rücksichtlich der Personenzahl erfährt, so kommt man zum Schlusse, daß der Wasserverkauf fast gegenstandslos für den Betrieb zu sein scheint.

Das ist anzunehmen aus dem Grunde, weil andere Concurrenz-Unternehmungen dieser Gattung durch Herstellung von Bahnen, zu welchen das Land im Punkte der Rücksicht für das eigene Unternehmen zu seinem Schaden beigetragen hat, eine günstigere Position einnehmen und erdrückende Concurrenz machen.

Diesem Umstande abzuhelfen, ist berufen die Eisenbahnverbindung Rohitsch-Landesgrenze und der Landes-Ausschuß hat auf Grund einer Wahrscheinlichkeitsrechnung in dem vorjährigen Berichte nachgewiesen, daß, wenn Sauerbrunn die Verbindung mit der Südbahn erhält, sein Erträgniß sich um 32.000 fl. erhöhen wird.

Der Sonder-Ausschuß für Finanzangelegenheiten, der etwas pessimistischer vorgegangen ist, hat auch eine Wahrscheinlichkeitsrechnung gemacht und ist zu dem Schlusse gelangt, daß man mit Sicherheit in Rohitsch nur auf ein Mehrerträgniß von 17—18.000 fl. rechnen darf; das ist eine Rechnung, die sehr gewissenhaft und vorsichtig gehalten ist und zur Motivirung derselben ist es nicht nöthig, viele Argumente vorzubringen, weil es in der

Natur der Sache liegt, daß sich die Versendungs-Regie in Bezug auf Verpackung, Kisten u. s. w., wesentlich ermäßigt.

Dieses Verhältniß der theueren Regie wird sich dann ändern und es kann von Seite des Sonder-Ausschusses mit Sicherheit vorausgesagt werden, daß, wenn das Land als Besizer des Bades Sauerbrunn und Interessent dieser Bahn 400.000 fl. verwendet, eine Gefahr für den Landesfond nicht besteht. Es wird Sache des Landes-Ausschusses sein, die Verhandlung so zu führen, daß er vielleicht sogar weniger als die Subvention zu widmen in die Lage kommt, daß also in diesem Falle eine Verminderung des Erträgnisses des Bades Sauerbrunn ganz gewiß nicht zu befürchten steht, daß aber die Wahrscheinlichkeit vorliegt, dieses neuinvestirte Geld voll zu verzinsen und das Bad Sauerbrunn zu heben.

Diese Anschauung gründet sich auf die Voraussetzung, daß die Bahn eine Durchzugsbahn wird.

Nur in diesem Falle glaubt der Sonder-Ausschuß wird es möglich sein, besonders in Zukunft diese bedeutenden Investitionen, die das Land für Sauerbrunn gemacht hat und machen wird, in Bezug auf die Eisenbahn zu rechtfertigen und von diesem Gesichtspunkte aus möchte ich dem hohen Landtage empfehlen, den vorliegenden Antrag des Sonder-Ausschusses anzunehmen. (Bravo! Bravo!)

Landeshauptmann: Ich ertheile nunmehr dem Herrn General-Berichterstatler das **Schl u ß w o r t** und bitte denselben die Anträge zu verlesen, worauf ich dieselben punktweise zur Abstimmung bringen werde.

General-Berichterstatler **Bogel** (liest):

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„1. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, unverzüglich die Verfassung des Projectes und des Kostenvoranschlages der normalspurig herzustellenden Eisenbahnlinie St. Georgen-, eventuell Grobelno-St. Marein-Sauerbrunn-Rohitsch-Landesgrenze zu veranlassen, auf der sohin gewonnenen Grundlage mit den Localinteressenten, den in Frage kommenden Gemeinden und Bezirken, insbesondere auch mit dem offerirenden Consortium für den Ausbau der Localbahn Grobelno-Sauerbrunn-St. Rochus in der Richtung in Verhandlung zu treten, daß unter Wahrung des Landesinteresses und der Wahrung der Bedingungen des Local-Eisenbahngesetzes vom 11. Februar 1890 mit dem eventuellen Ausbau der steierischen Strecke durch dieses Consortium oder in Regie des Landes auch Garantien geboten werden, daß die Strecke auf croatischem Gebiete von Krapina bis St. Rochus gleichzeitig sichergestellt und ausgebaut werde.“

(Dieser Punkt wird angenommen.)

„2. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, in dem Falle, als die ad 1 geführten Verhandlungen zum gewünschten Erfolge führen, sofort alle zur ehebaldigen Realisirung des Unternehmens erforderlichen Schritte einzuleiten und dem Landtage in der nächsten Session bestimmte Anträge hinsichtlich des Ausbaues der ganzen auf steirischem Boden liegenden Strecke zu stellen.“

(Dieser Punkt wird angenommen.)

3. Zur Erstellung der Linie St. Georgen, beziehungsweise Grobelno-Sauerbrunn-St. Rochus im Anschluß an die croatischen Bahnen widmet das Land Steiermark als Interessentenbeitrag 400.000 fl. gegen Ausfolgung der Stamm-Actien.

(Dieser Punkt wird angenommen.)

4. Mit vorstehenden Anträgen finden auch die Petitionen Nr. 38, 50 und 87 ihre Erledigung.“

(Dieser Punkt wird angenommen.)

Landeshauptmann: Ich ersuche den Herrn General-Berichterstatter fortzufahren.

General-Berichterstatter Vogel: Wir kommen nun zu den weiteren Projecten, welche noch nicht in ein derartiges Stadium getreten sind, daß schon gegenwärtig positive Anträge wegen Durchführung auf Grund des Localbahnbahn-Gesetzes gestellt werden könnten. Die Localbahn Wies-Eibiswald ist eine sehr kostspielige und würde eine Bausumme von circa 200.000 fl. für nicht volle 4 Kilometer verschlingen, weshalb es bis jezt noch nicht möglich war, wenn man auch die Beitragsleistung des Marktes Eibiswald und die der Dester. Alpinen Montan-Gesellschaft in Berücksichtigung zieht, an die Durchführung zu schreiten. Das Project Sebersdorf-Pöllau stellt sich günstiger. Es ist eine Lösung dieser Eisenbahnfrage in nicht zu ferner Zeit zu hoffen, nachdem die betreffende kurze Strecke durch die anschließenden Localbahnen, für welche diese Linie eine werthvolle Saugader darstellt, durchgeführt werden kann. Für die Verbindungslinie zwischen dem Rainachthale und dem Murthale wurde viel Staub aufgewirbelt und es läßt sich nicht leugnen, daß diese Bahn eine bedeutende Wichtigkeit hat. Es würde von Pest über Graz eine gerade Verbindungsbahn mit der Kronprinz Rudolfsbahn hergestellt und der Köflacher Kohle ein neues Absatzgebiet in Obersteiermark, Kärnten u. geschaffen. Leider hat sich gezeigt, daß die Anlagekosten, welche man zuerst mit circa 3½ Millionen Gulden beziffert hat, zu niedrig sind und sich dieselben vielleicht auf 6 Millionen erhöhen werden, und es ist eben in Frage gestellt, ob diese Bahn auf Grund des Localbahnbahn-Gesetzes gebaut werden kann.

Bei der Bahn Gleisdorf-Weiz nach Anger, eventuell Birkfeld haben die Vorstudien ergeben, daß die Chancen günstiger stehen. Wenn der Reinertrag, den die Interessenten angegeben haben, auf Wahrheit beruht, so dürfte das Project sehr bald erledigt werden. Die Linie Fehring-Feldbach-Gleichenberg-Purkla ist als eine Theilstrecke der Wien-Novibahn anzusehen und hängt mit dem Ausbau der Hauptlinie Wien-Aspang-Hartberg zusammen.

Bei der Linie Wies-Marburg muß ich bemerken, daß hier die Studien noch nicht so weit gediehen sind, daß an die Ausführung gedacht werden kann. Diese Bahn wird ziemlich theuer werden, und werden nicht so leicht Interessenten-Beiträge gezeichnet werden.

Bei Mitterdorf-Weitsch muß abgewartet werden, ob der große Verkehr, der sich auf dieser Strecke etablirt, ein dauernder ist. Alsdann ist an die Realisirung des Bahnprojectes nicht zu zweifeln.

Die Linie Heiligenstein-Stein ist eine besonders wichtige, bildet das Schlußglied der Linie Zeltweg-Unterdrauburg-Stein-Laibach und kann nur mit Staatshilfe zum Ausbaue gelangen.

Der Sonder-Ausschuß für Eisenbahn-Anlegenheiten stellt daher folgende Anträge:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

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

2. Hiedurch finden die Petitionen Nr. 111 der Bezirksvertretungen Hartberg und Pöllau nebst 28 Gemeinden, sowie Nr. 112 der Marktgemeinde Pöllau und der Stadtgemeinde Hartberg wegen Ausbaues der Linie Sebersdorf-Pöllau; ferner die Petitionen Nr. 177 des Gemeinderathes der Landeshauptstadt Graz, sowie Nr. 49 der Stadtgemeinde und Bezirksvertretung Feldbach wegen Herstellung der Eisenbahn Feldbach-Gleichenberg-Purkla und endlich Nr. 178 des Bezirks-Ausschusses Eibiswald wegen Vornahme der Erhebungen für die Strecke Wies-Eibiswald ihre Erledigung.“

(Während vorstehender Rede hat der Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Furtela den Vorsth übernommen.)

Landeshauptmann-Stellvertreter: Wünscht Jemand zum Gegenstande zu sprechen?

Der Herr Abg. Pfrimer hat sich zum Worte gemeldet, ich ertheile ihm dasselbe.

Abg. **Pfrimer** (H.-R. Graz): Sowohl aus dem Berichte des Landes-Ausschusses, sowie aus jenem des Eisenbahn-Ausschusses finden Sie, daß die Vorerhebungen und der Nachweis über die Rentabilität der Strecke Wies-Marburg noch zu mangelhaft sind, um schon dermalen bestimmte Anträge stellen zu können. Insbesondere sagt der Bericht des Landes-Ausschusses, daß der von den Petenten angegebene Kostenaufwand von 1,050.000 fl. viel zu niedrig sei, um die Bahn ausführen zu können. Ich gestehe dies zu und möchte nur bemerken, daß mir nachträglich bekannt geworden ist, daß der Projectant eine Linie, welche allerdings um 20.000 fl. per Kilometer gebaut und ausgeführt worden ist, diesfalls zur Grundlage hatte — ich gebe auch ferner zu, daß diese Bahn unter ganz anderen Verhältnissen, als die projectirte Bahn Wies-Marburg ausgeführt wurde. Ich glaube aber, daß bei größter Sparsamkeit und insbesondere bei möglichster Einfachheit der Ausführung dieser Bahn vielleicht mit dem Betrage von 25.000 fl. per Kilometer und somit mit der Gesamtsumme von 1,300.000 fl. das Auskommen gefunden werden dürfte. Auch bei dieser Summe, hohes Haus, wird es noch von besonderer Bedeutung sein, daß diesem Projecte die volle Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Ich erlaube mir darauf hinzuweisen, daß dermalen die Stadt Marburg für einen Waggon Kohle von Wies 46 fl. an Fracht zu zahlen hat; auch beim Bezuge von Kohlen aus anderen Werken ist kein besonderes Frachtersparniß.

Wenn wir den dermaligen Verbrauch in der Stadt Marburg mit 2000 Waggon annehmen, so würde das Ersparniß 40.000 fl. pro Jahr ergeben. Dabei habe ich gar nicht Rücksicht genommen auf den Bezirk und auf den bedeutend erhöhten Verbrauch bei billigen Gesehungskosten.

Ich möchte überdies noch aufmerksam machen, daß die Gegend, welche diese Bahn durchziehen soll, sehr reich an Holz und Landesproducten ist, und daß sich auch Steinbrüche bei Arnfels befinden, und Steine als Massengüter der Bahn zugeführt werden und besonders diese gute Verwendung in Windisch-Büheln finden würden, welche Gegend steinarm ist. Sicher wäre das Project, welches die Interessenten schon viele Jahre beschäftigt, schon längst der Ausführung näher gerückt, wenn nicht die theuere Geldbeschaffung stets hemmend im Wege gewesen wäre. Durch den unschätzbaren Nutzen, welchen das Local-eisenbahngesetz Steiermark gebracht, ist dieses Uebel behoben und sie werden es begreiflich finden, daß auch die Stadt Marburg, sowie die Bezirke Marburg und Arnfels von

diesem Nutzen möglichst Gebrauch machen möchten. Ich glaube, daß die Stadt Marburg umsomehr Grund hat, dies zu beanspruchen, denn durch die bisher verfolgte Eisenbahnpolitik in Steiermark — ich mache derselben jedoch nicht einen Vorwurf — hat Marburg nicht nur keinen Gewinn, sondern thatsächlich große Verluste erlitten. Ich erlaube mir hinzuweisen auf die ausgeführte Bahn Spielfeld-Radkersburg. Durch diese Bahn ist der Verkehr der Gegend Radkersburg und Mureck der Stadt Marburg vollständig entzogen.

Durch die weiter in Aussicht stehende Bahn Sauerbrunn-Großesno wird Marburg den Verkehr aus dem Rohitscher Gebiete ebenfalls vollständig verlieren, und das wesentlichste Uebel, dem Marburg mit Bedauern entgegensteht, ist jenes, daß durch den seinerzeitigen Bau der Unterdrauburg-Wöllaner-Bahn der Kärntnerverkehr der Stadt Marburg entzogen werden wird. Sie werden, meine Herren zugeben, daß es Sache der Stadt Marburg sein muß, mit allen möglichen Mitteln dahin zu wirken, für die theils bestehenden, theils in Aussicht stehenden Verluste auch wieder einen Ersatz zu bekommen. Nun dem gegenüber wird im Landes-Ausschußberichte gesagt: „Die Stadt Marburg und der Bezirke Marburg haben sich noch mit keinem Worte über die Summe ausgesprochen, wie sie sich dem Baue dieser Strecke gegenüber verhalten wollen.“ In dieser Richtung kann ich nur sagen, daß im Allgemeinen in der Petitionsbeilage das Bedürfniß hervorgehoben wurde, jedoch konnte die Summe, welche als Beitrag geleistet wird, nicht angegeben werden, und es ist so lange nicht möglich, als nicht die Grundlage geschaffen ist, was zu der 4%igen Verzinsung des Anlagecapitals benöthigt wird, aber dessen seien Sie versichert, daß die Gemeindevertretung von Marburg den Geist des Local-eisenbahngesetzes kennt, und daß deshalb die Stadt Marburg, wenn einmal die angeregte Grundlage vorhanden und Aussicht ist, daß die Bahn gebaut wird, auch in diesem Sinne einen Beschluß fassen wird.

Was die Wichtigkeit dieser Bahn für Arnfels betrifft, so finden Sie dieselbe in dem Beschlusse der Bezirksvertretung Arnfels ausgedrückt, welcher dahin geht, daß der Bezirk eine Summe von 5800 fl. an jährlichen Zuschuß zu geben bereit ist.

Nach all dem kann ich nur die eine Bitte vorbringen: Der hohe Landes-Ausschuß möge jenes Wohlwollen, welches vom Eisenbahn-Ausschuße diesem Projecte entgegengebracht wird, recht bald damit bethätigen, daß dasselbe in den Rahmen der ersten 10 Millionen-Anleihe aufgenommen wird. (Bravo!)

Abg. Dr. **Nadey** (L.-G. Marburg): Ich schließe mich vollkommen den Ausführungen des Herrn Vorredners an

und möchte nur eines noch ergänzend beifügen. Die Stadt Marburg ist mit Bezug auf die Bevölkerungszahl, mit Bezug auf Handel und Verkehr die zweite Stadt des Landes. Sie liegt an einem großen Flusse, an der Drau. Die Reichsstraße durchkreuzt Marburg nach allen vier Gegenden. Die Verkehrslinien der Südbahn sind so angelegt worden, daß sie den Verkehr nicht zuführen, sondern denselben immer mehr und mehr ablenken.

Der Herr Vorredner hat angeführt, daß alle Localbahnen den Verkehr der Stadt Marburg ungünstig gestalten, und daß sie den Verkehr ablenken, statt ihn zuzuführen. Ich füge noch bei, daß auch eine der Haupt-Eisenbahnlinien den Verkehr der Stadt Marburg abgelenkt hat. Während die Südbahn von Norden nach Süden die Stadt berührt und während die Kärntnerbahn von Marburg aus den Ausgang nimmt, ist von Osten her die Linie aus Ungarn und Croatien nicht nach Marburg geführt worden, sondern mündet weiter südlich in Pragerhof ein. Dadurch ist schon von Osten aus der Hauptverkehrs zug abgewendet worden. Wir haben für Marburg gar keine Localbahn mehr in Aussicht, als die von Wies nach Marburg, und das wäre die einzige Möglichkeit, der Stadt Marburg entgegen zu kommen, um den Verkehr zu heben.

Ich würde außerordentlich empfehlen, daß der hohe Landes-Ausschuß oder das Eisenbahnamt die Linie Wies-Marburg studiren würde, und hoffe, daß es bei den gegenwärtigen Bahnbauten möglich sein wird, die Kosten zu verringern.

Ich empfehle daher die Durchführung dieser Linie.

Landeshauptmann-Stellvertreter: Wünscht noch Jemand zum Gegenstande zu sprechen? Da dies nicht der Fall ist, so ertheile ich den Herrn General-Berichterstatter das Schlußwort.

General-Berichterstatter Vogel: Mit Freuden habe ich die Worte des Herrn Abg. Pfrimer vernommen: Marburg kennt die Bedingungen des Eisenbahngesetzes und wird darnach handeln. Ich kann nur den Herren Pfrimer und Radey versichern, daß, wenn Marburg mit einem Vorschlage an das Land herantreten wird, worin die Bedingungen des Localeisenbahngesetzes erfüllt werden, sofort mit dem eingehenden Studium dieser Linie begonnen werden wird.

Landeshauptmann-Stellvertreter: Ich glaube, daß es nicht nothwendig sein wird, die Anträge in ihrer Gänge zu verlesen.

Ich ersuche diejenigen Herren, welche die Punkte 1 und 2 annehmen wollen, sich von ihren Sitzen zu erheben. (Geschicht.)

(Die Punkte 1 und 2 werden angenommen.)

Ich bitte fortzufahren über Punkt III.

(Se. Excellenz der Herr Landeshauptmann übernimmt wieder den Vorsitz.)

General-Berichterstatter Vogel: Punkt III betrifft die Begebung der I. Serie des Landeseisenbahn-Anlehens.

Nachdem Sie in der letzten Session des Landtages im Jahre 1890 die Linie Cilli-Wöllan, welche bereits zur Ausführung gelangt ist, sowie auch die weiteren Linien Pöltschach-Gonobitz, Rapsenberg-Seebach, Wieselndorf-Stainz beschlossen haben, ging der Landes-Ausschuß daran, den Kostenbetrag sicherzustellen und von den bewilligten 10 Millionen einstweilen den Theilbetrag von 4 Millionen zu begeben.

Zur Begebung dieser Summen hat sich der Landes-Ausschuß an verschiedene Banken und Corporationen gewendet. Als Höchstangebot erreichte man den Cours von 94 %, den der Landes-Ausschuß für zu niedrig hielt angesichts der Anleihe, die wir seinerzeit zur Convertirung der Grund-Entlastungsschuld aufgenommen haben, und der Landes-Ausschuß entschloß sich nun, die Anleihe in eigener Regie aufzunehmen.

Gottlob, wir können sagen, dieses Werk ist uns geglückt; unser Finanzminister mag manche bange Stunde gehabt haben; denn es hätten mittlerweile Dinge politischer oder finanzieller Natur eintreten können, auf die unser Herr Finanz-Referent keinen Einfluß gehabt hätte.

Die eigene Regie hat einen Cours von 97.2 % ergeben, und dieses Resultat kann vollkommen befriedigen. Mit diesen 4,000.000 kann derzeit das Auslangen gefunden werden, es bleibt uns ein Restbetrag von 6,000.000. Mit diesen 6 Millionen lassen sich alle Projecte, die wir genannt haben, allerdings nicht durchführen. Aber das Land Steiermark kann sich beruhigen, damit nicht Einer glaubt, er käme zu spät, und denkt, wenn die 10 Millionen verbraucht sind, können wir nichts mehr bauen.

Wir können uns weiter Geld verschaffen durch die bereits bestehenden Bahnen, welche eventuell vom Staate übernommen oder sonst verkauft werden; anderentheils können wir auf diese Bahnen Prioritäten ausgeben und uns so viel Geld verschaffen, als wir zum Ausbaue des steiermärkischen Local-Eisenbahnnetzes benöthigen.

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

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Begebung der I. Serie des Landes-Eisenbahn-Anlehens wird mit Befriedigung zur Kenntniß genommen.“

Dem Landes-Ausschusse, insbesondere dem Finanz-Referenten, Herrn Dr. Alexander Wanni sch, wird

für seine Umsicht bei Begebung der Eisenbahn-Anleihe in eigener Regie der wärmste Dank des Landes ausgesprochen.

Den betheiligten Beamten der Buchhaltung und des Ober-Einnehmeramtes wird für ihre verdienstvolle Thätigkeit bei Durchführung und Abwicklung der Begebung der Eisenbahn-Titres die Anerkennung ausgesprochen.“ (Beifall.)

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

General-Berichterstatter **Vogel**: Wir schreiten nun zu Punkt IV, „Organisation des Landes-Eisenbahnamtes“.

In der vorigen Session ist der Vorschlag gemacht worden, das Landes-Eisenbahnamt provisorisch zu organisiren, und diese Organisation hat sich bewährt, und würde auch heuer der Landes-Ausschuß einen ähnlichen Antrag gestellt haben, wenn nicht inzwischen ein Ereigniß vorgefallen wäre.

Der Leiter des Eisenbahnamtes nämlich, Herr kais. Rath Wurmb, war bisher von der Staatsbahn nur beurlaubt, derselbe ist aber für Ende dieses Jahres unwiderruflich zur Dienstleistung nach Wien einberufen. Nun entstand für den Landes-Ausschuß die Frage, ob man auf seine Thätigkeit verzichten soll. Der Landes-Ausschuß hat ihn in dieser Zeit nach allen Seiten hin — ich weiß nicht, wie ich sagen soll — auskosten können, er hat gesehen, was dieser Mann für ihn geleistet.

Es ist dies eine ganz eigenthümliche Stellung, die der Eisenbahn-Director einnimmt; er muß die verschiedensten Eigenschaften in sich vereinigen; er muß nicht nur ein tüchtiger Techniker, er muß auch ein halber Diplomat, mit den Verhältnissen in Wien vertraut, mit den maßgebenden Persönlichkeiten bekannt und vor Allem ehrlich sein.

Fürwahr, ein verantwortungsvoller Posten! und deshalb hat auch der Landes-Ausschuß gut gethan, sich der Thätigkeit des kais. Rathes Wurmb zu versichern. Es ist also klar, daß er in erster Linie als definitiver Beamter angestellt und für seine übrigen Aussichten entschädigt wird, und ich für meinen Theil — und der Sonder-Ausschuß ist dem beigetreten — habe die Bedingungen des kais. Rathes Wurmb sehr bescheiden gefunden; allerdings dürfen Sie das nicht vom bureaukratischen Standpunkte aus betrachten.

Für die verantwortungsvolle, aufreibende Stelle ist das Geforderte wenig und kommt auch nicht in Betracht; fällt der Mann seine Stellung aus, so verdient er sein Honorar — bei einer einzigen Bahn kann er es verdienen — thut er das nicht, so ist er auch nichts werth. Deshalb stellt der Eisenbahn-Ausschuß folgende Anträge (liest):

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„1. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, auch im Jahre 1892 die provisorische Organisation des Landes-Eisenbahnamtes beizubehalten, beziehungsweise auch in diesem Jahre die für die Durchführung des Local-Eisenbahngesetzes erforderlichen Hilfskräfte nach Maßgabe des wirklichen Erfordernisses in provisorischer Weise zu bestellen.

2. Die Stelle des leitenden Eisenbahn-Directors wird für die Person des jetzigen Directors, Herrn kais. Rath Carl Wurmb definitiv, systemisirt, und zwar mit 3000 fl. Gehalt und 1000 fl. Quartiergeld, zusammen daher mit einem für die seinerzeitige Pension maßgebenden Jahresbezug von 4000 fl., und sind demselben anlässlich seiner definitiven Bestellung 23 Dienstjahre in Anrechnung zu bringen.

3. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, dem Eisenbahn-Director Herrn Carl Wurmb mit Rücksicht auf die Erfordernisse seiner amtlichen Stellung und seiner Repräsentationsverpflichtungen als technisch-administrativer Leiter der fertiggestellten Localbahnen eine auf die einzelnen Betriebslinien in entsprechender Weise zu vertheilende jährliche Functionszulage von 2000 fl. vertragsmäßig zuzusichern, sowie demselben für jeden unter seiner Oberleitung fertiggestellten Kilometer Eisenbahn eine auf den Bau-Conto der einzelnen Linien zu verrechnende Remuneration von 100 fl. zu gewähren, wobei ich mir zu bemerken erlaube, daß diese 100 fl. auch im Staatsdienste gezahlt werden.“

(Diese Anträge werden hierauf punktweise ohne Debatte einstimmig angenommen.)

General-Berichterstatter **Vogel**: Wir schreiten nun zum Punkte V, „Thätigkeitsbericht des Landes-Ausschusses“.

Die Thätigkeit des Landes-Ausschusses (Seite 34 und 36 des Rechenschaftsberichtes) betreffend, ist im verflossenen Herbst die Strecke Fürstenfeld-Hartberg eröffnet worden, und hat man geglaubt, daß diese Linie sich mit der Localbahn Fehring-Fürstenfeld fusioniren werde; der Staat hat eingegriffen, ist aber von diesem Projecte wieder abgegangen, und scheint, daß man sich die Fusionirung auf spätere Zeit vorbehält, wenn der Bahnbau nach Norden gesichert wird.

Die Linie Radkersburg-Luttenberg hat ihren Erwartungen, man muß es offen sagen, am allerwenigsten entsprochen. Sie ist von allen österreichischen Bahnen die einzige, die kaum ihre Betriebsziffer deckt; die günstigen Ergebnisse der Linie Spielfeld-Radkersburg ließen ein gleiches Resultat erhoffen, dies ist aber

nicht eingetreten. Bei der erstgenannten Linie sind daher die seinerzeit vom Eisenbahn-Ausschusse gehegten Bedenken in Schutz zu nehmen, und war es gerecht, daß er damals so rigoros vorgegangen ist.

Die Ergebnisse der Localbahn Gleisdorf-Weiz sind recht günstige, und wenn diese Bahn im Rahmen des Localbahn-Gesetzes gebaut worden wäre, hätte man mehr als die volle Verzinsung zu erwarten gehabt.

Die Eisenbahn Eisenerz-Vorderberg, auf welche wir vor vier Jahren das größte Gewicht gelegt haben, ist im Herbst vorigen Jahres fertig gestellt worden, und wenn sie nicht allsogleich dem öffentlichen Betriebe übergeben, sondern nur dem Dienste der österreichischen alpinen Montan-Gesellschaft zur Verfügung gestellt wurde, so hat dies darin seinen Grund, daß die General-Inspection erst Erfahrungen über den Winter für diesen Gebirgsbau sammeln wollte.

Die Handelskammer Leoben ist zwar eingeschritten, daß der öffentliche Frachtenverkehr bewilligt werde, konnte aber nicht mit ihrer Petition durchdringen. Dagegen hat die alpine Montan-Gesellschaft sich gerne bereit erklärt, auf ihre Frachtbriefe Frachten zu befördern. Die volle Sicherheit des Betriebes stand außer allem Zweifel, umsomehr, als Se. Majestät unser allergnädigster Kaiser mit dem ganzen Hofzuge im October v. J. die Bahn benützte, und Alles vollkommen functionirte. Die Bahn hat mehr geleistet, als man im Anfange angenommen hat, und, nachdem jetzt acht Maschinen beigelegt sind, sowie zwei in Reserve, so ist die Bahn im Stande, in 17 Stunden um 250 Tonnen Nettolast mehr zu befördern, als angenommen wurde, und deshalb auch den Transito-Verkehr zu bewältigen.

Die Bahn ist die erste größere Bahn, die nach Abt'schem System in Oesterreich gebaut wurde und ist, wie von allen Ingenieuren constatirt wurde, ein Triumph der Technik. Die Objecte wurden in mustergiltiger Weise hergestellt. In diesem Winter waren mehr Schneefälle als sonst und doch haben sie wenig Störung verursacht; das Bahnsystem verträgt anstandslos einen Schneefall von 30 cm. und wenn man die Unterbrechungen bedenkt, die bei Gebirgsbahnen oft vorkommen, so sind dieselben unter Berücksichtigung der speciellen Verhältnisse am Erzberg dort sehr gering zu nennen. Solche Unterbrechungen finden bei anderen Gebirgsbahnen ebenfalls statt. Leider sind die Kosten dieser Bahn bedeutend überschritten worden und da muß ich noch heute — nennen Sie es nicht Unbescheidenheit — für mich das Verdienst vindiciren, daß ich seinerzeit von einer Betheiligung an dieser Bahn absolut nichts wissen wollte.

Die Kosten dieser Bahn waren zu niedrig präliminirt und die Erträgnisse kamen mir zu hoch vor, und ich möchte auch an dieser Bahn nicht theilhaftig sein. Wenn sie voll und ganz dem Zwecke der Montan-Industrie dienen soll, so muß sie ja sehr billige Tarife einführen.

Wenn Steiermark an den Ergebnissen der Bahn theilhaftig wäre, so hätten wir eine Zweifelseentheorie und jetzt, nachdem Steiermark nicht theilhaftig ist, so können wir für die billigsten Tarife eintreten, wenn selbe die Industrie fördern.

Die Kostenüberschreitung ist jedenfalls eine bedauerliche, aber die Bahn hat Steiermark das gegeben, was wir gewünscht haben. Die Eisenindustrie in ihrem jetzigen Stande bleibt dem Lande erhalten. Diese Bahn hat uns ermöglicht, durch gleichzeitige Einrichtung einer großen Hochofenanlage in Donawitz eine Menge des billigsten und besten Roheisens in Steiermark zu erzeugen. Das bildet nun einmal die Grundlage der Eisenindustrie.

Wir wollen hoffen, daß auf der andern Seite die Opfer, die gebracht worden sind, durch die Industrie wieder gedeckt werden. Ich habe vor mir liegen die Ergebnisse der Landeseinnahmen von dem Momente an, wo die Bahn gesichert war und in Donawitz bedeutend mehr Eisen raffinirt wurde, als früher. Wenn man die Einnahmen vergleicht, so findet man, daß im Jahre 1888 dieselben 80.568 fl. ausmachen, während im Jahre 1889 dieselben 120.718 fl. und im Jahre 1890 134.759 fl. betragen.

Der Eisenbahn-Ausschuß stellt demnach den Antrag (liest): Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Thätigkeitsbericht des Landes-Ausschusses (Landtags-Beilage Nr. 9, pag. 35 und 36) wird zur Kenntniß genommen.“

Abg. **Morre** (M.-G. Leibnitz): Ich erlaube mir bloß zu bemerken, daß ich an die Mährenwäscherei, was mich anbelangt, nicht vollständig glaube.

Die Bahn von Vorderberg nach Eisenerz ist durch drei Wochen nicht gegangen. Wenn ein Stellwagen alle Wochen zweimal geht, hat man das in früherer Zeit langsam gefunden. Wenn ich heute in Vorderberg ankomme und warte, bis in drei Wochen die Lawine weggeschaufelt ist, dann kommt man hinter die Zeit der Stellwagen weit zurück.

Ich werde der Abstimmung nicht entgegen treten, allein, wenn der Herr Berichterstatter die Lage dieser Bahn so rosig findet, so muß ich erwidern: Wir in Untersteiermark glauben nicht daran und erst in einigen Jahren, wenn Sie uns das sagen, was Sie jetzt sagen, und beweisen werden, werden wir vielleicht glauben, daß es ein Glück war, daß die Bahn gebaut worden ist.

Feuer hat das Schneeschaukeln der Montangesellschaft 20.000 fl. gekostet und man geht bereits mit der Idee um, einen neuen Tunnel zu bauen, um dieser Calamität entgegen zu treten.

Ich habe also bloß gegen die rosig geschilderte Lage und die Weißwäscherei mich verwahren wollen.

Abg. Dr. **Heilsberg** (M.-G. Frohnleiten): Es geht doch nicht an, daß eine Bahn darum ungünstig beurtheilt wird, daß man sie als einen nicht zu reinigenden Mohren bezeichnet, weil einmal eine Lawine an einer Stelle niedergegangen ist, wo durch hundert Jahre keine Niedergang.

Mein Freund, der Herr Abgeordnete **Morre**, hätte bei dieser Mittheilung auch die Nachricht finden können, daß die niederstürzende Lawine einen Waldbestand von mehr als hundertjährigen Stämmen mitgenommen hat, — ein Beweis, daß an dieser Strecke seit hundert Jahren keine Lawine niedergegangen ist; man kann es wohl nicht einer Bahn im Gebirge zum Vorwurf machen, daß sich ein Elementarereigniß dort zugetragen hat.

Eine viel ärgere Prophezeiung und ein viel düstereres Zukunftsbild hat man seinerzeit entworfen beim Semmeringbahnbau, und wie wenig ist davon eingetroffen und wie wenig hätte man erreicht, wenn man sich hätte schrecken lassen durch Aussprüche: „Diese Bahn ist ein Unsinn, sie ist nicht haltbar und muß aufgelassen werden.“

Man muß bei solchen Bahnen mit derartigen Zufällen und Elementarereignissen rechnen, alle sonstigen günstigen Umstände laut der Ziffern, welche der Herr General-Berichterstatter angeführt hat, sichern den gedeihlichen Bestand dieser Bahn, deren Verkehr das ganze wirtschaftliche Leben und den Umsatz so steigert, daß für den Staat und das Land Einnahmen von sehr bedeutender Größe erzielt werden.

Jede Schaffensfreudigkeit für die Zukunft wird gehemmt, wenn bei Beginn von Unternehmungen (**Morre**: die Bahn ist ja fertig!), bevor dieselben noch recht in's Leben getreten sind, man mit allerlei minder kräftigen Einwänden oder Nergeleien herantritt.

Die Bahn liegt im schwierigen Terrain und hat mit ungünstigen klimatischen Verhältnissen zu kämpfen, hat aber die große Aufgabe, einen hoch werthvollen Schatz zu heben, mag wer immer im Besitze dieses unvergleichlichen Schatzes sein. Daraus ersieht Sie, daß die Summen, welche das Land an Subvention durch zwanzig Jahre für diese Bahn zu leisten hat, weit übertroffen werden durch die Steigerung der Landeseinnahmen, als eine positive Folge der Schaffung dieser Bahn.

Es ist gut, und ich bin ein Freund davon, wenn scharfe Kritik geübt wird, aber es ist eine österreichische

Eigenthümlichkeit, immer und an allem zu kritisiren. Immerhin muß es gerechtfertigt gefunden werden, daß die Bahn gebaut wurde. Sie wird durch die unmittelbare Erhöhung der Einnahmen von Staat und Land durch ihre eigenen Betriebsergebnisse noch weiter und überzeugender auch für den Herrn Vorredner nachweisen, daß sie nothwendig, richtig, vernünftig angelegt und endlich auch direct oder indirect rentabel ist. (Beifall.)

Landeshauptmann: Ich ertheile dem General-Berichterstatter das Schlußwort und ersuche ihn, hierauf den Antrag nochmals zu verlesen.

General-Berichterstatter **Bogel**: Wenn der Herr Abgeordnete **Morre** die Tagesblätter gelesen hat, so hat er darin fast täglich Berichte finden können, daß im Februar und März Lawinen auf der Bordenberg-Eisenerzer Bahnstrecke niedergegangen seien und daß vor Mai oder Juni an die Wiedereröffnung nicht gedacht werden könne.

Mittlerweile ist man in drei oder vier Tagen wieder auf der Strecke gefahren und zwar auf einer Strecke, die noch gar nicht dem öffentlichen Verkehre übergeben war, wo man sich also mit den Wegräumungsarbeiten einfach Zeit lassen konnte. Außerdem hat man in diesem Winter auch keine Vorrichtungen machen lassen, weil die Bahn eben dem öffentlichen Verkehr noch nicht übergeben war, sondern man wollte sie einfach nur studiren.

Daß man Mißgriffe gemacht hat, ist möglich, aber wo ist das nicht geschehen?

Ich behaupte dem Herrn Abgeordneten **Morre** gegenüber, daß wir durch diese Bahn im Stande sein werden, unsere Montan-Industrie in ihrem jetzigen Bestande zu wahren und daß wir dadurch das billigste und beste Roheisen zu Markte bringen können. Für mich war es zu thun, der Steiermark die Möglichkeit zu bieten, billiges Roheisen zu erzeugen. Das ist geschehen.

Wenn es zu einem Kampfe zwischen den verschiedenen Gruppen der Eisenindustrien kommt, dann wird es heißen: wie und wo kann man billiger Eisen erzeugen? und da wird sich das Gute dieser Bahn herausstellen und das ist ein Segen für das Land. Wäre das nicht geschehen, so wäre nach und nach unsere Industrie ausgewandert. Das behaupte ich, und Steiermark ist dem Handelsminister zu Dank verpflichtet, daß die Bahn Bordenberg-Eisenerz gebaut wurde. (Beifall.)

Ich ersuche also den Antrag anzunehmen (liest):

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Thätigkeitsbericht des Landes-Ausschusses (Landtags-Beilage Nr. 9, pag. 35 und 36) wird zur Kenntniß genommen.“

(Dieser Antrag wird angenommen.)

Sie haben in der letzten Session dem Landes-Ausschuß aufgetragen, daß er die vorliegenden Eisenbahnlinsen genau und vorsichtig behandeln möge, damit das Gesetz strenge gehandhabt und auch der weitere Ausbau der steiermärkischen Localbahnen gesichert ist.

Ich war gewiß Derjenige, welcher den Landes-Ausschuß immer zu allen möglichen Vorzichten angespornt hat, aber man kann schließlich die Sache übertreiben. Ich will selbst sagen, daß vielleicht wohl auch die übergroße Vorsicht nicht nothwendig ist; denn wir sehen, daß durch die Eisenbahnen sich Einnahmequellen entwickelt haben, die wir nicht gehofft haben.

Machen wir einen Blick auf die Karte von Steiermark, so sehen wir, daß die grüne Steiermark ein schönes Gebirgsland, aber wenig zu Eisenbahnen geeignet ist; wenn wir es doch schließlich dazu bringen, daß dieses Land mit großen Eisenbahnsträngen versehen wird, und wir alle Eisenbahnen ausgebaut haben, haben wir dies nur zu verdanken dem Wahlspruche Sr. Majestät unseres gnädigsten Kaisers: „Viribus unitis!“ Mit vereinten Kräften müssen wir vorgehen! Se. Majestät, unser allergnädigster Kaiser und Herr, Se. Excellenz der Herr Handelsminister hat zu wiederholten Malen das steiermärkische Local-Eisenbahngesetz als gut und nachahmenswerth erwähnt. Wir hoffen daher berechtigt auf die kräftige Unterstützung der hohen Regierung. Die Regierung, die jetzt den Anfang mit der Murthalbahn gemacht, muß uns weiter unterstützen, werden doch ihre Interessen intensiv tangirt! Die meisten Bahnen sind entweder Saugbahnen für die Staatsbahnen oder die Südbahn, welche letztere hoffentlich baldigst an den Staatsbetrieb übergehen wird. So habe ich heute Ursache, die Hoffnung auszusprechen, daß unsere Wünsche in Erfüllung gehen und das Local-Eisenbahngesetz segensbringend für das Land sein wird. (Bravo! Bravo!)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten (Beilage Nr. 72) über den Antrag des Abgeordneten **Baron Sadelberg** und Genossen gegen die Einführung einer Transportsteuer.

(Beilage Nr. 100.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Dr. Pink** (von der Tribüne): Hohes Haus! die Nachricht, daß der österreichische Finanzminister beabsichtige, eine allgemeine Transportsteuer einzuführen, hat eine tiefgehende Bewegung und Beunruhigung in allen Kreisen hervorgerufen.

Die gesammte Bevölkerung, alle Schichten und Berufs- freise derselben haben einstimmig gegen eine solche Maß-

nahme Stellung genommen; alle zur Wahrung bestimmter Interessen-Sphären berufenen Korporationen und Vereine haben dagegen ihre Stimme erhoben, und auch die ganze Presse hat sich abfällig darüber ausgesprochen. In der That ist die allgemeine Transportsteuer geeignet, die gesunde und natürliche Entwicklung des Verkehrs zu stören und schädigend zu wirken auf alle Gebiete der Volkswirtschaft. Eine Transportsteuer bildet ein neues Glied in der Kette der Belastungen.

Für den Landwirth und den Gewerbsmann wird sie dadurch fühlbar, daß sie ihm einerseits den Einkauf seiner Roh- und Hilfsproducte vertheuert, und andererseits den Verkauf seiner Producte erschwert, sein Absatzgebiet verkleinert.

Eine solche Transportsteuer hat eine allgemeine Steigerung aller Lebensbedarfsartikel und Brennstoffe zur Folge; sie würde daher ganz besonders schwer empfunden vom Arbeiter und jener breiten Bevölkerungsschicht, welche auf fixe Bezüge angewiesen ist. Ebenso schädlich muß aus den angeführten Gründen eine solche Transportsteuer auch auf die Industrie und ihre Concurrenzfähigkeit wirken. Eine solche Maßnahme würde auch das Vertrauen der Bevölkerung in die Absichten der Regierung, durch die angekündigte Reform der Steuer eine gerechte Vertheilung und eine Erleichterung der Lasten herbeizuführen, auf das Empfindlichste erschüttern müssen. Mag man diesen Zuschlag im Bahntransporte als Gebühr, Kopfsteuer, Verkehrs- oder Consumsteuer oder wie immer auffassen, in seiner Wirkung wird er jedenfalls einer Consumsteuer gleichkommen, weil derselbe von allen Bahngesellschaften auf das Publicum und die Verfrachter umgewälzt werden wird. Es werden also jene Folgen und Bedenken, welche gegen die Consumsteuer so oft betont und hervorgehoben worden sind, in erhöhtem Maße von diesem Zuschlage zu gelten haben.

Ich komme nun auf die schädlichen Rückwirkungen einer solchen Steuer auf unsere Verhältnisse in Steiermark zu sprechen. Für uns in Steiermark ist eine solche Transportsteuer um so tiefschädigender und empfindlicher, als unser Land mit seiner Hauptverkehrsroute an der Südbahn liegt, dadurch schon heute unter den hohen Tarifen dieser Bahn leidet und zum großen Theile von dem Vortheile der billigen Staatsbahntarife ausgeschlossen ist, wiewohl es zu den Lasten derselben beitragen muß. Das gemischte Bahnsystem hat überhaupt eine Ungleichheit der Lebens- und Productionsbedingungen zur Folge und diese empfindet das Land und insbesondere unsere Industrie schon heute. Der Ertrag dieser Steuer soll, wie man sagt, zur Deckung des Ausfalles dienen, welcher in den Einnahmen der Staatsbahnen seit der Einführung des Zonen-tarifes und der Reform des Gütertariifes entstanden ist.

Dieser Ausfall wird auf acht Millionen veranschlagt. Abgesehen davon, daß die Erfahrungen seit der kurzen Zeit der Einführung dieser Tarife heute noch nicht hinreichen dürften, um mit Sicherheit zu beurtheilen, ob der Einnahmenausfall auf vorübergehende Umstände oder auf dauernde Verhältnisse zurückzuführen sei, ob also ein Grund zu einer so tiefgehenden Maßnahme vorliege, bedarf es wohl keines Beweises, daß eine solche Maßnahme nicht geeignet ist, gerechte Abhilfe zu schaffen. Wenn wirklich ein Fehlgriß gemacht und die zulässige Grenze der Herabsetzung der Staatsbahntarife überschritten worden sein sollte, so könnte der nothwendige Ausgleich nur in entsprechender Reform der Staatsbahntarife selbst gefunden werden, nimmermehr aber könnte man für diesen Ausfall durch Einführung einer allgemeinen Transportsteuer auch jene Länder und Landestheile heranziehen und neuerdings treffen, welche von den Vortheilen des Staatsbahnsystems nicht nur bisher nichts profitirt haben, sondern im Gegentheile durch das gemischte Bahnsystem ohnehin schon im empfindlichen Nachtheile gegenüber den günstiger situirten Ländern und Landestheilen sich befinden. Nach den Mittheilungen der Presse soll der Herr Finanzminister erklärt haben, daß er die Transportsteuer auch auf die Privatbahnen ausdehnen müsse, damit Letztere die Erhöhung der Staatsbahntarife nicht zu einer Erhöhung ihrer Tarife benützen können. Die Erhöhung der Tarife werde doch durchgeführt und werde das Geld in die Kassen der Privatbahnen fließen. Bei den Verhältnissen in Steiermark ist eine solche Gefahr nicht zu besorgen; denn selbst nach Herabsetzung der Tarife der Staatsbahnen ist die Südbahn im allgemeinen mit ihren Tarifen nicht heruntergegangen. Wir haben noch immer die alten hohen Tarife. Nur in jenen Relationen hat die Südbahn eine bedeutende Herabsetzung der Tarife eintreten lassen, in welchen sie mit den Staatsbahnlinien in Concurrenz sich befindet. Für unsere heimische Industrie kommt ein weiteres Moment zu beachten. Unsere Industrie ist gerade in einigen Hauptfabrikationszweigen auf den Export angewiesen. Schon heute ist es dieser Industrie schwer, ihre auswärtigen Absatzgebiete zu behaupten und sie muß befürchten, vom ausländischen Markte verdrängt zu werden. Die Folge einer neuen empfindlichen Belastung der Production wäre die Betriebseinstellung oder mindestens eine bedeutende Einschränkung dieser auf Export arbeitenden Fabriken; damit werden sociale Gefahren heraufbeschworen, massenhafte Arbeiterentlassungen müßten eintreten, die brotlosen Arbeiter werden den großen Städten und Orten zufließen, um dort Beschäftigung zu finden, und ich weiß nicht, ob es möglich ist, diesen Arbeitern dort Beschäftigung zu geben. Die Frage hat also auch eine sociale Seite. Nicht minder

wichtig ist die Frage auch vom finanzpolitischen Standpunkte aus. Es ist bekannt, daß wir zwar in den letzten Jahren eine recht günstige, active Handelsbilanz haben, dagegen aber noch immer eine passive Zahlungsbilanz aufweisen. Wir stehen heute vor der Valutaregulirung und nur, wenn die passive Zahlungsbilanz durch eine active Handelsbilanz ausgeglichen werden kann, wird es möglich sein, das Rückströmen des Goldes in's Ausland zu verhindern. Ich möchte nur auf einige, vom österreichischen Finanzministerium zum Studium der Valutafrage herausgegebene statistische Daten hinweisen. In den Jahren 1879 bis 1890 betrug die Waareneinfuhr 7102·3 Millionen, die Ausfuhr 8624·8 Millionen, somit die Mehrausfuhr 1522·5 Millionen. Im Jahre 1889 betrug die Einfuhr 589·2 Millionen und die Ausfuhr 766·2 Millionen, somit die Mehrausfuhr 177 Millionen.

Im Jahre 1890 betrug die Waareneinfuhr 610·7 Millionen, die Ausfuhr 771·4 Millionen, daher die Mehrausfuhr 160 Millionen. Genaue Ziffern über die Zahlungsbilanz zu geben, bin ich zwar nicht in der Lage, möchte aber hervorheben, daß von der alten 4%igen Goldrente 71% und von der Silberrente 67 3/4% im Auslande placirt sind.

In ähnlichen Verhältnissen ist das Ausland auch an anderen Emissionen unserer Werthpapiere und Schuldtitel theilhaftig. Für uns in Steiermark spricht aber noch ein weiteres bedeutsames Moment gegen die Action der Regierung. Es ist dies unser Localeisenbahnwesen, mit dem wir uns schon heute beschäftigt haben. Eine Transportsteuer würde die Entwicklung der Localeisenbahnen empfindlich stören und schädigen. Die Localbahnen sind in den ersten Jahren in Folge des geringen Verkehrs darauf angewiesen, höhere Tarife und Frachtsätze einzusetzen, um nur ein, wenn auch geringes Erträgniß zu erzielen.

Die Localbahnen können anfänglich mit ihren Tarifen nur soweit heruntergehen, um das bestehende Nachfuhrwerk unmöglich zu machen. Wenn aber Zuschläge in Form einer Transportsteuer eingeführt werden, ist es mehr als wahrscheinlich, daß die meisten Localbahnen diesen Zuschlag nicht auf die Consumenten, also auf das Publikum und die Verfrächter werden überwälzen können, sondern mindestens einen Theil dieses Zuschlages selbst werden tragen müssen. Sie werden mit den Tarifen heruntergehen müssen, um die Concurrenz auszuhalten und in Folge dessen empfindliche Ausfälle an ihren Erträgnissen erleiden. Bei den steirischen Landesbahnen müßten die finanziellen Voraussetzungen, unter denen der Landtag diese Bahnen gebaut hat, die Erträgnisse, auf welche er rechnen zu können geglaubt, dadurch wesentlich verrückt

werden, und es ist selbstverständlich, daß das Land und insbesondere jene, welche dem Lande gegenüber unter geänderten Voraussetzungen Garantien für die Erträgnisse übernommen haben, zu empfindlichen Opfern herangezogen werden müßten, welchen sie auf die Dauer der Zeit nicht gewachsen wären. Nachdem die Regierung, wie heute der Herr Abgeordnete Vogel bemerkt hat, bei vielfachen Anlässen die erspriessliche Thätigkeit des Landes Steiermark, aus dessen eigener Initiative das Gesetz vom 11. Februar 1890 hervorgegangen ist, anerkannt und insbesondere das staatliche Interesse an der Förderung des Localbahnwesens im Allgemeinen und insbesondere in Steiermark betont hat, so muß es auch Aufgabe der Regierung sein, die Kreise des Landes zur Erreichung dieses Zweckes nicht zu stören und die Thätigkeit nach dieser Richtung nicht lahm zu legen. Das Land hat dem Staate mit dem Localbahngesetze Lasten abgenommen und direct demselben große Vortheile zugeführt.

Diese Vortheile liegen in der Hebung der Steuerkraft, in der Befruchtung des Verkehrs der Hauptbahnen und der Verbesserung ihrer Erträgnisse, in der Verbilligung des Bahnbaues überhaupt und endlich auch in der Erleichterung der Einlösung und Fortsetzung der Verstaatlichungs-Action.

Ich glaube, daß die Landesvertretung ihrer Aufgabe, ängstlich über das Wohl des Heimatlandes zu wachen, nicht gewachsen wäre, wenn sie einer so tiefeinschneidenden, schädlichen Maßregel der Regierung gegenüber ihre warnende Stimme nicht erheben würde. Es wird gesagt, daß Se. Excellenz der Herr Finanz-Minister vorläufig von einer solchen Vorlage absehe. Es handelt sich für uns darum, auch der zukünftigen Gefahr durch eine entschiedene und kräftige Stellungnahme womöglich vorzubeugen.

Ich empfehle aus all diesen Gründen die einstimmige Annahme des Antrages des Baron Hackelberg.

Der Landtag von Steiermark war stets einmüthig im Ausdrucke der Gefühle von Loyalität und Vaterlandsliebe. Auch dieser Antrag entspringt nur einer patriotischen Pflicht, und ich glaube, daß alle Mitglieder dieses Hauses, ohne Unterschied der Parteien dem Antrage zustimmen werden. Dadurch wird die Mission des Landes-Ausschusses an Gewicht, Ansehen und Nachdruck gegenüber der Regierung bedeutend gewinnen. Ich empfehle nochmals die Annahme des Antrages des Sonder-Ausschusses, welcher lautet (liest):

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, bei der k. k. Regierung, beziehungsweise beim hohen Reichsrathe die geeigneten Schritte zu unternehmen, um der Einführung einer Transportsteuer vorzubeugen.“

(Dieser Antrag wird einstimmig angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Landescultur-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 48), betreffend die Erhebung der Laafeld-Sicheldorfer Bezirksstraße II. Classe im Bezirke Radkersburg zur Bezirksstraße I. Classe.

(Beilage Nr. 102.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Landescultur-Ausschusses **Sutter** (von der Tribüne): Hoher Landtag! Wie aus dem vorliegenden Berichte Nr. 102 ersichtlich ist, hat sich der Bezirks-Ausschuß Radkersburg in der letzten Landtags-Session an den hohen Landtag gewendet und gebeten, es möge die Sicheldorfer Straße von der Ausmündung der Bahnhof-Zufahrtsstraße in Radkersburg bis zur ungarischen Grenze zur Bezirksstraße I. Classe erhoben werden.

Diese Petition ist dem Landes-Ausschusse zur Erhebung, allfälligen Würdigung und Berichterstattung in der nächsten Session abgetreten worden.

Die Erhebungen haben ergeben, daß die Petition des Bezirks-Ausschusses Radkersburg volle Berechtigung hat. Es hat sich gezeigt, daß der Verkehr ein ziemlich bedeutender ist, besonders weil der Verkehr von Ungarn mit dem Bahnhofe in Radkersburg vermittelt wird.

Nachdem diese Straße in einer Länge von 4½ Kilometer nur eine Fortsetzung der bereits bestehenden Bezirksstraße ist, so beantragt der Landescultur-Ausschuß in Uebereinstimmung mit dem Antrage des Landes-Ausschusses:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Die Laafeld-Sicheldorfer Bezirksstraße II. Classe im Bezirke Radkersburg wird von ihrem Beginne bei der sogenannten alten Murbrücke in Radkersburg an der dortigen Bezirksstraße I. Classe bis zur ungarischen Grenze als Bezirksstraße I. Classe erklärt.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Landescultur-Ausschusses über den Antrag des Abg. Josef Probošcht und Genossen (Beilage Nr. 78), betreffend Aufrechterhaltung der Grenzperre für Rinder gegen Rumänien und Rußland.

(Beilage Nr. 103.)

Ich ertheile dem Herrn Berichterstatter das Wort.

Berichterstatter des Landescultur-Ausschusses Dr. **Freih. v. Stöckl** (von der Tribüne): Hoher Landtag! In unserem ganzen Alpenlande und so auch insbesondere in Steiermark bildet die Viehzucht den hervorragendsten Theil des landwirthschaftlichen Betriebes.

Es ist daher auch längst Sache der maßgebenden Factoren gewesen, und dieselben waren mit größtem Eifer bemüht, was in ihren Kräften stand, zu thun, um für die Hebung der Rindviehzucht beizutragen.

Trotzdem ist es leider eine unbestreitbare Thatsache, daß der Viehstand in den Alpenländern, und zwar gerade in den eigentlichen Zuchtgebieten in den letzten 10 Jahren nicht im Zunehmen, sondern im Abnehmen begriffen ist.

Es ist bekannt, daß zwar in gewissen Theilen Steiermarks, in Mittelsteiermark besonders, der Rindviehstand im Zunehmen ist, im Hauptzuchtgebiete aber, in ganz Nordsteiermark ist er im Abnehmen begriffen; außerdem ist auch die Verarmung der kleinen Landwirthe im Fortschreiten begriffen.

Es ist hier nicht der Ort über die Ursachen dieses Umstandes zu sprechen. Es ergibt sich jedoch daraus die Pflicht für die maßgebenden Factoren, jedenfalls Alles zu vermeiden, was dazu angethan ist, diese Uebel zu vermehren.

Ein Ereigniß von den schwersten Folgen für die österreichische Rindviehzucht wäre die Wiedereröffnung der russisch-rumänischen Grenze für die Einfuhr von Rindern. Die erste Folge, welche eintreten würde, wäre, daß wir den Export nach der Schweiz und Deutschland, den wir in den letzten Jahren errungen haben, und bei dem wir ohnedies mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen haben, wieder ganz verlieren würden.

Es wäre eine weitere Consequenz, daß die Minderpest, die seit sechs oder sieben Jahren nicht mehr in Oesterreich aufgetreten ist, wieder Eingang finden würde. Man wendet ein, daß es in Rumänien veterinärpolizeiliche Maßregeln, Gesetze und Verordnungen gibt, welche dagegen schützen würden. Daß solche Gesetze und Verordnungen bestehen, mag richtig sein. Jedoch die übereinstimmenden Berichte, welche wir erfahren und zu unserer Kenntniß bekommen, lassen uns zu diesen Sicherheitsmaßregeln kein richtiges Vertrauen fassen. Es ist vielmehr Gefahr vorhanden, daß die Zustände nicht viel besser sein werden, als sie in früherer Zeit gewesen sind.

Die Gegner dieses Antrages wenden, um die Wiedereröffnung der rumänischen Grenze zu motiviren, ein, daß erstens die Versorgung der Stadt Wien mit billigem Fleisch, andererseits der Schade dafür spreche, den gewisse Industriezweige durch den Zollkrieg erleiden; was den ersten Punkt betrifft, so ist derselbe so complicirt, daß wir uns hier in eine Erörterung desselben nicht einlassen können.

Es kann aber wohl angenommen werden, daß es nicht richtig sein wird, daß die Eröffnung der rumänischen

Grenze nothwendig ist, um der Stadt Wien ein billiges Fleisch zu verschaffen, sondern daß die Ursachen der Fleisctheuerung in Wien anderswo liegen.

Gerade von Mittel- und Obersteiermark geht ein bedeutender Export von Schlachtvieh nach der Schweiz und nach Deutschland, und zwar nicht bloß die Prima-Ochsen aus den Fabriken, sondern sogar das Beindlvieh der Grazer Märkte, wo die Händler aus der Schweiz Alles zusammenkaufen. Das heißt also, daß das Schlachtvieh trotz des weiten Eisenbahntransportes dort besser gezahlt wird, als im nahen Wien.

Was den zweiten Punkt anbelangt, daß gewisse Industriezweige Schaden leiden, so hat das bis zu einem gewissen Grade seine Berechtigung; jedoch die Summen, um die es sich handelt, sind sowohl, was ihre Menge, als auch was ihren Werth betrifft, nicht so bedeutend, um es rechtfertigen zu können, daß einem so wichtigen Betriebe, wie die Landwirthschaft ist, ein so bedeutender Schaden zugefügt werde.

Es ist nicht zu vermeiden, daß, wenn im Staatsleben auf einer Seite ein Vortheil eintritt, auf der anderen Seite sich ein Nachtheil herausstellt; das gleicht sich im Ganzen doch aus.

Zum Schlusse möchte ich noch hinzufügen, daß mit Rücksicht auf die eminente Wichtigkeit der Rindviehzucht für Steiermark, und nachdem die steirische Industrie nicht zu jener gehört, die durch den Zollkrieg mit Rumänien im besonderen Ausmaße zu Schaden kommt, dieser Antrag hoffentlich nicht auf Widerspruch stoßen wird. Ich ersuche Sie daher, denselben anzunehmen. Derselbe lautet (liest):

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, bei der hohen Regierung mit allem Nachdrucke dahin zu wirken, daß die dermalen gegen Rußland und Rumänien bestehende Grenzsperrung für Rinder nicht nur in ihrem vollen Umfange aufrechterhalten, sondern auch jede temporäre oder partielle Oeffnung der Grenze, sowie eine, wie immer Namen habende, die Einfuhr der Rinder aus Rumänien und Rußland nach Oesterreich erleichternde Abänderung der dermalen bestehenden diesfälligen veterinär-polizeilichen Bestimmungen auf das Entschiedenste hinangehalten bleibe.“

Abg. **Vogel** (H.-R. Leoben): Als Vertreter der Handelskammer muß ich mich entschieden gegen die Resolution wenden; wenn Sie von der Abspernung der östlichen Grenze sprechen, so ist das gleichbedeutend damit, daß, im Falle die hohe Regierung dieser Resolution Folge gibt, von den Handelsverträgen mit den Donaufürstenthümern Serbien, Bulgarien und Rumänien keine Rede sein kann,

Wir haben seit Jahren den Zollkrieg und wissen auch abzuschätzen, was uns derselbe kostet.

Ich kann nur mittheilen, daß die Industrie einen Schaden von circa 75 Millionen jährlich erlitten hat; nun wissen Sie auch, meine Herren, was es bedeutet, wenn sich die Sachlage ändern würde, was es heißt, für die Industriellen ein verlorenes Gebiet wieder zu erobern.

Wenn Sie vom veterinären Standpunkte aus sprechen, so würde ich ganz Ihrer Meinung sein. Wenn Sie sagen würden: wir wollen die striktesten veterinären Maßregeln, wir wollen eine Contumaz, wir wollen, daß Seuchenhöfe gebaut werden, so finde ich das berechtigt; denn ich verkenne nicht die Verluste und die Verheerung, welche die Einschleppung der Rinderpest verursacht hat, aber wenn gesundes Vieh herüberkommt, wird der Schaden nicht so groß sein, wie der, den die Industrie erleidet; und das sind eigentlich die wirklichen Erwägungen, welche die Regierung leiten soll bezüglich der weiteren Verhandlungen mit Serbien und Rumänien.

Ich glaube, daß man sich umsonst fürchtet in Steiermark; denn da soll man gutes Zucht- und Mastvieh züchten, und es wird das rumänische Beindvieh unserem steirischen Vieh keine Concurrenz machen.

Ich muß mich gegen diese Fassung des Antrages wenden, obwohl ich weiß, daß dieser Antrag bei der Zusammensetzung dieses Hauses angenommen werden wird, und unterlasse es, einen Gegenantrag zu stellen.

Ich fühle mich nur verpflichtet, meine Bedenken zu äußern, und für meinen Theil hege ich die Hoffnung, daß die Vertragsschließung auch den industriellen Standpunkt bei den neuen Verhandlungen im Auge haben wird.

Abg. **Proboscht** (U. G. Weiz): Wenn ich recht verstanden habe, hat der Herr Vorredner einen Gegenantrag nicht gestellt.

Abg. **Vogel**: Nein!

Abg. **Proboscht**: Dann verzichte ich auf das Wort.

Landeshauptmann: Ich ertheile dem Herrn Berichterstatter das Schlusswort und ersuche, den Antrag nochmals zu verlesen.

Berichterstatter Dr. Freih. v. **Störck**: Ich verzichte auf das Schlusswort (liest):

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, bei der hohen Regierung mit allem Nachdrucke dahin zu wirken, daß die dermalen gegen Rußland und Rumänien bestehende Grenzperre für Rinder nicht nur in ihrem vollen Umfange aufrechterhalten, sondern auch jede temporäre oder partielle Oeffnung der

Grenze, sowie eine wie immer Namen habende, die Einfuhr der Rinder aus Rumänien und Rußland nach Oesterreich erleichternde Abänderung der dermalen bestehenden diesfälligen veterinär-polizeilichen Bestimmungen auf das Entschiedenste hintangehalten bleibe.“

(Dieser Antrag wird angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 49, betreffend die Hochwasserschäden in den Gerichtsbezirken Weiz und Birkfeld und Anträge desselben auf Bewilligung von Subventionen aus dem Landesfonde.

(Beilage Nr. 104.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Finanz Ausschusses **Proboscht** (von der Tribüne): Mit Rücksicht auf die vorgerückte Stunde werde ich mich bemühen, sehr kurz zu sein, umsomehr, als die Anträge im Berichte genau begründet sind.

Das Land hat die Straßenstrecke, die durch das Hochwasser in Weiz zerstört worden ist, seinerzeit subventionirt und hat mit diesem Beschlusse die Nothwendigkeit und die Wichtigkeit dieser Straße anerkannt.

Der Landes-Ausschuß beantragt, daß das Land dem Bezirke zur Wiederherstellung der zerstörten Strecke eine Subvention aus dem Landesfonde im Höchstbetrage der Hälfte des Kostenvoranschlages per 14.150 fl. gewähre. Nicht nur das mitleidsvolle Gefühl über die furchtbare Katastrophe, sondern auch Vernunftgründe sind es also, welche den Landtag bewegen mögen, wie schon seinerzeit eine Subvention zur ersten Herstellung gewährt wurde, jetzt auch zur Reconstruction der Straße beizutragen, weshalb zu hoffen ist, daß sich der h. Landtag dem Antrage des Finanz-Ausschusses anschließen wird. In Etwas hat der Finanz-Ausschuß gegenüber dem Antrage des Landes-Ausschusses bei dem Bezirke Birkfeld einen veränderten Standpunkt eingenommen.

Bezüglich der durch den nämlichen Wolkenbruch zerstörten, im Bezirke Birkfeld gelegenen Bezirksstraße II. Classe wurde durch ein Organ des Landesbauamtes ein approximativer Kostenvoranschlag ausgearbeitet, wonach sich die Kosten der Wiederherstellung dieser Straße auf 20.000 fl. belaufen; der Landes-Ausschuß beantragt eine Subvention von 10.000 fl. aus dem Landesfonde.

Nun ist der Bezirks-Ausschuß Birkfeld mit einer eingehenden Begründung unterm 12. Februar d. J., nachdem der Landes-Ausschuß über seine im Berichte, Beilage Nr. 49, niedergelegten Anträge bereits schlüssig geworden

war, mit der Bitte an denselben heranzutreten, daß das Land 75 % der Herstellungskosten der Gasen-Birkfelder Bezirksstraße übernehme, indem er erklärt, daß der Bezirk finanziell außer Stande sei, von der Wohlthat des Landes-Ausschusses Gebrauch zu machen, wenn er nur die Hälfte der zur Herstellung erforderlichen Summe erlangen könnte.

Der Bezirk Birkfeld ist von allem Eisenbahnverkehr ausgeschlossen und hat jetzt schon eine Bezirksumlage von 60 %, und wird diese auch in den nächsten Jahren für die Bedeckung der bisherigen Bezirksanfordernisse beibehalten zu müssen in der Nothlage sein.

Bei dieser Armuth kann der Bezirk seine Umlagen behufs gründlicher Reconstruction dieser Straße nicht noch weiter erhöhen, und kann also nicht mit der Hälfte der Herstellungssumme auskommen, weil die dauernde Herstellung dieser Straße eine theilweise Umlegung derselben zum Schutze gegen ein neues Hochwasser verlangt, damit dieselbe nicht immer wieder zerstört wird und der Bezirk sich in Gefahr sehe, sich an den fortwährenden Zahlungen für diese Straße zu verbluten.

Mit Rücksicht auf diese Gründe, die Armuth der Bevölkerung und das hohe Umlagepercent, und in Anbetracht der großen Schäden, welche die Bewohner getroffen haben, empfiehlt der Finanz-Ausschuß wärmstens folgenden Antrag dem hohen Hause (liest):

„Der hohe Landtag nimmt den Bericht des Landes-Ausschusses über die Hochwasserschäden in den Gerichtsbezirken Weiz und Birkfeld und die Anträge desselben auf Bewilligung von Subventionen aus dem Landesfonde im allgemeinen zur genehmigenden Kenntniß und beschließt in theilweiser Abänderung derselben:

Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, zur Herstellung der durch Hochwasser zerstörten Weizflammsstraße dem Bezirke Weiz eine Subvention aus dem Landesfonde im Höchstbetrage des halben Kostenvoranschlages, d. i. mit 14.150 fl. und ebenso dem Bezirke Birkfeld für die Herstellung der zerstörten Gasener Straße eine Maximalsubvention im Betrage von 75 % des Kostenvoranschlages, d. i. mit 15.000 Gulden, zu erfolgen.

Diese Beträge sind in zwei gleichen Raten in die Voranschläge pro 1892 und 1893 einzustellen.“

Abg. **Mahr** (St.-G. Hartberg): Anknüpfend an die soeben gestellten Anträge bin ich dem geehrten Finanz-Ausschusse für dieselben im Allgemeinen sehr zum Danke verpflichtet, insbesondere aber danke ich ihm dafür, daß er das wohlbegründete Ansuchen des Bezirks-Ausschusses Birkfeld um die Bewilligung einer Subvention von 75 % der Bausumme befürwortet.

Ich erlaube mir als Vertreter des Bezirkes Birkfeld diese Anträge bestens zu unterstützen und weise auf die mißlichen, ja wahrhaft traurigen finanziellen Verhältnisse dieses Bezirkes hin, welcher wiederholt durch Elementar-Ereignisse geschädigt worden ist, so z. B. im Jahre 1879. Damals betrug der Schaden 48.000 fl. und war der Bezirk bemüht, große Opfer zur theilweisen Behebung des Schadens zu bringen.

Durch die Herstellung der Bezirksstraße nach Matten, durch welche ein bisher nahezu von jeder Verbindung abgeschlossener Bezirkstheil in den allgemeinen Verkehr einbezogen wurde, erwachsen dem Bezirke schwere Lasten und zahlt derselbe noch jetzt alljährlich von den 60 % Umlage 10 % an den Landesfond zurück und schuldet überdies einen Betrag von über 1000 fl. der Sparcasse in Weiz. Auch durch die Natural-Verpflegsstationen, deren eminenten Werth und Bedeutung ich rückhaltlos anerkenne, wurde der Bezirk schwer belastet, wie kaum irgend ein anderer, und durch die Steuerabschreibungen, welche allerdings dem Landwirthe zu Gute kommen, ist ein namhafter Ausfall bei den Bezirksumlagen zu gewärtigen. Der Bezirk Birkfeld ist durch die wiederholten Elementar-Ereignisse verarmt und unmöglich im Stande, weitere Opfer zu bringen.

Aus diesen Gründen erlaube ich mir, den Antrag des Sonder-Ausschusses auf das Wärmste zu befürworten und bitte den hohen Landtag, denselben anzunehmen.

Statthalter **Freih. v. Kübeck**: Wer die Calamitäten, die in dieser Gegend vorgekommen sind, gesehen hat, der kann den Antrag nur auf das Wärmste begrüßen und ich erlaube mir auch von meinem Standpunkte aus die Anträge bestens zu befürworten. Ich benütze die Gelegenheit, um dem hohen Hause Kenntniß zu geben von dem, was rücksichtlich der dort nothleidenden Gemeinden geschehen ist. Wie immer, so hat auch in dieser Beziehung Sr. Majestät unser allernüchternster Kaiser für die einzelnen Nothleidenden einen Betrag von 3000 fl. und für die am schwersten betroffenen Gemeinden einen weiteren Betrag von 2500 fl. zur Verfügung gestellt. (Bravo! Bravo!) Aus den Sammlungsergebnissen konnten den einzelnen Nothleidenden 1000 fl. zugewendet werden.

Ein Institut, welches stets bereit ist, den schwer Bedrängten unter die Arme zu greifen, ist auch in diesem Falle warm hervorgetreten. Es hat die steiermärkische Sparcasse unter die schwer beschädigten Besitzer eine Unterstützung im Betrage von 5000 fl. vertheilen lassen. (Bravo!) Nebst der Allerhöchsten Spende Sr. Majestät von 3000 fl. für die einzelnen Nothleidenden und für die am schwersten betroffenen Gemeinden von 2500 fl. ist den Gemeinden aus dem Sammlungsergebnisse zugewendet worden der Betrag von 4439 fl. Hierbei wurden für die Gemeinden

Hohenau und Naas im Bezirke Weiz 1200 fl., für die Gemeinden Gasen, Haslau und Naintsch 1700 fl. und für die Gemeinde St. Kathrein am Offeneck 4039 fl. in Verwendung gebracht, wovon bis jetzt jedoch nur 2739 fl. zur Auszahlung gelangten.

Der Rest wird im Laufe dieses Jahres nach Maßgabe der Herstellung dieser Straße zur Auszahlung gelangen. Es ist für die ganze Gegend von großer Wichtigkeit, daß nicht nur einzelnen Nothleidenden, sondern auch den betreffenden Ortsgemeinden unter die Arme gegriffen wird, weshalb ich nur wiederholen kann, daß ich den gestellten Antrag freudigst begrüße. (Bravo!)

Abg. Graf **Stubenberg** (G.-G.-B.): Hoher Landtag! Nachdem der Landes-Ausschuß betreffs der Ausföhrung des Straßen-Proiectes in der Weiz-Klamm schlußig geworden ist, möchte ich im Interesse der von jedem Verkehr abgeschlossenen Bevölkerung der Gegenden Kathrein, Passail und des Hinterlandes an den Landes-Ausschuß die Bitte richten, diese Straßenstrecke unter Beobachtung der soliden Durchführung so schnell als möglich zur Ausföhrung zu bringen.

Berichterstatter **Proboscht**: Zunächst nehme ich mit großem Danke zur Kenntniß, was Se. Excellenz der Herr Statthalter bezüglich der Wohlthätigkeits-Akte bemerkt hat. Ich erlaube mir nur die Bitte an ihn zu richten, daß auch bei der Vertheilung des vom Reichsrathe zur Unterstützung von Nothleidenden bewilligten Betrages, den die hohe Regierung bis jetzt noch nicht zur Vertheilung gebracht, nicht bloß die objective Schadenziffer, sondern auch die wirkliche subjective Nothlage und Unterstützungsbedürftigkeit der betreffenden Parteien ins Auge gefaßt werde und daß hierüber die betreffenden Gemeindevorstände und Bezirksausschüsse befragt werden mögen, was, wie ich mit Vergnügen constative, von Seite der hohen Regierung bisher wohl geschehen ist, leider aber nicht von anderer Seite, so daß, trotz der besten Absicht, die Unterstützungen oft minder Bedürftigen zugute kamen.

Weiters knüpfe ich die Bitte daran, daß die Weiterausföhrung der zerstörten Gemeindefstraße vom vulgo „Schmied in der Weiz“ bis zu den „Granezbauern“ in der Gemeinde Kathrein durch Sträflinge für das laufende Jahr in Aussicht genommen werde, wie dies in der Straßenstrecke vom „Kreuzwirth“ bis zum „Schmied in der Weiz“ im Vorjahre bereits geschehen ist.

Bezüglich des Zeitpunktes der Herstellung und der Ugrirung, welche der Herr Abg. Graf Stubenberg erwähnt hat, glaube ich nur versichern zu können, daß die präliminirte Ziffer, wenn nicht unvorhergesehene Ereignisse durch Elementarunfälle eintreten, ausreichen wird,

um noch im Laufe des Monates Juni l. J. die Vollendung herbeizuföhren.

Statthalter Freiherr von **Rübeck**: Um den Andeutungen des geehrten Herrn Berichterstatters zu entsprechen, erlaube ich mir zur Kenntniß des hohen Hauses zu bringen, daß aus dem zur Verfügung gestellten Credite 15.000 fl. zur Unterstützung der Nothleidenden in der Gemeinde Gasen im politischen Bezirke Weiz in Aussicht genommen wurden, eventuell zur Wiederherstellung der beschädigten Objecte.

Ich bitte, auch die Versicherung entgegenzunehmen, daß bei Verwendung dieser Summe in dem Sinne vorgegangen werden wird, wie der Herr Berichterstatter gewünscht hat. (Bravo!)

Landeshauptmann: Wünscht noch Jemand zu diesem Gegenstande das Wort?

Wenn dies nicht der Fall ist, so ertheile ich dem Herrn Berichterstatter das Schlußwort, und bitte ihn, den Antrag nochmals zu verlesen.

Berichterstatter **Proboscht**: Ich verzichte (liest):

„Der hohe Landtag nimmt den Bericht des Landes-Ausschusses über die Hochwasserschäden in den Gerichtsbezirken Weiz und Birkfeld und die Anträge desselben auf Bewilligung von Subventionen aus dem Landesfonde im Allgemeinen zur genehmigenden Kenntniß und beschließt in theilweiser Abänderung derselben:

Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, zur Herstellung der durch Hochwasser zerstörten Weizklammstraße dem Bezirke Weiz eine Subvention aus dem Landesfonde im Höchstbetrage des halben Kostenvoranschlages, d. i. mit 14.150 fl., und ebenso dem Bezirke Birkfeld für die Herstellung der zerstörten Gasener Straße eine Maximalsubvention im Betrage von 75 % des Kostenvoranschlages, d. i. mit 15.000 fl. zu erfolgen.

Die Beträge sind in zwei gleichen Raten in die Voranschläge pro 1892 und 1893 einzustellen.“
(Dieser Antrag wird angenommen.)

Landeshauptmann: Der Sonder-Ausschuß für Gemeinde-Angelegenheiten hat das Ansuchen an mich gestellt, über die Beilage Nr. 79 mündlich Bericht erstatten zu dürfen. Ich ersuche diejenigen Herren, welche die mündliche Berichterstattung genehmigen wollen, sich von ihren Eitzen zu erheben. (Geschieht.)

Die mündliche Berichterstattung erscheint somit genehmigt.

Ferner ist mir ein Antrag übergeben worden, um dessen Verlesung ich bitte.

Schriftführer **Proboscht** (liest):

„Antrag.

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Landes-Ausschuß wird aufgefordert, die Frage der Errichtung eines statistischen Landesbureaus in Erwägung zu ziehen und über das Ergebnis der Erhebungen dem nächsten Landtage Bericht zu erstatten, eventuell bestimmte Vorschläge zu machen.“

Franz Graf Attems.

Graf Stubenberg.	Stürgkh.
Frh. v. Moscon.	Serman.
Karlou.	Sutter.
Josef Proboscht.	Dr. Wannisch.
F. Hagenhofer.	F. Vogel.
Gregor Stadlober.	Dr. Karl Bayer.
Josef Kurz.	Dr. Kokoschinegg.
Franz Regele.	C. Forcher.
Franz Wagner.	Dr. A. Wunder.
Alfred Prinz Liechtenstein.	Sackelberg.
Heilsberg.	Dr. F. Portugall.
K. Mayr.	Morre.
Störck.	Dr. Kozbeck.

Landeshauptmann: Nachdem der Antrag genügend unterstützt ist, werde ich denselben in Druck legen lassen und dem Herrn Antragsteller morgen zur Begründung seines Antrages das Wort ertheilen.

Ich glaube, nunmehr die Sitzung schließen zu sollen.

Die nächste Sitzung bestimme ich für morgen, Freitag den 1. April, um 10 Uhr Vormittag, und als

Tagesordnung:

1. Begründung des Antrages des Herrn Abg. Franz Graf Attems, wegen Errichtung eines statistischen Landesbureaus.

2. Bericht des Landescultur-Ausschusses über den Antrag des Herrn Julius Pfrimer und Genossen (Beilage

Nr. 87), betreffend Errichtung einer chemisch-physiologischen Versuchstation für Wein- und Obstbau in Verbindung mit einer Samencontrole an der Obst- und Weinbau-schule in Marburg. (Beilage Nr. 105.)

3. Mündlicher Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über Beilage Nr. 79: Bericht des Landes-Ausschusses über das Ansuchen der Gemeinde Donnersbachwald im Gerichtsbezirke Jedning um Ertheilung der Bewilligung zur Einhebung einer Gemeindeumlage von 80 % für das Jahr 1892.

4. Anträge des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 8, betreffend den Rechnungsabschluß des steierm. Schullehrerpenensionsfondes für das Jahr 1890 und den Voranschlag desselben Fondes für das Jahr 1892 (Beilage Nr. 76).

5. Bericht des Weinbau-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 73, betreffend die Gewährung von Darlehen an Weinbauer behufs Wiederherstellung ihrer durch die Reblaus (Phylloxera vastatrix) zerstörten Weingärten im Sinne des Artikels II des Gesetzes vom 3. October 1891, R.-G.-Bl. Nr. 150 (Beilage Nr. 107).

6. Bericht der Sonder-Ausschüsse für Gemeinde- und Finanzangelegenheiten über den dem ersteren zugewiesenen Theil des Thätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 9, Seite 18—22, betreffend die Naturalverpflegstationen (Beilage Nr. 108).

7. Anträge des Unterrichts-Ausschusses über ihm zugewiesene Theile des Thätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 9 (Beilage Nr. 110).

Ich habe zu verkünden, daß der Gemeinde-Ausschuß heute um 5 1/2 Uhr Nachmittag, der Finanz-Ausschuß heute um 6 Uhr Nachmittag eine Sitzung hält.

Ich erkläre nunmehr die Sitzung für geschlossen.

(Schluß der Sitzung: 2 Uhr 10 Minuten.)