

Stenographisches Protokoll

über die

21. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 21. November 1890.

Inhalt:

Petition.

Auflage.

Interpellation des Abg. Thunhart und Genossen an den Statthalter, betreffend die Handhabung des Forstgesetzes in Wald- und Weide-Servituts-Angelegenheiten. (Beantwortung durch den Statthalter.)

Beantwortung von Interpellationen durch den Statthalter und zwar:

1. der Interpellation des Abg. Mayr und Genossen vom 8. November 1890, betreffend die Erhöhung der Mantelgebühren in Lundersdorf;
2. der Interpellation des Abg. Dr. Dečko und Genossen vom 15. November 1890, betreffend das Verhalten der politischen Behörden, anlässlich der Ausschreitungen in Rožnidol bei Klein-Sonntag;
3. der Interpellation des Abg. Dr. Dečko und Genossen vom 19. November 1890, betreffend den Gebrauch der slovenischen Sprache bei Hinausgabe der Erledigungen der k. k. Bezirkshauptmannschaften an slovenisch amirende Gemeinden;
4. der Interpellation des Abg. Starkel und Genossen vom 17. November 1890, betreffend die Erwirkung deutscher Predigten in der Gemeinde St. Egydi in Windisch-Büheln.

Urlaubsertheilung.

Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 39), betreffend den Tausch des dem Lande Steiermark gehörigen Hauses Nr. 30 in St. Gallen gegen das der Marktgemeinde St. Gallen gehörige Haus Nr. 19 dortselbst (Beilage Nr. 127 — Annahme der Anträge des Finanz-Ausschusses).

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 36) über die Durchführung des Gesetzes, betreffend die Förderung des Landes-Eisenbahnbaues in Steiermark für das Jahr 1890 (Beilage Nr. 103 — Annahme der Anträge des Eisenbahn-Ausschusses und des Abg. Fürst).

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten über den Antrag des Abg. Dr. Reicher und Genossen (Beilage Nr. 72), betreffend die Verstaatlichung der Südbahn (Beilage Nr. 108 — Annahme des Ausschussantrages).

Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Antrag des Abg. Ferman und Genossen (Beilage Nr. 89), betreffend die Abänderung der §§ 13 und 14 der Geschäftsordnung für den steierm. Landtag (Beilage Nr. 137 — Annahme des Ausschussantrages im Sinne des Abg. Dr. Ritter von Schreiner).

Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über die Anträge des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 85), und des Abg. Hagenhofer und Genossen (Beilage Nr. 102), betreffend die Abänderung der Diensthoten-Ordnung (Beilage Nr. 140 — Annahme des Antrages des Gemeinde-Ausschusses).

Bericht des Landesculturausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 62), betreffend die Abänderung des Statutes der Landes-Hufbeschlagschule in Graz (Beilage Nr. 148 — Annahme des Antrages des Landesculturausschusses sammt dem vorgelegten Statute).

Bericht des Landesculturausschusses über den Tätigkeitsbericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 9), betreffend die Landes-Obst- und Weinbauerschule in Marburg (Beilage Nr. 150 — Annahme des Antrages des Landesculturausschusses).

Bericht des Landesculturausschusses über den ihm zugewiesenen Theil des Tätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 9), betreffend Wasserbauten in Obersteiermark, Seite 73 bis 77 (Beilage Nr. 152 — Annahme der Anträge des Landesculturausschusses).

Beginn der Sitzung: 10 Uhr 15 Minuten Vormittags.

Vorsitzender: Se. Excellenz Landeshauptmann Gundaker Graf Wurmbbrand-Stuppach. Landeshauptmann-Stellvertreter: Dr. Surtela.

Schriftführer: Josef Probošcht und Dr. Theodor Starkel.

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

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.

Es ist eine Petition eingelaufen, welche ich zu verlesen bitte.

Schriftführer **Probošcht** (liest):

„Petition Nr. 158 der Maria Ortwein, Frequentantin der Kunstgewerbeschule am k. k. österr. Museum in Wien, um eine letzte außerordentliche Geldunterstützung von 100 fl., behufs Frequentation und Absolvierung der obgenannten Schule. (Ueberreicht durch den Abgeordneten Dr. Ritter von Schreiner.)“

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

Aufgelegt wurde:

Das stenographische Protokoll über die 15. Sitzung des steierm. Landtages am 13. November 1890;

das stenographische Protokoll über die 16. Sitzung des steierm. Landtages am 15. November 1890;

Bericht des Landescultur-Ausschusses über die Regierungsvorlage (Landtags-Beilage Nr. 86), womit eine Gesetznovelle zum Landesgesetze vom 24. März 1875, Nr. 17 L.-G. u. Verord.-Bl., betreffend die Regulirung des Murflusses von der Radežkybrücke in Graz angefangen bis abwärts zur steiermärkisch-ungarischen Grenze vorgelegt wird. (Beilage Nr. 151.)

Bericht des Sonder-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 61) mit der Wieder Vorlage eines Gesetzentwurfes, betreffend die Regelung des Sanitätsdienstes in den Gemeinden. (Beilage Nr. 153.)

Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 32), betreffend das Ansuchen der Marktgemeinde Mürzzuschlag um Erlassung eines Gesetzes, wornach für die in der Marktgemeinde Mürzzuschlag in den Jahren 1891—1895 anzuführenden Hausbauten eine zehnjährige Befreiung von der Entrichtung der Gemeindeumlage bis zur Höhe von 70% gewährt wird. (Beilage Nr. 154.)

Bericht des Landescultur-Ausschusses über den Antrag des Abgeordneten Posch und Genossen (Beilage Nr. 90), betreffend die Einsetzung eines Landesculturrathes, eventuell die Errichtung einer Ackerbau-Kammer in Steiermark. (Beilage Nr. 155.)

Ich ertheile nunmehr dem Herrn Abgeordneten Thunhart das Wort zur Verlesung seiner Interpellation.

Abg. **Thunhart** (liest):

„Interpellation der Abgeordneten Thunhart, Köberl und Posch an Seine Excellenz den Herrn k. k. Statthalter.

Da die Verhältnisse der Berechtigten gegen den Verpflichteten in Wald- und Weide-Servituts-Angelegenheiten in einigen Gegenden von Jahr zu Jahr unerträglich werden, trotz der mehrfach gefaßten Beschlüsse im hohen steiermärkischen Landtage, daß die hohe Regierung sich der unterdrückten Servitutsberechtigten annehmen möge, werden die Klagen wegen verschiedenartigster Handhabung des Forstgesetzes immer mehr und lauter, und trotz des von Seiner Excellenz versprochenen neuen Forstgesetzes bleibt es beim Alten.

Im Forstbezirke Eisenerz der österreichischen alpinen Montangesellschaft wird den Berechtigten von dem dormaligen neuen Forstverwalter der Eintrieb von Vieh in eine Waldparcette, welche weder aufgeforstet und in welche sonst auch nicht nach dem Forstgesetze der Eintrieb verboten werden könnte — trotz der mehr als 55 jährigen nachweisbaren, von den früheren Forstorganen ohne allen Anstand zur Benützung überlassenen Weide mit aller Strenge verboten.

In dem Regulirungsvergleiche vom 20. December 1861, Zahl 1627 de 1861, ist in der Rubrik IV von dem Bedarfe des Holzes bei Neuaufbau — und in der Rubrik V von den jährlichen Bedürfnissen die Rede. Von vorgenannter Forstverwaltung wird die Bezugsberechtigung des Holzes bei Neuaufbau einfach in Abrede gestellt.

Jeden Unbefangenen muß sich die Frage aufdrängen, warum denn in den betreffenden Regulirungsvergleich überhaupt diese Rubrik hinein genommen wurde?

Da es wohl einleuchtend ist, daß der kleine arme Besitzer mit einem so großen Körper sich nicht in einen Proceß einlassen kann, so wird dem kleinen Mann sein Recht einfach genommen, und bleibt demselben nichts übrig, als sein Recht auf diese Weise zu suchen.

Da das Forstgesetz im innigen Zusammenhange mit den Rechten und Pflichten sowohl der Berechtigten als auch Verpflichteten, in Wald- und Weide-Servitutsangelegenheiten steht, so hofft man, daß durch die Vorlage eines neuen, den Verhältnissen anzupassenden Forstgesetzes den berechtigten Wünschen und Beschwerden Rechnung getragen werde.

Im Uebrigen glauben wir auf den in der fünften Sitzung der ersten Session der sechsten Landtagsperiode 1884 gestellten Antrag des Abgeordneten Wilfinger und Genossen und in der 12. Sitzung obiger Session gefaßten Beschlusse des hohen Landtages hinweisen zu sollen.

Die Befertigten richten an Seine Excellenz den Herrn k. k. Statthalter die Frage:

„I. Sind Seiner Excellenz diese für die Berechtigten sehr drückenden Verhältnisse bekannt, und würde Seine Excellenz geneigt sein, die Verhältnisse untersuchen und die Uebelstände abstellen zu lassen?

II. Bis wann das von der hohen Regierung in der 18. Sitzung, III. Session. VI. Landtagsperiode in Aussicht gestellte neue Forstgesetz dem hohen Landtage in Vorlage gebracht werden dürfte.“

Graz, am 20. November 1890.

Hans Thunhart,

Thomas Köberl,	F. Endres,
Mois Pösch,	Sutter,
Bärnfeind,	E. Forcher,
Reicher,	Dr. Kogbeck,
Dr. Neckermann,	H. Mayr,
Heilsberg,	Anton Fürst,

Carl Morre.

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

Statthalter Frh. v. **Kübeck:** Ich werde mir erlauben, diese Interpellation sofort zu beantworten, namentlich mit Rücksicht auf den Umstand, daß voraussichtlich die Verhandlungen des hohen Hauses ihrem Ende zugehen.

Was die erste Frage der geehrten Herren Interpellanten anbelangt, so kann ich denselben mittheilen, daß die von ihnen berührten Verhältnisse mir nicht bekannt waren; ich kann jedoch den geehrten Herren Interpellanten die Versicherung geben, daß, wenn Diejenigen, in deren Interesse Beschwerde geführt wird, ein Recht haben, dieses unbedingt Schutz finden wird. (Beifall.) Ich werde nicht ermangeln, in dieser Sache die entsprechenden Aufträge zu ertheilen. Was die zweite Frage anbelangt, so muß ich mich darauf beschränken, den von den geehrten Herren Interpellanten ausgesprochenen Wunsch zur Kenntniß des hohen Ackerbau-Ministeriums zu bringen. (Beifall.)

Ich erlaube mir, auf eine weitere Interpellation überzugehen (liest):

„Die in der 12. Sitzung des hohen Landtages eingebrachte Interpellation der Herren Abgeordneten Richard Mayr und Genossen, betreffend die Mautherhöhung in Ladersdorf habe ich die Ehre, mit Folgendem zu beantworten.

Die Zusammenlegung der Wegmauth und der Brückenmauth für die Raabbrücke und die Rabnitzbrücke erfolgte im Jahre 1875, als die Marktgemeinde Gleisdorf über ihre Bitte vom 7. December 1873 von der Erhaltung der

im Zuge der Ungar-Reichsstraße gelegenen Raabbrücke bei Gleisdorf vom 1. Jänner 1875 an enthoben wurde.

Anlässlich dieser Zusammenlegung hat sich bis Ende 1889 ein Anstand nicht ergeben.

Erst der mit 1. Jänner 1890 eingetretene Mauthpächter fordert die Weg- und Brückenmauthgebühr an der von den Herren Interpellanten angegebenen Mauthstation von dem den Schranken passirenden mauthpflichtigen Zug- und Treibvieh ohne Rücksicht, ob dieselben die Brücken, namentlich jene über die Rabnitz, thatsächlich benützen oder nicht.

Die Behörden haben die Ansprüche des Mauthpächters, wenn sie in den bestehenden Vorschriften begründet gefunden werden, zu schützen.

Der erwähnte Pächter stützt sich bei dieser Einhebung auf die Gültigkeit der Vorschriften und namentlich auf die Bestimmungen des Hofkammerdecretes vom 20. Jänner 1822 und 21. August 1822. In dem ersteren ist die Bestimmung enthalten: Wo die unmittelbare Einhebung an der Brücke nicht möglich ist, ist dieselbe mit Rücksicht auf die Localitätsverhältnisse mit der nächst gelegenen Station zu verbinden, wobei sich auf die einseitige Angabe der Partei, daß sie die Brücke nicht benützt habe, nicht eingelassen werden kann.

Demgemäß mußten die Behörden in einzelnen Beschwerden im Sinne dieser Anordnung vorgehen.

Wenn auch eine Trennung der Mauthstation Ladersdorf und Rabnitzbrücke bei den obwaltenden örtlichen Verhältnissen besondere Schwierigkeiten mit sich brächte, haben sowohl die Finanz-Bezirks- als die Finanz-Landes-Direction zur Hintanhaltung von Beschwerden, welche sich anlässlich der Forderung der Gebühr für eine vielleicht thatsächlich nicht benützte Brücke ergaben, die Trennung dieser Stationen, die erst mit dem Ende des Pachtvertrages ins Leben treten könnte, ins Auge gefaßt (Bravo!), wobei jedenfalls ein bereitwilliges Entgegenkommen seitens der Interessenten sowie die Genehmigung des k. k. Finanz-Ministeriums vorausgesetzt werden mußte. (Beifall.)

Die Herren Abgeordneten Dr. Dečko und Genossen haben in der 16. Sitzung eine Interpellation an mich gerichtet, anlässlich eines am 26. October d. J. in Rožnido, resp. Drahorn vorgekommenen bedauerlichen Ereignisses, bei welchem in Folge Waffengebrauches seitens der Gendarmerie zwei Menschen das Leben einbüßten und haben hieran die Frage geknüpft, ob vorher seitens der politischen Behörde auf die Bevölkerung belehrend einzuwirken versucht worden sei und warum damals der Gendarmerie nicht ein politischer Commissär beigegeben war.

Aus den näheren Ausführungen der Interpellation glaube ich zu entnehmen, daß den Herren Interpellanten

der Vorfall, wie er sich damals zutrug, nicht ganz genau bekannt geworden ist, und werde ich mir daher erlauben, denselben nach dem Ergebnisse der eingeleiteten Erhebungen darzustellen, weil aus dieser wahrheitsgetreuen Schilderung des Sachverhaltes die Herren selbst die Ueberzeugung gewinnen dürften, daß im vorliegenden Falle der politischen Bezirksbehörde der schwere Vorwurf, durch ihre Haltung das beklagenswerthe Vorkommniß indirecte verschuldet zu haben, nicht gemacht werden kann.

Am 12. October kam der Bezirkshauptmannschaft Luttenberg eine Anzeige zu, welcher zufolge die Erzählungen der 11 jährigen Aloisia Brabl in Drahorn über Erscheinungen der Mutter Gottes, welche sie in einem benachbarten Walde gesehen haben wollte, seit einiger Zeit zu vielem Gerede in der dortigen Gegend und zu Ansammlungen der Leute an dem vermeintlichen Wunderorte Anlaß gebe. Diese Anzeige wurde noch am selben Tage an das Pfarramt Kleinsonntag geleitet, mit dem Ersuchen um Mittheilung, ob demselben über die Sache etwas bekannt sei und welche Beobachtungen diesfalls gemacht wurden. In der am 21. eingelangten Antwort äußerte sich das Pfarramt dahin, daß die Erzählungen des Mädchens viel eitles Geschwätz und unerhörte Lügen aufgewirbelt hätten, welche jedoch auswärts mehr Anklang fänden, als in der eigenen Pfarre. Eigene Beobachtung habe der Pfarrer nicht gemacht, da er selbst am Orte der Erscheinungen nicht gewesen sei. In ähnlichem Sinne sprach sich der Pfarrer gelegentlich einer mündlichen Unterredung am 24. October d. J. aus, legte übrigens der Angelegenheit keine große Bedeutung bei und erklärte sich auch mit der vom Bezirkshauptmann angeedeuteten Absicht, bei einer weiteren Entwicklung der Dinge, die Entfernung des Mädchens zu veranlassen, vollkommen einverstanden, indem nach Entfernung des Kindes auch die Leute aufhören würden, sich in jenem Walde anzusammeln. Am folgenden Tage kamen vier Bauern aus Kleinsonntag und Drahorn zum Bezirkshauptmann mit der Frage, ob sie von der Sache etwas glauben sollten? Der Bezirkshauptmann rieth ihnen, nicht so gleichgläubig zu sein, da wahrscheinlich ein Betrug vorliegen dürfte und forderte sie ernstlich auf, die Wanderungen in den Wald zu unterlassen, sowie auch ihre Nachbarn davon abzuhalten.

Am 26. October erschien der Gemeindevorsteher von Kleinsonntag bei der Bezirkshauptmannschaft, bei welcher Gelegenheit er von dem Bezirkshauptmann auf seine Pflicht, belehrend auf die Bevölkerung einzuwirken, aufmerksam gemacht und für den Fall des Fortdauerns dieser unstatthaften Ansammlungen die Ergreifung ernstlicher Maßregeln und die Entsendung eines politischen Commissärs in Aussicht gestellt wurde. Auf die wiederholte Frage, ob Ruhe-

störungen zu befürchten seien, hatte der Gemeindevorsteher dies mit Bestimmtheit verneint, und thatsächlich waren auch bis dahin keinerlei Anzeichen solcher Art zu Tage getreten, insbesondere auch nicht, als schon am 23. October eine Gendarmeriepatrouille sich nach dem Orte der angeblichen Erscheinungen begab. Mit Auftrag vom 21. October war nämlich das Gendarmerieposten-Commando in St. Georgen angewiesen worden, in der Angelegenheit noch weitere eindringliche Erhebungen zu pflegen und etwaige neuerliche Ansammlungen möglichst zu verhindern und zu zerstreuen, hiebei jedoch um das religiöse Gefühl der Bevölkerung nicht zu verletzen, mit besonderer Vorsicht vorzugehen.

Unter den erwähnten Umständen und da mittlerweile auch die Tante der Aloisia Brabl, in deren Hause sich dieselbe befand, veranlaßt worden war, das Mädchen nicht mehr nach dem Walde gehen zu lassen, lag für die Bezirkshauptmannschaft keinerlei gegründeter Anlaß vor, Ausschreitungen seitens der Bevölkerung, gegen welche auch noch durchaus keine Zwangsmaßregeln verfügt worden waren, zu besorgen, und kann auch dem Auftreten der Gendarmerie am 26. October an den weiteren Ereignissen keine Schuld beigemessen werden. An diesem Tage begab sich die Patrouille, bestehend aus dem Postenführer von St. Georgen und einem Gendarmen nach dem von Aloisia Brabl bewohnten Hause, um zu erheben, ob das Mädchen wirklich nicht nach dem angeblichen Wunderorte gegangen sei und verfügte sich, nachdem sie sich hievon überzeugt hatte, in den Wald, woselbst bereits wieder eine große Zahl von Menschen versammelt war. Die Gendarmen warteten nun in jenem Tactgeföhle, welches die Gendarmerie überhaupt auszeichnet, und welches ihr die Achtung und bereitwillige Unterstützung der Bevölkerung in ganz Steiermark erworben hat, zunächst bis die eben im Gebete Begriffenen daselbe beendet hatten und theilten ihnen sodann mit, daß Aloisia Brabl nicht kommen werde, da die Behörde diese Ansammlungen untersagt habe. Srgend weiteres gegen die Versammelten zu unternehmen, lag von vorneherein gar nicht in der Absicht der Gendarmen, zumal sie sehr wohl erkannten, im Falle einer Widersetzlichkeit gegen die circa tausendfache Uebermacht doch nichts ausrichten zu können. Sie nahmen daher nach ihrer Bekanntgabe lediglich eine beobachtende Haltung ein, doch hatte schon auf diese bloße Mittheilung hin sich unter der Menge ein Murren erhoben. Es wandte sich nun zunächst einer aus den Versammelten an die Gendarmen und fragte sie, was sie gesagt hätten, zog sich jedoch, nachdem ihm die gewünschte Aufklärung gegeben worden war, wieder ruhig zurück. Als bald trat nun aber ein anderer Bursche Namens „Mir“ an die Gendarmen heran, frug was sie hier zu suchen hätten, und benahm sich überhaupt gegen dieselben in einer Weise, welche

sie veranlaßte, ihn vorläufig von der Menge wegzuführen, ohne ihn indeß noch formell zu verhaften. Auf dieses hin setzte sich jedoch die ganze Menge in Bewegung und eine Schaar von Burschen in sichtlich rauschhafter Stimmung, rückte schreiend und drohend gegen die Gendarmen heran. Ueberzeugt, daß ein Widerstand gegen diese Uebermacht nothwendigerweise zu einem Gebrauch der Waffe werden müssen, ließen diese zunächst den Burschen „Mir“ wieder frei und wollten sich sodann langsam zurückziehen; diese Absicht auszuführen wurde ihnen jedoch planmäßig unmöglich gemacht, indem mehr als 100 Bursche sie schreiend und mit offenen Messern von allen Seiten umzingelten und immer näher gegen sie herandrückten. (Hört!) Wiederholte Ermahnungen blieben fruchtlos und als schließlich die Angreifer schon auf 8 bis 10 Schritte gegen die Gendarmen vorgedrungen waren, und die nochmals mit schußbereitem Gewehr an sie gerichtete Aufforderung des Postenführers, stehen zu bleiben, keinen Erfolg hatte, blieb diesem in der Nothwehr nichts anderes übrig, als von der Feuerwaffe gegen die Excedenten Gebrauch zu machen.

Diese nüchterne Darstellung des Sachverhaltes dürfte zur Evidenz beweisen, daß an dem Vorfall Niemanden ein Verschulden trifft, als die Excedenten selbst, da gegen dieselben in keinerlei Weise barsch oder provocirend vorgegangen wurde, ein Exceß vom Gemeindevorsteher selbst noch an eben diesem Tage für ausgeschlossen gehalten worden war und füglich nicht angenommen werden konnte, daß schon der bloße Anblick der Gendarmen und eine ruhige sachliche Mittheilung ohne jegliches factische Einschreiten, genügen würde, um einen thätlichen Angriff auf dieselben zu veranlassen.

Ich bedaure es lebhaft, daß die Bevölkerung in ihren verwirrten Begriffen von Recht und Gerechtigkeit eine so herbe Zurechtweisung erleiden mußte, und könnte es als ein übles Zeichen für dieselben nur noch mehr bedauern, wenn sich bestätigen würde, wofür die gerichtliche Untersuchung wie ich höre, Anhaltspunkte geliefert haben soll, daß nämlich dieser Angriff auf die Gendarmerie zum Theile auf Verabredung beruht habe. Ein solcher Geist der Widersetzlichkeit gegen behördliche Organe kann unter keinen Umständen geduldet werden und darf auf Schonung und Rücksichtnahme keinen Anspruch machen. Zur Ehre der Bevölkerung Untersteiermarks muß ich aber betonen, daß ein Verhalten, wie jenes in Drahorn, bei derselben nicht von vorneherein angenommen werden kann, und wenn die Bezirkshauptmannschaft es auch in dieser gegründeten besseren Meinung wagen zu dürfen glaubte, vorerst ohne den Apparat einer politischen Commission, zwei Gendarmen zum Zwecke wohlwollender Abmahnung mit der Bevölkerung in Berührung treten zu lassen, so kann ihr hieraus, glaube

ich, von keiner Seite ein begründeter Vorwurf gemacht werden.

Die von Sr. Excellenz dem Herrn Landeshauptmanne in der Sitzung vom 19. November l. J. in authentischer Uebersetzung mir übergebene Interpellation der Herren Abgeordneten Dr. Ivan Dečko und Genossen habe ich die Ehre dahin zu beantworten, daß die politischen Behörden des Unterlandes durch die bestehenden Vorschriften verpflichtet sind, slovenische Eingaben in der gleichen Sprache zu erledigen, daß die Bezirkshauptmannschaften in Untersteiermark sich im Allgemeinen an diese Vorschriften halten, daß die Statthaltereien in jenen Fällen, wo dieser Vorgang nicht eingehalten wurde und dies zu ihrer Kenntniß gekommen ist, stets Abhilfe getroffen hat und überhaupt strenge darauf sieht, daß nach den bestehenden Vorschriften und Befehlen vorgegangen werde.

Es haben die geehrten Herrn Abgeordneten Dr. Starkel und Genossen eine Interpellation, dahin gehend, die Abhaltung von deutschen Predigten in der Gemeinde St. Eghdi zu erlangen, an mich gerichtet.

Ich bin nicht in der Lage, diese Interpellation zu beantworten, weil, wie die geehrten Herrn Interpellanten nach der Form ihrer Fragestellung selbst herausgeföhlt zu haben scheinen, der Gegenstand dieser Interpellation den Wirkungskreis des Statthalters nicht berührt.

Es dürfte den geehrten Herrn Interpellanten eine weitere Erörterung dieser Frage auch vom geringeren Interesse sein, weil das Lavanter fürstbischöfliche Ordinariat noch vor dem Bekanntwerden dieser Interpellation dem Einschreiten der Gemeinde St. Eghdi thunlichst Rechnung getragen hat.

Landeshauptmann: Ich erlaube mir mitzutheilen, daß ich dem Herrn Director Professor Dr. Lipp einen Urlaub für die Dauer der Session ertheilt habe, um in Berlin Studien bei Professor Koch bezüglich des neuen Verfahrens machen zu können.

Wir gehen zur Tagesordnung über.

Der erste Gegenstand derselben ist der **Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 39), betreffend den Tausch des dem Lande Steiermark gehörigen Hauses Nr. 30 in St. Gallen gegen das der Marktgemeinde St. Gallen gehörige Haus Nr. 19 dortselbst.** (Beilage Nr. 127.)

Ich ersuche den Herrn Berichtstatter Vogel, die Verhandlung einzuleiten.

Berichtstatter des Finanz-Ausschusses **Vogel** (von der Tribüne): Mit den Wäldern in St. Gallen ist auch das Haus Nr. 30 daselbst vom Lande erworben worden.

In diesem Hause ist das Bezirksgericht untergebracht. Es ist nun Wunsch der Gemeinde St. Gallen, dieses Haus zu erwerben, um sicher zu sein, daß das Bezirksgericht nicht einmal wegen Mangels einer Wohnung an einen anderen Ort übersiedelt, und es hat sich deshalb die Gemeinde St. Gallen an den Landes-Ausschuß gewendet und proponiert, dieses Haus Nr. 30 gegen ein anderes Haus, welches die Gemeinde besitzt, auszutauschen. Der Landes-Ausschuß glaubte der Gemeinde entgegenkommen zu müssen; denn er hat selbst ein Interesse daran, daß in St. Gallen das Bezirksgericht bleibe, und das Haus Nr. 19 paßt für das Land besser, weil es eventuell ein Haus für den jeweiligen Jagdpächter abgeben kann. Für den Moment wird dies zwar nicht in Anspruch genommen, aber es könnte sehr leicht der Fall sein, daß bei einer späteren Verpachtung geradezu die Forderung gestellt würde, daß auch eine geeignete Localität zur Unterkunft der Gäste beigelegt werde.

Der Finanz-Ausschuß hat den Gründen, die den Landes-Ausschuß geleitet haben, vollkommen beigelegt und stellt den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle dem zwischen dem Lande Steiermark und der Marktgemeinde St. Gallen abgeschlossenen Tauschvertrage vom 2. April, beziehungsweise vom 1. Mai 1890, betreffend den Umtausch des dem Lande Steiermark gehörigen Hauses Nr. 30, G.-E.-Z. 46, der Katastralgemeinde St. Gallen gegen das der Marktgemeinde St. Gallen gehörige Haus Nr. 19, G.-E.-Z. 2, der Katastralgemeinde St. Gallen die nachträgliche Genehmigung ertheilen.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Es ist übersehen worden beizufügen, daß zu diesem Beschlusse die allerhöchste Sanction einzuholen ist.

Ich stelle daher den Antrag, dem angenommenen Antrage als Punkt II anzuschließen (liest):

„II. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, für diesen Umtausch die allerhöchste Sanction einzuholen.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 36) über die Durchführung des Gesetzes, betreffend die Förderung des Localbahnbauwesens in Steiermark für das Jahr 1890.

(Beilage Nr. 103.)

Um die Berichterstattung einheitlicher zu gestalten, werde ich, so wie beim Budget, dem Herrn Generalberichterstatter die Verlesung der einzelnen Anträge gestatten und dem Herrn Specialberichterstatter das Wort zur Begründung

der einzelnen Anträge, sowie zum Schlußworte für jeden einzelnen Antrag geben.

Ich erlaube den Herrn Generalberichterstatter Vogel das Wort zu ergreifen.

Generalberichterstatter **Vogel** (von der Tribüne): Das im vorigen Jahre einhellig beschlossene Gesetz, betreffend die Förderung des Localbahnbauwesens hat rasch die allerhöchste Sanction erhalten. Ebenso wurde auch das damit zusammenhängende Gesetz, betreffs Ausgabe eines Eisenbahnanlehens von zehn Millionen am 15. Juni mit den Begünstigungen, welche nachgesucht wurden, publicirt. Dieses Eisenbahnanlehen genießt durch 30 Jahre vollkommene Steuerfreiheit und wurde das Papier als pupillarischer bezeichnet. In ganz Steiermark hat das Gesetz wohl eine sehr günstige Aufnahme gefunden. Man muß anerkennen, daß damit dem Localbahnbau mehr genützt ist, als durch hohe Subventionen, die man bis jetzt den Bahnen zugesichert hat, die trotzdem nicht zu Stande gekommen sind. Wenn man bedenkt, daß beispielsweise Staatsbahnen deren Titres auf 200 lauten, mit 150 begeben wurden und mit 5 Percent verzinst werden, wenn man die großen Baugewinne bedenkt, welche dem Unternehmen zufallen, so kann man sagen, daß man auf dem Wege, welchen das Land jetzt eingeschlagen hat, fast um die Hälfte billiger baut. Seine Excellenz der Herr Handelsminister hat am 6. Mai l. J. im Reichsrathe sich sehr lobend über die Action ausgesprochen und wir glauben sicher zu sein, daß die Action von Seite des Handelsministeriums auf das Allerkräftigste unterstützt werden wird, denn ohne Unterstützung des Staates werden wir, wie die Verhandlungen zeigen, nicht zu einem Ziele kommen. Einer der Hauptgründe, warum Bahnen bei uns so schwer zu Stande kommen, sind die hohen Kosten, welche die Terrainschwierigkeiten verursachen. Durch unser Gebirgsterrain stellen sich die Kosten um 50 Procent höher, in manchen Fällen sogar doppelt und vierfach so hoch als in der Regel Bahnen gebaut werden können. Nachdem das Gesetz die allerhöchste Sanction gefunden und ebenso die Begünstigung für das Eisenbahnanlehen publicirt war, gieng der Landes-Ausschuß daran, die Vorlagen, für welche sich der Landtag am lebhaftesten interessiert, was er dadurch bethätigt, daß er bedeutende Subventionen zugesichert hat, zu prüfen. Und da kam er bald zur Einsicht, daß diese Bahnen auf Grund des Localbahngesetzes in der Weise, wie sie bisher vorge schlagen waren, nämlich normalspurig, nicht gebaut werden können. Der Landes-Ausschuß wäre nun gezwungen gewesen, dem Landtage zu erklären, daß er trotz dieses Gesetzes nicht in der Lage sei, eines von den bestehenden Gesetzen auszuführen. Deshalb kam er zu dem Studium, ob sich für kleinere, sogenannte secundäre Industriebahnen

das sogenannte Schmalspurssystem empfehle. Das Schmalspurssystem hat in den letzten Jahren in den Industriestaaten Eingang gefunden, in Frankreich, Belgien, neuester Zeit auch in Deutschland, besonders im Königreiche Sachsen und man sagt, daß die Erfolge, die dort erzielt wurden, beweisen, daß das Schmalspurssystem für diese kleinen Bahnen für den Verkehr vollkommen genügend ist und den Verkehr auf Jahre hinaus bewältigen kann. In dem Berichte, den der Landes-Ausschuß vorgelegt hat, hat er nun in erschöpfender Weise die Einwürfe widerlegt, die man gegen das Schmalspurssystem erhoben hat. Er hat uns bewiesen, daß die Vorwürfe der geringeren Fahrgeschwindigkeit nicht zutreffen und daß, was der Haupteinwand ist, das Umlegen von der Vollspur auf die Schmalspur oder umgekehrt nicht mit dieser Schwierigkeit und den Kosten verbunden ist, wie man allgemein annimmt. In Oberösterreich existirt eine Schmalspurbahn, da werden die gewöhnlichen Güter, die keine Schwierigkeit bieten, beispielsweise mit 60 kr. per Waggon umgeladen. Diese Kosten sind gering, wenn man den Unterschied der Kosten der Schmalspurbahn gegen die Vollspur erwägt. Der Eisenbahn-Ausschuß mußte deshalb den Gründen, wie sie der Landes-Ausschuß entwickelt hat, in dieser Richtung beipflichten. Er will aber nicht sagen, daß die Schmalspur allein seeligmachend für Steiermark sei. Im Gegentheil der Eisenbahn-Ausschuß erklärte, daß die Frage ob Schmalspur oder Vollspur bei jeder einzelnen Bahn entschieden werden muß. Normen dafür aufzustellen, ist nicht leicht. Man kann nur sagen, daß für Durchzugsbahnen in erster Linie die Vollspur in Aussicht genommen werden muß. Allerdings kann man heute schon erklären, daß keine Vollspurbahn in Steiermark zu Stande kommen wird, wenn dieselbe nicht in werththätiger Weise vom Staate bedeutend subventionirt wird. Wir hoffen, daß der Staat unsere Action als eine ihm zu Gute kommende anerkennen wird. Wir hoffen, daß in kurzer Zeit die Südbahn verstaatlicht wird und sämtliche Bahnen, die jetzt gebaut werden, Saugadern für den Staat sein werden. Der Nutzen kommt den Staatsbahnen zu Gute und wir dürfen hoffen, daß diese Momente gebührend berücksichtigt werden. Der Eisenbahn-Ausschuß hat nun die vorliegenden Anträge auf das Sorgfältigste geprüft und beantragt (liest):

„1. Der Bericht (Beilage 9) pag. 37 bis 41 wird zur Kenntniß genommen.

2. Der Bericht (Beilage 36) pag. 24 bis 25, betreffend die Bahnen der östlichen Steiermark wird zur Kenntniß genommen.

3. Bezüglich Sebersdorf-Pöllau werden dem Landes-Ausschusse die von den Bezirksvertretungen Hartberg und Pöllau eingebrachten Petitionen Nr. 126 und 135 zur eingehenden Würdigung empfohlen.

Der Bericht über

4. Unterdrauburg-Gonobitz, sowie

5. Schrambach-Neuberg oder Kapfenberg wird zur Kenntniß genommen, wie auch der Bericht über die Linie

6. Rainachthal-Murthal bezw. Köflach oder Voitsberg-Knittelfeld,

und der Landes-Ausschuß beauftragt, auf das Zustandekommen dieser wichtigen Verbindung sein besonderes Augenmerk zu richten.“

Landeshauptmann: Ich erlaube mir zu beantragen, daß diese Anträge, welche gewissermaßen Resolutionen bilden und über Bahnen handeln, die in kein concretes Stadium eintreten, erst nach den eigentlichen Anträgen zur Verhandlung kommen, sowie gewöhnlich nach den Anträgen die Resolutionen zur Verhandlung kommen.

Ich würde, wenn der Landtag einverstanden ist (Zustimmung), den Herrn Generalberichterstatter bitten, gleich ins Meritum des zweiten Antrages bezüglich der Bahn Cilli-Schönstein-Wöllan, eventuell Unterdrauburg einzugehen.

Generalberichterstatter **Bogel:** Bezüglich dieser Bahn beantragt der Ausschuß (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Das Ansuchen des Herrn D. v. Lapp und Eduard Klemensiewicz (Petition Nr. 138) um Verlängerung der Frist zur Inbetriebsetzung der normalspurigen Local-Eisenbahn Cilli-Schönstein-Wöllan wird abgelehnt.

2. Der Landes-Ausschuß wird jedoch gleichzeitig ermächtigt, für den Fall, als infolge dieser Ablehnung die Finanzierung des Bahnbaues durch die k. k. privilegirte österreichische Credit-Anstalt nicht durchgeführt würde, sich mit den Concessionären der Linie Cilli-Wöllan wegen unentgeltlicher Erwerbung des Detailprojectes und Abtretung der Concession, eventuell auch wegen Fortsetzung des Bahnbaues von Wöllan nach Unterdrauburg ins Einvernehmen zu setzen und für den Fall eines günstigen Abschlusses, namentlich bei Sicherstellung einer 4percentigen Verzinsung und Amortisirung des Anlage-Capitales, den Bahnbau Cilli-Wöllan, eventuell Wöllan-Unterdrauburg auf Grund des Localbahngesetzes vom 11. Februar 1890 in Angriff zu nehmen.“

Specialberichterstatter Dr. **Kofoschineg:** Die Bahnlinie Cilli-Schönstein-Wöllan wurde vom Landtage subventionirt, und zwar in der Weise, daß ein Betrag von 175.000 fl. den Unternehmern unter zwei Bedingungen zugesichert wurde. Die erste Bedingung bestand darin, daß die Bahn im Laufe des Jahres 1888 in Angriff genom-

men und die zweite Bedingung darin, daß die Bahn im Laufe von zwei Jahren in Betrieb gesetzt werde. Die erste Bedingung wurde erfüllt, da vermöge der Anzeige, welche von Seite der hohen k. k. Statthalterei bestätigt worden war, der Bau im December 1888 angefangen wurde. Die zweite Bedingung konnten aber die Unternehmer, wie sie in ihrer Petition an den hohen Landtag angeben, nicht erfüllen und zwar aus dem Grunde, weil ihnen die Concession zu spät zugekommen ist. Dieselbe wurde nämlich erst im heurigen Jahre erteilt. Auch aus anderen Gründen und Schwierigkeiten, welche sie bei der Finanzierung erfahren haben, konnten sie den Termin nicht einhalten. Es sind nun die Unternehmer und Concessionäre D. v. Lapp und Eduard Klemenšewicz an den Landtag mit einem Gesuche herangetreten, daß der Termin, welcher im Landtagsbeschlusse zur Inbetriebsetzung der Bahn gegeben worden war, auf ein weiteres Jahr bis Ende 1891 verlängert werde. Obwohl eigentlich Billigkeitsgründe dafür sprechen würden, daß diesem Ansuchen stattgegeben werden soll, konnte sich der Eisenbahn-Ausschuß nicht entschließen, Ihnen den Antrag auf Bewilligung dieses Ansuchens zu stellen und zwar hauptsächlich aus dem principiellen Grunde, weil durch das Localbahngesetz der Weg der Subventionirungen von Bahnen von Seite des Landtages unzweifelhaft verlassen worden ist. Bei der Wichtigkeit dieser Eisenbahnlinie jedoch mußte sich der Eisenbahn-Ausschuß die Frage vorlegen, ob es nicht möglich wäre, diese Bahnlinie im Rahmen des Eisenbahngesetzes selbst zu bauen, wenn es den Concessionären mit Rücksicht auf die Ablehnung der Subventionirung nicht möglich sein sollte, diese Bahn zu bauen? Und die Untersuchung, welche der Eisenbahn-Ausschuß diesbezüglich unternommen hat, hat zu einem günstigen Resultate geführt, wie die Herren aus dem vorliegenden Berichte ersehen können. Ich beziehe mich bezüglich der Ertragsziffern auf diesen Bericht und möchte diesbezüglich nur bemerken, daß die Summen, welche in diesem Berichte als Erträgnisziffern angeführt sind, auf ganz unanfechtbarer Basis stehen und keine Phantasieziffern sind. Ich empfehle die Annahme der Anträge, welche der Herr Generalberichterstatter ohnedies verlesen hat. (Bravo.)

Abg. **Bošnjak** (L.-G. Cilli): Der Herr Specialberichterstatter hat uns gesagt, warum die Concessionäre den Termin nicht einhalten konnten, welcher bei Bewilligung der Landessubvention für dieses Unternehmen vorgeschrieben war. Der Herr Berichterstatter hat auch der Finanzierung erwähnt. Anknüpfend daran, möchte ich den hohen Landtag doch auf einen andern Umstand aufmerksam machen, wie so denn die Finanzierung sich so ungünstig für das Unternehmen gestaltet hat und bis heute noch nicht geglückt ist. Dieser Umstand liegt einfach in dem Begehren der Militär-

verwaltung, daß dasjenige Stück der Linie Knittelfeld-Unterdrauburg-Wöllan-Sannthal, Franz-Stein-Laibach, welches mit der Trasse der Sannthalbahn zusammenfällt, als vollspurige Hauptbahn, also nach dem System der Südbahn gebaut werden muß. Dieser Umstand hat die Erhöhung des Kostenaufwandes für den Bau der Linie Cilli-Wöllan um mehr als 500.000 fl. hervorgerufen und eben dieser Umstand hat die Finalisirung der Finanzierung verzögert. Ob die Ansicht des hohen Landes-Ausschusses bezüglich der Schmalspurbahn Knittelfeld-Cilli so ganz ohne Einwendung angenommen werden kann, das habe ich ohnedem schon die Ehre gehabt, im Ausschusse zu betonen und meine Bedenken dagegen auszusprechen. Bei dieser Gelegenheit kann ich nicht umhin, mein Bedauern auszusprechen, daß die hohe Staatsverwaltung, welche zu einer Eisenbahn gar kein Opfer bringt, wie es eben bei der Sannthaler Bahn der Fall ist, trotzdem harte Bedingungen bezüglich des Baues aufstellt; geschieht aber dies, so wäre es nach meiner Ansicht wohl angezeigt und gerechtfertigt, daß der Staat auch irgend welche finanzielle Opfer bringt. Allein die Stellung der hohen Regierung bezüglich dieser Linie scheint die zu sein, daß sie meint, die Linie wird lebensfähig, die Verzinsung gesichert, also wird es wohl auch möglich sein, ohne Staatssubvention dieselbe durchzuführen.

Ich erlaube mir, dem hohen Landtage diese Umstände vorzuführen, damit das Odium der Verschleppung dieses wichtigen Eisenbahnbaues nicht allenfalls der Firma Lapp zufällt. In Folge der Bestimmung, daß die Landessubvention an die Vollenbung der Bahn im Laufe des heurigen Jahres geknüpft ist, ist eben diese Unternehmung an den hohen Landtag mit der Bitte um Fristverlängerung herangetreten. Diese Fristverlängerung hat der Eisenbahn-Ausschuß nicht zuzuerkennen gefunden, nachdem er der Ansicht ist, daß diese Eisenbahn im Rahmen des Landes-Localeisenbahngesetzes sich einfügen ließe. Ich glaube auch, daß das möglich ist und hoffe, daß eben bei diesem wichtigen Eisenbahnprojecte, welches ja alle Momente, welche auf Prosperität hoffen lassen, in sich schließt, die wohlthätigen Wirkungen des Landeslocaleisenbahngesetzes sich voll und ganz werden zur Geltung bringen lassen.

Ich glaube, daß der hohe Landtag mit ruhigem Gewissen, falls die Creditanstalt von dem Uebereinkommen, welches sie bereits unter gewissen Vorbedingungen mit der Firma Lapp abgeschlossen hat, zurücktreten sollte, beschließen kann, diese Linie im Rahmen des Landes-Localeisenbahngesetzes zu bauen und daß dadurch dem Lande durchaus keine Verbindlichkeit aufgeschuldet wird. Ja, ich gehe noch weiter: Ich sage, daß, wenn auch die in Aussicht genommene Intabulation der 4%igen Verzinsung des vom

Landes beigestellten Capitals auf das Werk nicht erfolgt, ist auch mit ganz ruhigem Gewissen für den Bau dieser Linie als Landesbahn eintreten darf. Also ich erkläre und ich glaube auch im Namen meiner Gefinnungsgeossen sprechen zu dürfen, daß wir für den zweiten Antrag des Eisenbahn-Ausschusses stimmen werden. Bei dieser Gelegenheit erlaube ich mir, meinen Standpunkt bezüglich der Normal- und Schmalspur darzulegen. Ich thue dieß bei dieser Linie, das, weil der Bericht des hohen Landes-Ausschusses für die Schmalspur dieser Linie spricht. Die Erörterung und Besprechung dieser Frage im Eisenbahn-Ausschusse war sehr instructiv. Die schließlichen Grundsätze, die hier im Berichte des Eisenbahn-Ausschusses niedergelegt sind, wird wohl weder ein Laie noch ein Fachmann bestreiten können, nachdem eben die Schärfe, die der Bericht des Landes-Ausschusses bezüglich der Anwendung der Schmalspur enthielt, im Berichte des Eisenbahn-Ausschusses gefeilt erscheint.

Es ist wie bei allen neuen Einrichtungen und neuen Ideen, daß über das Ziel geschossen wird. Man hegt Hoffnungen, die dann bei nüchternen Durchberathung sich doch nicht so stichhältig zeigen, wie sie früher erschienen. Ein Hauptmoment, welches in dieser Frage anzuführen wäre und auf welches ich den hohen Landtag heute bezüglich der Einführung des Schmalspur-Systems bei einer Bahn hinweise, hängt von der zu erhoffenden Frequenz, von der Frachtquantität, die zu bewältigen sein wird, ab. Bei der Saanthalbahn dürfte das Schmalspur-System nicht praktisch angewendet werden können, weil dort Massentransporte zu bewältigen sein werden.

Ich muß meine Befriedigung aussprechen, daß der Landes-Ausschuß die allgemeine Durchführung des Schmalspur-Systems fallen gelassen hat und nur für einzelne Fälle in Aussicht nimmt.

Meine Herren! Der Uebergang der Fahrbetriebsmittel von den Schmalspurbahnen auf Vollbahnen und umgekehrt, wie sie vom Landes-Ausschusse dargestellt wurden, hat jedenfalls Vieles für sich, aber ich möchte sagen, mehr für den Laien, nicht für denjenigen, der Gelegenheit hatte, sich viele Jahre im executiven Eisenbahn-Betriebsdienste befunden zu haben, wie ich.

Den Uebergang der Schmalspur-Fahrbetriebsmittel auf die Hauptbahnen durch Ueberheben des Kastens auf das Gestell der Hauptbahn, gebe ich als ganz ausführbar zu.

Ich kann den Kasten eines kleinen Waggons auf das Gestell des großen Wagens überheben, dort befestigen und das Gestell läuft auf der Normalspurbahn fort.

Also betriebstechnische Schwierigkeiten in dieser Richtung dürften nicht vorkommen als im umgekehrten Falle, aber commercielle Schwierigkeiten dürften jedenfalls eintreten,

wenn Sie den Wagen der Schmalspurbahn der Hauptbahn übergeben und auf dem Waggon derselben transportiren lassen.

Gesetzt den Fall, daß von der Schmalspurbahn eine Wagenladung auf eine Hauptbahnstation bestimmt ist, z. B. nach Italien, so wird die Benützung des Wagens beim Rücktransport mit Schwierigkeiten verknüpft sein. Der zweite Fall, der auch in Rücksicht zu ziehen ist, daß die Wagenkasten der Hauptbahn übergehen sollen auf die Schmalspurbahn, scheint mir sehr schwer ausführbar zu sein, denn die Kasten der Hauptbahn haben eine größere Breite und Höhe, als die der Schmalspurbahn und wenn das auch nicht der Fall wäre, muß man vorzüglich bei uns in Steiermark Rücksicht nehmen, daß ja unsere Schmalspurbahnen sehr scharfe Radien, ein großes Gefälle und Steigungen haben; wie denkt man sich also die Verwendung eines großen Kastens auf kleine Gestelle, wenn diese über die Gebirgsbahn gehen sollen, wie dies z. B. bei Fölttschach-Sauerbrunn in Aussicht genommen war. Ich will dem hohen Landes-Ausschusse für den Bericht, den er über die Durchführung des Localbahngesetzes in Steiermark geliefert hat, mit diesen meinen — ich möchte sagen — persönlichen Anschauungen keinen Vorwurf machen, aber ich fühle mich verpflichtet, dem hohen Landtage und vorzüglich denjenigen Herren, welche nicht Gelegenheit hatten, den Betrieb bei Eisenbahnen so durch eigene Praxis zu kennen, wie ich, einen Fingerzeig zu geben zur Beurtheilung, inwieferne man bei Anwendung der Schmalspurbahn Rücksicht nehmen könnte auf den directen Uebergang der Bahn von einem System auf das andere.

Zurückkommend auf den vorliegenden Antrag, habe ich schon oben erklärt, daß ich demselben zustimmen werde. (Die Debatte wird geschlossen.)

Specialberichterstatter Dr. **Kofoschineg**: Mit Rücksicht darauf, daß der Herr Vorredner eigentlich für die Bahn eingetreten ist, verzichte ich auf das Wort.

Landeshauptmann: Wünscht der Herr Generalberichterstatter das Wort? (Derselbe verzichtet.)

Ich ersuche die Anträge nochmals zu verlesen.

Generalberichterstatter **Vogel** (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Das Ansuchen des Herrn D. von Lapp und Eduard Klemenstewicz (Petition Nr. 138) um Verlängerung der Frist zur Inbetriebsetzung der normalspurigen Localeisenbahn Gilli-Schönstein-Wöllan wird abgelehnt.“

(Dieser Antrag wird angenommen.)

„2. Der Landes-Ausschuß wird jedoch gleichzeitig ermächtigt, für den Fall, als infolge dieser Ablehnung die Finanzierung des Bahnbauwes durch die k. k. priv. österreichische Credit-Anstalt nicht durchgeführt würde,

sich mit den Concessionären der Linie Cilli-Wöllan wegen unentgeltlicher Erwerbung des Detailprojectes und Abtretung der Concession, eventuell auch wegen Fortsetzung des Bahnbaues von Wöllan nach Unterdrauburg ins Einvernehmen zu setzen und für den Fall eines günstigen Abschlusses, namentlich bei Sicherstellung einer 4percentigen Verzinsung und Amortisirung des Anlage-Capitales, den Bahnbau Cilli-Wöllan, eventuell Wöllan-Unterdrauburg auf Grund des Localbahngesetzes vom 11. Februar 1890 in Angriff zu nehmen.“

(Dieser Antrag wird einstimmig angenommen.)

Bezüglich der Bahn Rudolfsbahn-Wolfsberg stellt der Eisenbahn-Ausschuß folgende Anträge (liest):

„1. Der Ausbau der Linie Rudolfsbahn-Wolfsberg ist unter Bethheiligung des Staates, des Landes Kärnten und der Privatinteressenten auf Grund des Gesetzes vom 11. Februar 1890, betreffend Förderung des Localisenbahnwesens in Steiermark anzustreben.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, mit den genannten Interessenten zunächst wegen entsprechender Beitragsleistung zu den Kosten der Projecte-Verfassung Verhandlungen zu führen und bei günstigem Ergebnisse derselben an die Verfassung des Detailprojectes für die Strecke Rudolfsbahn-Wolfsberg zu schreiten.

3. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, wegen Erwerbung oder Aufstellung eines Vorprojectes für die Strecke Unterdrauburg-Wöllan das Nöthige zu veranlassen.

4. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, über die in dieser Richtung unternommenen Schritte und das Ergebnis der Verhandlungen mit der gesammten Interessentenschaft dem Landtage in der kommenden Session Bericht, beziehungsweise wegen des Ausbaues der fraglichen Linie bestimmte Anträge zu erstatten.

Durch diese Anträge findet die zugewiesene Petition Nr. 114 ihre Erledigung.“

Special-Berichterstatter Dr. **Kofošchineg**: Die Linie Rudolfsbahn-Wolfsberg gehört einer Gruppe von Eisenbahnlinien an, welche schon seit vielen Jahren Gegenstand von Studien und Concessionswerbungen waren. Schon vor dem Jahre 1872 sahen wir ein Consortium Windischgrätz thätig, welches die Linie Knittelfeld-Zaprešić zum Gegenstande der Unternehmungslust gemacht hat. Im Jahre 1873 wurden alle diese Projecte hinfällig und es trat ein Stillstand ein, namentlich auch darum, weil sich die Regierung gegen dieses Bahnproject, welches sie anfangs sehr sym-

pathisch begrüßte, auf einmal kühl verhalten hat. Ich berufe mich bezüglich der historischen Entwicklung dieses Eisenbahnbaues auf die ausführlichen Daten, welche diesfalls in dem Berichte enthalten sind, und beschränke mich einfach darauf, den gegenwärtigen Stand dieser Frage mit kurzen Worten zu präcisiren. Das Localisenbahngesetz ist eigentlich die Ursache, daß diese Frage gegenwärtig wieder in Fluß gekommen ist.

In Folge des Gesetzes hat sich nämlich das Consortium Henckel in Wolfsberg an den Landtag gewendet mit der Bitte, es möge nunmehr ein Schritt vorwärts in dieser Frage gegangen werden und zwar in der Weise, daß man zur Schaffung eines Detailprojectes, nachdem ein Vorproject bereits geschaffen war, schreite. — Der Landes-Ausschuß konnte in dieser Beziehung den Antrag auf Ausbau der Linie oder auf Concessionswerbungen aus dem Grunde nicht stellen, weil bei dieser Bahnlinie, welche ja nahezu mit der Hälfte in Kärnten geführt werden muß, nicht nur das Land Kärnten in hervorragender Weise theilhaftig ist, sondern auch der Staat.

Der Staat hat nämlich die Linie Unterdrauburg-Wolfsberg als vollspurige Localbahn gebaut und in Betrieb gesetzt, hat in neuester Zeit den Betrieb selbst übernommen, der Staat hat nun an den Ausbau der Linie Rudolfsbahn-Wolfsberg ein um so erhöhtes Interesse, als er der Besitzer der Linie Unterdrauburg-Wolfsberg ist und auch aus strategischen Gründen sehr für diese Bahn eingenommen sein mußte. Es wird sich also darum handeln, den Landes-Ausschuß zu beauftragen, sich in erster Linie mit den großen Interessenten, mit dem Lande Kärnten und dem Staate, in's Einvernehmen zu setzen wegen der Kosten des Detailprojectes und wenn diese sicher gestellt sein werden, dann erst mit bestimmten Anträgen bezüglich des Ausbaues der Linie, Erwerbung der Concession u. s. w. an den Landtag heranzutreten. Ich habe nur noch zu bemerken, was die Spurweite der Bahn betrifft, daß sich der Eisenbahn-Ausschuß gedacht hat, diese Frage offen zu lassen und zwar aus dem Grunde, weil eben die Interessenten bezüglich der Frage der Spurweite auch ein Wort mitzureden haben werden.

Obwohl sich der Eisenbahn-Ausschuß nicht verschließen konnte, die Meinung auszusprechen, daß es schwierig sein werde, bei dieser Bahnlinie die Schmalspur aufrecht zu erhalten, weil eben die bereits bestehende Bahn Wolfsberg-Unterdrauburg normalspurig ist. Wie gesagt, hat der Eisenbahn-Ausschuß diese Frage offen gelassen und wird es Sache der späteren Erwägung und Beschlußfassung sein, die Spurweite zu bestimmen.

Ich empfehle daher dem hohen Hause die Anträge, wie sie vom Herrn Generalberichterstatter verlesen worden

sind, welche im Wesentlichen darauf hinausgehen, ein Detailproject für diese Bahnlinie zu gewinnen.

(Die Debatte wird geschlossen.)

Statthalter Freiherr von **Kübeck**: Ich benütze diesen Anlaß, um dem hohen Hause neuerlich zur Kenntniß zu bringen, daß von Seite des Handels-Ministeriums den Eisenbahnangelegenheiten in Steiermark das regste Interesse entgegengebracht wird und ich bitte überzeugt zu sein, daß dies auch in allen Angelegenheiten, die dermalen in Fluß kommen werden, der Fall sein wird. — Das Handelsministerium wird, wenn es sich auch nicht verschließen kann, daß die pecuniären Unterstüzungen einigermaßen mit Schwierigkeiten verbunden sein werden, allen Bestrebungen immerdar das regste Interesse entgegenbringen und alle erdenklichen Erleichterungen den Angelegenheiten zuwenden. (Beifall.)

(Die Anträge betreffend die Bahn Rudolfsbahn-Wolfsberg werden hierauf angenommen.)

Generalberichterstatter **Vogel**: Bezüglich der Bahn Kapfenberg-Seebach-Uu beantragt der Eisenbahn-Ausschuß (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

I. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, alle zur ehebaldigsten Sicherstellung des Baues der schmalspurigen Localbahn Kapfenberg-Thörl-Seebach-Uu auf Grund des Gesetzes vom 11. December 1890 erforderlichen Schritte zu unternehmen, und aufgefordert, die Erhöhung der erforderlichen Interessentenbeiträge anzustreben und endgiltig zu sichern; derselbe wird weiters ermächtigt, sodann in die Concessionsverhandlungen einzutreten, die Allerhöchste Concession für den Bau und Betrieb zu erwerben, den Bau in einer die Interessen des Landes vollkommen wahrenen Weise zu vergeben, mit der k. k. pr. Südbahngesellschaft einen Vertrag wegen Uebernahme des Betriebes abzuschließen; im Falle jedoch diese letzteren Verhandlungen nicht zu dem gewünschten Ergebnisse führen sollten, wird derselbe beauftragt, hinsichtlich der Betriebsführung dem hohen Landtage Bericht und Antrag zu erstatten, ebenso als wie in jenem Falle neuerlich an den hohen Landtag heranzutreten sein wird, wenn seitens der Interessentenschaft die erforderlichen Beitragsleistungen nicht sichergestellt oder bei den Concessionsverhandlungen sich herausstellen sollte, daß die Allerhöchste Concession nicht unter günstigen Bedingungen erlangt werden könnte, oder endlich, daß bei den noch weiter zu pflegenden Detailprojectsarbeiten sich ergeben würde, daß mit dem präliminirten Gesamtkostenbetrag von 700.000 fl. nicht das Auslangen gefunden werden kann.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, auch bezüglich des Ausbaues des Flügels von Seebach nach Turnau weitere Erhebungen, sowohl in technischer als auch commercieller Hinsicht zu pflegen, und für den Fall, als sich herausstellen sollte, daß auch bezüglich dieses Flügels die gesetzlichen Bedingungen zutreffen, dem Landtage in der kommenden Session Bericht und Antrag zu erstatten.

Durch die vorstehenden Beschlüsse finden die Petitionen Nr. 122 und 143 ihre Erledigung.“

Specialberichterstatter **Pösch**: Hoher Landtag! Es dürfte dem hohen Landtage nicht unbekannt sein, daß die Bevölkerung dieses Gebietes, welches von dieser Eisenbahn durchzogen werden soll, schon seit Jahren mit Petitionen an den hohen Landtag herangetreten ist, um den Ausbau dieser Bahn zu ermöglichen. Durch die Schaffung des Localisenbahn-Gesetzes ist die Frage in ein neues Stadium getreten, und die dortigen Interessenten haben sich zusammen gefunden, um die Angelegenheit in Fluß zu bringen, damit endlich einmal dieser Theil unseres Landes mit einer Verkehrsrichtung bedacht wird, welche die dortigen Verkehrsverhältnisse als unbedingt nothwendig erscheinen lassen. Es wurde vom Landes-Ausschusse eine Vorlage gebracht auf Ausbau dieser Eisenbahn nach dem Schmalspurssystem mit dem Anschlusse in Kapfenberg. Der Eisenbahn-Ausschuß hat diese Fragen einer eingehenden Erörterung unterzogen. Was das System betrifft, ist er den Ansichten des Landes-Ausschusses beigetreten, nachdem er vollkommen die Ueberzeugung hat, daß den Verkehrsbedürfnissen der dortigen Gegend mit der Schmalspurbahn vollkommen entsprechend Rechnung getragen werden kann, mit Rücksicht darauf, daß auch eine Weiterführung dieses Flügels über den Seeberg in aller nächster Zeit nicht zu gewärtigen ist, da die Verbindung Neuberg-Schrambach in der nächsten Zeit bevorsteht, es sich hier somit nur um eine Flügelbahn handelt, welche für die dortige Gegend von großer Wichtigkeit ist. Was den Anschluß betrifft, so hat sich die Stadtgemeinde Bruck erworben, den Anschluß dieses Flügels in Bruck anzustreben. Da Bruck einen Knotenpunkt und einen Kreuzungspunkt bildet, in welcher Station naturgemäß nicht nur alle Post- und gewöhnlichen Züge, sondern auch alle Schnell-, Eil-, und Expresszüge anhalten, so wurde auch der Anschluß dieses Flügels dort angestrebt. Der Eisenbahn-Ausschuß ist schließlich zu dem Resultate gelangt, daß es nicht gut angeht, neben einer normalspurigen Eisenbahn eine 4½ Kilometer lange Schmalspurbahn zu erbauen, weil jene Frachtgüter und Personen, welche von Norden kommen, und in jene Gegend befördert werden sollen, einen Umweg von neun Kilometer machen müßten, dieser Umweg auch den Betrieb vertheuern würde, und in Folge dessen die

aufgestellte Erträgnißberechnung heruntergedrückt wird. Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse ist der Eisenbahn-Ausschuß zum Beschlusse gelangt, auf den Anschluß in Bruck nicht zu reflectiren, sondern den Anschluß in Kapfenberg zu beantragen. Was die Ertragsberechnung betrifft, ist der Eisenbahn-Ausschuß nach meiner Ansicht in dieser Frage etwas zu streng vorgegangen; er hat den Maßstab angenommen, daß dort die wirtschaftlichen Verhältnisse auf der niedersten Stufe stehen, obwohl nach meiner Ueberzeugung jene Gegend nicht zu einer minder wirtschaftlichen Bedeutung herabgedrückt werden kann, da dort eine lebhaftere Industrie besteht, eine arbeitame und strebsame Bevölkerung sich befindet, der Verkehr schon heute dort ein sehr respectabler ist, wofür uns den Beweis liefert die Inanspruchnahme der dortigen Reichsstraße, welche ja in den seltensten Jahreszeiten als gut erklärt werden kann, weil entweder die ganze Straße neu geschottert, oder wenn der Schotter eingefahren ist, mit Koth überzogen ist. Von einer Gegend, wo man die öffentlichen Straßen derartig in Anspruch nimmt, kann man gewiß nicht sagen, daß sie eine minder wirtschaftliche Bedeutung habe. Der Eisenbahn-Ausschuß hat die Erträgnißberechnung des Landes-Ausschusses in der Richtung angefochten, da der Landes-Ausschuß die dortigen Kohlenlager mit in sein Calcül gezogen und die Verfrachtung dieser Kohle in den Ertrag der Eisenbahn eingerechnet hat. Nachdem jedoch dem Eisenbahn-Ausschusse eine beglaubigte Analyse über die Qualität dieser Kohle nicht vorgelegen, hat der Eisenbahn-Ausschuß bei der Ertragsberechnung dieser Eisenbahn die Verfrachtung der Kohle ganz aus dem Spiele gelassen, obwohl ich für meine Person der Ueberzeugung Ausdruck geben muß, daß soweit mir die Verhältnisse über die dortige Kohle bekannt sind, dieselbe einen acceptablen Antheil an der Verfrachtung nehmen wird, nachdem schon heute diese Kohle nicht nur in Alsenz, sondern auch in Kapfenberg, trotz der dortigen Einführung, zur Zimmerfeuerung in dortigen Bürgerhäusern verwendet wird. Der Eisenbahn-Ausschuß ist somit zu dem Antrage gekommen, daß der Landes-Ausschuß beauftragt werden soll, die Beiträge der einzelnen Interessenten etwas zu erhöhen, und wenn ihm das gelungen ist, diese Bahn in Angriff zu nehmen. Ich empfehle dem hohen Hause den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses, wie ihn der Herr Generalberichterstatter vorgelesen hat, und behalte mir vor, im Falle Einwendungen gegen diese Bahn vorgebracht werden sollten, dieselben zu widerlegen.

Abg. **Offenluger** (L.-G. Bruck): Hohes Haus! Wenn ich zum vorliegenden Antrage des Eisenbahn-Ausschusses das Wort ergriffen habe, geschieht es einzig und allein zu dem Zwecke, um diese Anträge dem hohen Hause zur Annahme wärmstens zu empfehlen (Bravo, bravo!);

namentlich aber möchte ich den im Punkt 2 dieses Antrages enthaltenen Auftrag dem hohen Landes-Ausschuß auf das Wärmste an das Herz legen und denselben bitten, ihn gütigst zu berücksichtigen, da es sich bezüglich des Ausbaues der Flügelbahn Seebach-Turnau factisch um das Wohl und Wehe dieser Orte handelt. Denn wenn nach Vollendung der Bahn von Kapfenberg nach Au diese Flügelbahn nicht gebaut würde, so müßte Turnau eben einen großen Schaden erleiden, einmal weil diese Orte ganz und gar dem Verkehre der Touristen und der Wallfahrer entzogen würden, und zweitens, weil zu bedenken ist, daß die Zufahrtsstraße von Turnau nach Seebach ganz neu angelegt werden müßte, was sicher 10.000 Gulden kosten würde. Diese 10.000 fl. könnten aber dem Baufonde für die Flügelbahn von Seebach nach Turnau zugewendet werden. Endlich glaube ich, daß nach der mir zugekommenen Information auch diese Flügelbahn wegen der im Turnauer Thale reichlich vorkommenden Kohlen und Erze und wegen des daselbst befindlichen reichen Holzbestandes sich rentiren würde. Aus diesen Gründen erlaube ich mir diese Angelegenheit dem hohen Landes-Ausschusse wärmstens an's Herz zu legen.

Abg. **Morre** (M.-G. Leibnitz): Hohes Haus! Nachdem Niemand gegen die Bahn und gegen den Eisenbahn-Ausschuß gesprochen hat, so bin ich überzeugt, daß die Vorlage ohne weiters angenommen wird. Ich bedaure nur, daß man von den Interessenten eine Erhöhung begehrt.

Ich würde einen Antrag sehr gerne gestellt haben, allein ich weiß, daß der Antrag, wenn ich auch noch so sehr beweise, daß durch diese Vorlage der Bau verzögert werden könnte, doch nicht angenommen wird; ich will also nicht weiter für die Sache eintreten, indem ich der Ueberzeugung Ausdruck gebe, daß das hohe Haus erfahren wird, daß der Betrieb dieser Bahn ein so günstiges Ergebnis haben wird, daß von einem Beitrag der Interessenten kaum die Rede sein dürfte.

Nachdem mir die persönlichen Verhältnisse des hohen Hauses bekannt sind, kann ich auch darüber schweigen. Ich bin nämlich der eigentliche Veranlasser dieses Baues, ich bin auch als Concessionär unterschrieben, mich geht aber die ganze Angelegenheit heute gar nichts mehr an. So lange ich noch engagirt war, habe ich hier im Hause mit keiner Silbe diesen Bahnbau unterstützt. Mit dem Tage, als ich die hohe Ehre hatte, als Vertreter der Stadt Leibnitz gewählt zu werden, habe ich aufgehört, für den Bahnbau Kapfenberg-Seebach irgend wie mich zu kümmern, weil ich es mit der Pflicht eines Abgeordneten unvereinbar halte, daß er Privatsachen mit öffentlichen Vertretungen vermengt. (Bravo!) Ich würde auch heute

das hohe Haus sofort verlassen haben, wenn ich noch Vormund jener Familie wäre, für die ich den Bahnbau durchzubringen suchte. (Beifall.)

(Die Debatte wird geschlossen.)

Specialberichterstatter **Pösch**: Nachdem Einwendungen gegen meine Auseinandersetzungen nicht erhoben wurden, sondern nur bezüglich der Petition der Gemeinde Turnau eine Befürwortung stattgefunden hat, erkläre ich, daß ich mich dieser Befürwortung vollkommen anschließe. — Ich habe mich schon im Eisenbahn-Ausschusse bemüht, die betreffende Petition zur weitgehendsten Berücksichtigung zu empfehlen und der Eisenbahn-Ausschuß hat auch den Landes-Ausschuß beauftragt, diese Petition der weitgehendsten Berücksichtigung zu unterziehen.

Ich empfehle die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses.

General-Berichterstatter **Bogel**: Ich möchte auf eine Bemerkung des Herrn Abg. Morre antworten. Derselbe ist der Ansicht, daß es nicht nothwendig wäre, die Interessenten-Beiträge zu erhöhen; nun der Herr Abg. Morre ist ja mit den Verhältnissen des dortigen Thales sehr gut bekannt und ich glaube und hoffe, daß er vollständig Recht hat.

Wenn das hohe Haus die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses mit dem Berichte des Landes-Ausschusses vergleicht, werden Sie finden, daß der Eisenbahn-Ausschuß zu einer ganz anderen Unterlage gekommen ist, wegen der Kohlen.

Es liegt dem Eisenbahn-Ausschusse kein Beweis vor, daß diese Kohle von dort aus exportirt werden kann.

Der Herr Abg. Morre, der die Verhältnisse besser kennt, ist anderer Ansicht und es war Niemand im Eisenbahn-Ausschusse, der das in Abrede stellen konnte, weil man eben heute nicht genau unterrichtet sein kann, ob die Kohle exportirt werden wird oder nicht.

Wenn ersteres der Fall ist, so werden die Interessentenbeiträge nicht erhöht werden.

Sobald nach dem Localbahn-Gesetze die 4percentige Verzinsung für das Land sichergestellt ist, wird keine weitere Anforderung gestellt werden.

(Die Anträge bezüglich der Bahn Kapfenberg-Seebach-Au werden angenommen.)

Landeshauptmann: Wir kommen zur Bahn Wiefelsdorf-Stainz.

Berichterstatter **Bogel**: Bezüglich der Strecke Wiefelsdorf-Stainz wird beantragt:

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, alle zur ehebaldigsten Sicherstellung des Baues der schmal-spurigen Localbahn Wiefelsdorf-Stainz auf Grund des Gesetzes vom 11. Februar 1890 erforderlichen

Schritte zu unternehmen, insbesondere die erforderlichen Interessenten-Beiträge zu erhöhen und endgiltig zu sichern, sodann in die Concessions-Verhandlungen einzutreten, die Allerhöchste Concession für den Bau und Betrieb zu erwerben, den Bau in einer den Interessen des Landes vollkommen wahren den Weise zu vergeben, mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wegen Uebernahme des Betriebes einen Vertrag abzuschließen; im Falle jedoch diese letzteren Verhandlungen nicht zu dem gewünschten Ergebnisse führen sollten, wird der Landes-Ausschuß beauftragt, dem hohen Landtage hinsichtlich der Betriebsführung Bericht und Antrag zu erstatten, ebenso als wie in jenem Falle, wenn seitens der Interessentenschaft die erforderlichen Beitragsleistungen nicht sichergestellt oder bei den Concessions-Verhandlungen sich herausstellen sollte, daß die Allerhöchste Concession nicht unter günstigen Bedingungen erlangt werden könnte, oder endlich, daß bei den noch weiter zu pflegenden Detailproject-Arbeiten sich ergeben sollte, daß mit dem derzeit präliminirten Gesamtkostenbetrage per 270.000 fl. das Auslangen nicht gefunden werden kann.

Hiedurch erledigen sich die Petitionen Nr. 145 und 153.“

Specialberichterstatter **Koller**: Hohes Haus! Bei der Linie Wiefelsdorf-Stainz handelt es sich um eine 11 Kilometer lange Flügelbahn, welche von der Station Wiefelsdorf der Graz-Köflacher Bahn abzweigen soll.

Die Nothwendigkeit dieser Bahn ist längst anerkannt und es spricht schon der Umstand dafür, daß bezüglich dieser Bahn seit dem Jahre 1872 Verhandlungen gepflogen werden.

Im vorigen Jahre hat sich die Graz-Köflacher Bahn-Gesellschaft bereit erklärt, diese Bahn als schmalspurige — nachdem sie früher als vollspurige in Aussicht genommen worden war — um 300.000 fl. zu bauen für den Fall, als der Bezirk Stainz einen Betrag von 160.000 fl. leisten würde, an welchem Betrage auch das Land zu participiren hätte.

Der Landtag ist auf diesen Vorschlag nicht eingegangen, und zwar auf Grund des Localbahngesetzes und es mußte der Landes-Ausschuß in Folge dessen beauftragt werden, wie es in der Sitzung vom 18. November 1889 geschah, Erhebungen über diese Bahn zu pflegen und in der nächsten Session darüber Bericht zu erstatten.

Diese Erhebungen haben ergeben, daß die in Frage kommenden Interessenten vollkommen opferwillig sind und auf Grund dessen wurde beschlossen, zur Ausarbeitung des Detailprojectes zu schreiten und nach Annahme der

in Frage stehenden Vorlage von Seite des Landtages kann ehestens mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Die Kosten für die Herstellung der Bahn sammt Fahrpart und Intercalarzinsen sind mit 270.000 fl. präliminirt.

Auf Grund des Localbahngesetzes würde die 4 per. Verzinsung und Tilgung des Anlagecapitalen innerhalb 90 Jahren ein Erforderniß von rund 11.200 fl. pro Jahr ergeben.

Die von Seite des Landes-Ausschusses geschehene Anfrage beim Bezirke hat ergeben, daß derselbe als Verkehrsmenge pro Jahr 24.000 Tonnen hinstellt.

Sammt dem entsprechenden Verkehr an Stückgütern und dem Personenverkehr würde auf dieser Grundlage ein Reingewinn von 9000 fl. resultiren.

Nach theoretischer Methode entspricht ein solches Resultat einem Verkehrsgebiete von mittlerer wirthschaftlicher Bedeutung, nimmt man aber ein Gebiet von niederer wirthschaftlicher Bedeutung an, so resultirt nur ein Betrag von 6000 fl.

Es hat auch der Landes-Ausschuß sich vorerst auf den Standpunkt gestellt, von diesen 9000 fl. nur zwei Drittel, mithin den zweitgenannten Betrag mit 6000 fl. in Aussicht zu nehmen.

Was den entfallenden garantirten Jahreszuschuß des Bezirkes Stainz anbelangt, so wurden von demselben 5200 fl. angeboten und außerdem wurden von Seite des Landes-Ausschusses die Leistung von Beiträgen à fond perdu verlangt.

Es wurden nun solche von Privatinteressenten im Betrage von 10.000 fl. gewidmet und es wurde die theilweise unentgeltliche Abtretung von Grund und Boden in Aussicht gestellt.

Die Graz-Köflacherbahn hat für die Erbauung dieser Bahn nennenswerthe Erleichterungen zugesagt, welche sich, wenn man dieselben capitalisire, mit 20.000 fl. bewerthen lassen.

Dem Anlagecapital von 270.000 fl. gegenüber steht ein gesammter Interessentenbeitrag von rund 175.000 fl., oder wenn ich das in Percente umseze, 65% des Gesammterfordernisses; außerdem aber ist zu bemerken, daß bei Herstellung dieser Bahn dem Lande ein Ersparniß von 4000 fl. an Straßenerhaltungskosten erwächst.

Als diese Vorlage des Landes-Ausschusses von Seite des Eisenbahn-Ausschusses einer Prüfung unterzogen wurde, glaubte der Eisenbahn-Ausschuß, vorerst sich mit diesem Ersparnisse bezüglich der Straßen nicht befreunden zu können, nachdem auf Grund des Localbahngesetzes man nur rein mit dem Ertragnisse der Bahn zu rechnen hat.

Bei weiterer eingehender Prüfung hat man sich be-

wogen gefunden, die bereits im Jahre 1887 von Seite der Graz-Köflacherbahn geschehenen Erhebungen der Frachtmengen zur Grundlage zu nehmen.

Diese Erhebung hat damals 8000 Tonnen ergeben, wenn wir die vom Jahre 1887 bis heute naturgemäß eingetretene Erhöhung dieser Frachten annehmen, und wenn wir ferner für den Anfang des Bahnbetriebes die weitere Steigerung mäßig annehmen, glaubten wir die Ziffer von 12.000 Tonnen, zu welcher der Eisenbahn-Ausschuß gekommen ist, nicht zu hoch gegriffen zu haben.

Es würde nach dieser Berechnung sammt dem Personen- und Stückgüterverkehr eine gesammte Roheinnahme von 16.000 fl. sich ergeben.

Sämmtliche Betriebskosten, ebenfalls sorgfältig und genau berechnet, stellen sich auf 11.000 fl., wobei ich bemerken muß, daß der Eisenbahn-Ausschuß die Betriebskosten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn pro Kilometer zu Grunde gelegt hat, welche dieser auf ihren vollspurigen Neben- und Localbahnen erwachsen, und welche sich genau erhoben, auf 740 fl. stellen.

Wenn wir zu den garantirten Jahreszuschüssen des Bezirkes Stainz per 5200 fl. die Zinsen per 400 fl. des à fond perdu gewidmeten Betrages und die Zinsen jenes Betrages, der durch die Leistungen der Graz-Köflacherbahn im Capitalbetrage von 20.000 fl., welche Zinsen 800 fl. ausmachen, hinzurechnen, ergibt sich eine Einnahme von 11.520 fl.; das Gesammterforderniß wurde mit 11.200 fl. berechnet, daher nach Abrechnung ein zu erwartender Ueberschuß von 320 fl.

Aus alldem glaubte der Eisenbahn-Ausschuß zur Ueberzeugung gekommen zu sein, daß, wenn die Kosten der Bahn sich nicht theurer als auf 270.000 fl. stellen, diese Linie bauwürdig und in jeder Beziehung geeignet ist, die wirthschaftliche Bedeutung des Bezirkes Stainz zu heben, — frühere Erhebungen der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen hatten bereits ein lebenskräftiges und entwicklungsfähiges Unternehmen in Voraussicht nehmen gekonnt; der Eisenbahn-Ausschuß war im Großen und Ganzen, im Allgemeinen mit den Anträgen des Landes-Ausschusses einverstanden, glaubte aber mit Rücksicht darauf, daß die Verkehrsmengen sich nach seiner Berechnung niederer herausstellen und für die ersten Jahre der Betrieb kein sehr großer sein dürfte, mit großer Vorsicht vorgehen zu sollen und die Interessentenbeiträge erhöhen lassen zu sollen.

Ich kann diesbezüglich mittheilen, daß nach den jüngsten Nachrichten, welche mir von Seite des Herrn Referenten des Landes-Ausschusses zu Theil geworden sind, die Interessentenbeiträge seither bereits um eine beträchtliche Summe erhöht wurden, so daß, wenn bis nun

320 fl. Ueberschuß resultirten, derselbe durch die Zinsen des neuesten Mehrbetrages, welcher gewidmet wird, noch um einige hundert Gulden steigen wird.

Zum Schlusse möchte ich noch erwähnen, daß gegen die Erbauung dieser Bahn 19 Gemeinden von den 37, welche dem Bezirke Stainz angehörten, Petitionen überreicht haben.

Diese Petitionen legen Verwahrung dagegen ein, daß der Bezirk den Beschluß gefaßt hat, sich an diesem Bahnbau zu betheiligen.

Ich werde Se. Excellenz den Herrn Vorsitzenden bitten, einen Passus dieser Petitionen — es sind nämlich alle Petitionen gleichlautend — vorlesen zu dürfen.

Es heißt hier bezüglich der Bahn Wieselssdorf — Stainz wörtlich — (liest):

„Wie erzählt wurde, und wie es auch gewiß auf Wahrheit beruht, ist dieser Beschluß mit sämtlichen Stimmen gegen eine einzige dahin gefaßt worden, daß sämtliche Gemeinden des Bezirkes mit den Industriellen und den Bürgern des Marktes Stainz nach den Procenten der directen Steuern mit einem Betrage von 60.000 fl. zum Baue dieser Eisenbahnlinie aufzukommen haben.“

Nach den eingeholten Erkundigungen ist das wahrscheinlich erzählt worden, beruht aber gewiß nicht auf Wahrheit, denn der Beschluß, der damals vom Bezirke gefaßt wurde, lautet für 125.000 fl. 4percentige Verzinsung und Amortisation zu leisten.

Die eine Gegenstimme in der damaligen Sitzung hat verlangt, daß dieser Beschluß für nicht gültig erklärt werde.

Der anwesende Regierungsvertreter aber hat dieses Begehren zurückgewiesen und den Beschluß des Bezirkes als vollkommen legal erklärt; es war mithin für den Eisenbahn-Ausschuß kein Anlaß, nachdem diese Petitionen für's erste auf falscher Grundlage beruhen, für's zweite sich auf einen Punkt beziehen, dessen nähere Untersuchung nicht Sache des Eisenbahn-Ausschusses sein kann, sich mit dieser Petition weiter zu befassen, und wird daher im Antrage lediglich empfohlen, daß dieselben mit als erledigt anzusehen sind.

Abg. **Kurz** (L.-G. Stainz): Ich befinde mich nicht in gleich günstiger Lage wie der Herr Vorredner, für die in Rede stehende Bahn zu sprechen, sondern es obliegt mir die schwere Pflicht, gegen die Bahn Wieselssdorf-Stainz zu sprechen. Es ist allerdings eine bekannte Thatsache, daß sich die Bürger von Stainz oder vielmehr etliche Männer dieser Marktgemeinde, welche zugleich auch an der Spitze des Bezirkes stehen, möglichst Mühe gegeben haben, für Stainz eine Bahn zu erlangen, daß sie in dieser Beziehung keine Mühe, keinen Weg gescheut

haben, ja daß es auch endlich durch die Majorität der Bürger von Stainz in der Bezirksvertretung dahin gekommen ist, daß der Bezirk zu großen Opfern für diese Bahn herangezogen werden soll.

Meine Herren, ich verarge es den betreffenden Herren von Stainz nicht, daß sie sich so sehr um die Bahn bewerben. Sie hoffen für den Markt großen Nutzen und Aufschwung, vielleicht einen stärkeren Fremdenverkehr und in anderer Beziehung nur Nutzen und Vortheil. Daß aber die Landbevölkerung gegen die Erbauung dieser Bahn ist, das dürfen wir denselben auch nicht verargen. Beweis dessen sind die dagegen überreichten Petitionen von 19 Gemeindevertretungen. Wenn diese Bahn zur Ausführung gelangt und sich nicht rentiren wird, was überall, nur nicht in diesem Hause gesagt wird, so werden diese Gemeinden eine schwere und dauernde Belastung erleiden. Von Seite des Bezirkes Stainz wurden allerdings Ziffern vorgeschoben, um den Bau dieser Bahn leichter zu ermöglichen. Nicht weniger als 24.000 Tonnen Frachtmenge wurden angegeben. Meine Herren, der Eisenbahn-Ausschuß hat aber von diesen 24.000 Tonnen allerdings zwei Drittel gestrichen, so daß nur 8000 übrig bleiben. Warum, meine Herren, der Eisenbahn-Ausschuß diese Zurücksetzung der Frachtmenge vorgenommen hat, ist eigentlich nicht recht aufgeklärt. Die Ursache dürfte die sein, daß eben, wie hier in der Vorlage gesagt ist, die Graz-Köflacherbahn im Jahre 1887 wahrscheinlich Erhebungen gepflogen und diese Frachtmenge von 8000 Tonnen herausgebracht hat. Ich gebe zu, daß allerdings die Zurücksetzung dieser Frachtmenge von 24.000 auf 8000 Tonnen sehr gerechtfertigt war. Ich kann nicht unterlassen, auf die verschiedenen Posten aufmerksam zu machen, welche von Seite der Bezirksvertretung Stainz in Bezug auf die Frachtmenge angeführt wurden. Es heißt auf Seite 41 der Landes-Ausschußvorlage, daß 1300 Tonnen Kohle zur Verfrachtung kommen werden. Ich will von dieser Ziffer jetzt nicht sprechen und werde später darauf zurückweisen.

„Kalk 150 Tonnen.“ Meine Herren, ich möchte wohl zweifeln, daß 150 Tonnen Kalk nach Stainz sollten verfrachtet werden; da müßten alle zwei Wochen drei Fuhren verfrachtet werden. Ich lebe mitten im Bezirke und kenne die Verhältnisse, ich muß aber behaupten, daß da sehr viel über die Schnur gehaut ist. Für Holz- (Schnitt-, Brenn- und Bauholz) ist eine Menge von 9000 Tonnen angegeben. Ueber diese Ziffer will ich gar nichts sagen, obwohl ich nicht bestimmt weiß, daß diese Ziffer auf richtiger Basis beruht. Aber von dem nächsten Materiale: „Bau- und Plattensteine 3500 Tonnen“ — da muß ich sagen, das ist wieder eine Summe, zu welcher ich

nicht schweigen kann. Bausteine gehen bekanntlich nicht von unserem Bezirke hinaus und wenn eine Bahn erbaut wird, so werden auch solche nicht hinausgehen, weil die Zufuhr von den Steinbrüchen zur Bahn zu weit und die Verfrachtung zu kostspielig ist. Plattensteine gehen allerdings hinaus, aber nicht so wie in früherer Zeit. Man kann nur mit den Plattensteinen rechnen. Es müßten täglich sechs Fuhren Plattensteine hinausgehen, die Fuhr zu 20 Metercentner gerechnet. Ich kenne die Verhältnisse und habe auch mit Steinmegmeistern gesprochen und die sagen, einmal ist das Geschäft gut gegangen, jetzt aber nicht mehr. Ein Steinmegmeister sagte: „Früher habe ich 14 bis 16 Arbeiter in den Steinbrüchen gehabt, gegenwärtig aber nur drei.“ Er sagte auch, daß wöchentlich höchstens drei Fuhren Steine zur Auslieferung kommen. Daraus kann man sehen, wie sehr diese Ziffer übertrieben ist. Ein weiterer Punkt ist „Schotter 700 Tonnen“. Wohin die verfrachtet werden sollen, ist mir unbekannt. Eingeführt wird Schotter allerdings, aber auf der Strecke Stainz-Lannach.

„Getreide 3200 Tonnen.“ Meine Herren, das ist 32.000 Metercentner Getreide. 32.000 Metercentner machen bei Weizen, den Hektoliter zu 80 Kilo gerechnet, 40.000 Hektoliter aus. Es käme da ein Betrag heraus, daß auf jede der 36 Landgemeinden Stainz jährlich über 1000 Hektoliter zur Einfuhr kommen müßten. Wenn unser Bezirk eine Wüste wäre und gar kein Getreide geerntet würde und dann so viel zur Einlieferung käme, so würde Niemand Hunger leiden dürfen. Ausgeliefert wird kein Getreide, man muß einfach bloß von einer Einfuhr sprechen. Ich muß beifügen, daß wenigstens 20 Gemeinden im Bezirke sind, welche kein Getreide einführen, es müßten auf den übrigen Rest 40.000 Hektoliter kommen. Ein weiterer Gegenstand „Wein und Most 300 Tonnen.“ Das wären beiläufig 1000 Halbstartin. Ich gebe zu, in unserem Bezirke wird sehr viel Wein und Most gewonnen, aber die Erfahrung lehrt, daß durchschnittlich innerhalb 10 Jahren nur ein günstiges Obst- und Weinjahr ist. Ich gebe zu, daß in irgend einem Jahre so viel zur Verfrachtung kommen könnte, aber die Erfahrung lehrt auch, daß innerhalb 10 Jahren drei bis vier Mitteljahre sind, wo zur Verfrachtung kaum der dritte, vierte Theil kommen könnte; aber es sind immer auch mehrere Jahre, die gar kein Erträgniß liefern, so daß selbst solche Grundbesitzer, welche 30 bis 40 Startin Most in einem günstigen Jahre gewinnen, in einem solchen Jahre nicht einmal ihren eigenen Bedarf gewinnen. Es kann also nicht angenommen werden, daß jedes Jahr so viel zur Verfrachtung kommt. Ganz dasselbe ist beim Obst. „Malz und Hopfen 500 Tonnen“.

Wir haben nur eine Brauerei im Bezirke Stainz

und diese erzeugt nicht so viel Bier, daß der Bedarf des Bezirkes gedeckt werden kann; es wird Grazer Bier eingeführt. Im Sommer wird in drei Gasthäusern Grazer Bier geschänkt. Ueber die Grenzen des Bezirkes geht kein Bier hinaus. Wenn diese Brauerei so viel Malz und Hopfen verwenden würde, wie würde diese Brauerei aussehen. Gerste und Hopfen werden im Bezirke nicht gebaut, es kann also nur die Einfuhr genommen werden. Der nächste Punkt ist „Mast- und Schlachtvieh, sowie Schweine 20.2200 Tonnen.“ Dieser Punkt wird im Erfolge ganz verschwinden. Es liegen da Beispiele vor. In Deutschlandsberg sind vier Ochsenhändler. Deutschlandsberg ist zwei Stunden weiter von der Hauptstadt entfernt als Stainz. Die Ochsen werden von dort nicht mit der Bahn verfrachtet, trotzdem sich in Deutschlandsberg ein Bahnhof befindet. Ebenso ist es in St. Florian. Dort ist ein Schweinehändler, welcher jede Woche Schweine zum Markte nach Graz bringt. Es wird nie die Bahn benützt, man zieht immer die Achse vor, warum, weil das Vieh im Waggon abgemartert und abgeängstigt wird. Jedes Paar Ochsen, das mit der Bahn befördert wird, schaut um 10 fl. weniger werth aus, wenn es in Graz auswaggonirt wird, als wenn es am frühen Morgen schonend dahin getrieben wird. (Richtig). So ist es auch bei den Schweinen, welche per Achse verfrachtet werden. Ich glaube also den Beweis erbracht zu haben, daß diese Post sich verlieren wird. Ich habe auch mit Händlern von Stainz gesprochen, sie sagten, die Bahn werden wir nur benützen, wenn ein Muß vorhanden ist, in einem Seuchenfalle, wenn der Trieb nicht gestattet wird oder wenn die Viehstücke zum Triebe nicht geeignet sind, sonst werden wir die Bahn nicht benützen.

Ich werde nur noch von einem Gegenstande sprechen, nämlich von den Fabrikmaterialien, die mit 1200 Tonnen Einfuhr und 900 Tonnen Ausfuhr angesetzt sind. Ich kann mir nicht erklären, wie da mehr Einfuhr als Ausfuhr sein wird, da das Holz zum Beispiel zu Bündhölzchen und zu Kisten im Bezirke gewonnen wird. Ich kann mir nur dann eine größere Einfuhr erklären, wenn die Kohle mit gemeint ist, dann wird aber der erste Posten hier in der Vorlage „Kohle“ mit 1.300 Tonnen bis auf ein kleines Minimum verschwinden, weil der Kohlenbedarf im Bezirke Stainz nicht so groß ist. Das geht aus der Ziffer hervor, wieviel Holz und Bretter zur Verfrachtung kommen. Meine Herren, der Umstand, daß die Ziffern so überschritten waren, hat den Eisenbahn-Ausschuß bewogen, zwei Drittel davon zu streichen. Meine Herren! ich kann mich nicht enthalten, darauf hinzuweisen, daß, als ich vor zwei Jahren im hohen Hause in eben derselben Angelegenheit einen Ausdruck gebrauchte, der mir

den Ordnungsruf einbrachte — und will nur darauf aufmerksam machen — weil bei diesen Angaben wieder so stark über die Schnur gehaut wurde.

In Bezug auf die Haltestelle Neudorf sind, wie es in der Vorlage heißt, 1000 Gulden Einnahme angenommen. Der Erfolg wird lehren, daß diese Ziffer ganz verschwindet, oder sich auf eine Kleinigkeit reduciren wird, über die man gar nicht sprechen darf. Ich lebe in der Nähe dieses Ortes. Es ist wenig Frachtenverkehr, der Personenverkehr fällt ganz außer Betracht. Ich weiß nicht, woher diese Einnahme kommen soll. Meine Herren, ich will jene Ziffer hinnehmen, die der Eisenbahn-Ausschuß aufgestellt hat. Wie ist die Graz-Köflacher Gesellschaft zu diesen 8000 Tonnen gekommen, ich glaube das erklären zu können. Die Graz-Köflacher Bahngesellschaft hätte die Bahn bauen sollen; sie wird erhoben haben, wie groß die Frachtenmenge sein wird, welche an den Hauptverkehrsadern die Grenze des Bezirkes passirt. Ich muß darauf aufmerksam machen, daß werden die Ziffern vom ganzen Bezirke gewesen sein. Zu dem neuen Projecte der Wiefelsdorf-Stainzer Bahn kann man nicht den ganzen Bezirk rechnen im Hinblick auf Entfernung und Terrainschwierigkeiten, mit Rücksicht darauf, daß der Bezirk Stainz von der Graz-Köflacher Bahn beinahe umrahmt wird, und daß in unserem Bezirke zwei Bahnstationen und eine Haltestelle sich befinden.

Es ist selbstverständlich, daß Gemeinden, welche diesen Stationen nahe liegen, nicht nach Stainz, sondern dorthin verkehren werden, und es hat die Erhebung ergeben, daß 19 Gemeinden mit 9000 Einwohnern die Bahn Stainz nicht werden benützen.

In dem Bezirke Stainz mit 16.360 Bewohnern, sind mehr als die Hälfte, welche sich nie an dieser Bahn theiligen werden, es bleibt nur ein Rest von beiläufig 7000, und von diesen müssen noch nahezu 1000 abgezogen werden, da bekanntlich im vorigen Jahre laut Landtags-Beschluß die Gemeinde Wilzbach vom Bezirke abgetrennt wurde. Also die 800 Tonnen darf man auch nicht für richtig annehmen.

Wie jedoch der Eisenbahn-Ausschuß dazu kommt, auf Grund einer Wahrscheinlichkeitsrechnung die Frachtenmenge um 50 % steigen zu lassen, ist mir unbegreiflich. Bei einem solchen Unternehmen, wo hunderttausende von Gulden hineingesteckt werden, darf man nicht mit Wahrscheinlichkeiten rechnen, da muß man der Sache genau auf den Grund sehen. Ich möchte deshalb hervorheben, daß ich ganz mit Sicherheit voraussetzen kann und das ist nicht nur meine Ansicht, das hört man überall, — daß sich diese Bahn nie rentiren könne, und in dieser Beziehung ist es gerechtfertigt, wenn die Gemeinden des Bezirkes

Stainz sich bezüglich ihres Theiles wehren, damit sie nicht eine schwere Belastung erleiden.

In Bezug auf den Inhalt der Petition, über welche sich der Referent geäußert hat, möchte ich erklären, daß der Verfasser der Petitionen den Bezirksvertretungsbeschluß nicht gekannt hat. Ich bin dazu gekommen, als Verbreiter dieser Petitionen zu fungiren, weil ich die Einladung, in welcher durchaus nichts Unrechtes enthalten war, für meine Person unterfertigt habe. Auch ich habe den Bezirksvertretungsbeschluß nicht gekannt. Ich glaube, wenn sich die Bahn nicht rentirt, wird die Bevölkerung gewiß mehr belastet werden, als wie in dem Falle, wenn der Bezirk 6000 fl. beigetragen hätte. Dies hätte er innerhalb 12 Jahren, also 600 fl. per Jahr zu zahlen gehabt; wenn sich die Bahn nicht rentirt, wird der Bezirk Stainz eine dauernde Belastung erleiden, und für eine unabsehbare Reihe von Jahren 5200 fl. zu zahlen haben. Das ist der Grund, welcher mich bewogen hat, dagegen zu sprechen im Namen meiner Wähler, und ich werde auch dagegen stimmen.

Abg. **Kautschitsch** (St.-G. Voitsberg): Bei der umfangreichen Tagesordnung, welche zur Erledigung kommt, hatte ich nicht die Absicht, mich zum Worte zu melden. Nachdem aber von Seite des Abg. Kurz gegen die Vorlage Weiz-Stainz gesprochen worden ist, habe ich mir erlaubt, mich zu melden. Ich hatte vor zwei Jahren Gelegenheit von dieser Stelle aus die Verhältnisse, wie sie im Bezirke Stainz herrschen, zu schildern und habe hervorgehoben, daß eben durch den Bau auswärts die Verkehrs-mittelverhältnisse in Stainz sich verschoben haben. Ich habe hervorgehoben, daß der Bezirk Stainz dadurch aus dem Hauptverkehre des Weltmarktes ausgeschlossen worden ist, daß die dortige fleißige strebsame Bevölkerung der Verarmung anheim fällt, wenn ihr nicht die Mittel geboten werden, ihre Producte auf billigere und schnellere Weise zu Markte zu bringen. — Damals handelte es sich um Bewilligung einer Subvention zum Bau einer Bahnverbindung von Weiz nach Stainz. — Obwohl damals auch der Abg. Kurz gegen die Gewährung dieser Subvention gesprochen hat, hat der Landtag in Würdigung der obwaltenden Umstände doch den Beschluß gefaßt, dem Bezirke Stainz behufs Herstellung der Bahnverbindung eine Subvention von 100.000 fl. zu gewähren. Die Gründe, welche damals den hohen Landtag bewogen haben, diese Subvention zu bewilligen, waren die, daß, wenn ein Bahnbau nicht zu Stande gekommen wäre, das Land verpflichtet gewesen wäre, entweder die Bezirksstraße 1. Classe von Stainz nach Leubach zu corrigiren oder ganz umzulegen. Nach den vorliegenden Erhebungen des Landesbauamtes hätte die Construction dieses Straßenzuges den Betrag von

158.000 fl. und die Umlegung den Betrag von 194.000 fl. beansprucht und hätte das Land zu diesen Kosten die Hälfte nämlich 79.000 bezw. 97.000 fl. betragen sollen. Weiters wäre durch die Bahnverbindung die Landes-Subvention, welche jährlich für die Bezirksstraße 1. Classe ertheilt werden muß, im Betrage von 5000 fl. auch erspart geblieben. Von dieser Ansicht ausgehend, hat der Landtag die Subvention beschlossen. Nun nachdem die Verhandlungen des Bezirkes Stainz mit der Graz-Köflacher Bahn bezüglich der Herstellung dieser Bahnlinie zu keinem Resultate führten und der Termin für diese Subvention mit dem Jahre 1889 zu Ende gieng, ist im Vorjahre der Bezirk Stainz bittlich geworden, um eine Verlängerung des Termines bis Ende December 1890. Diese Verlängerung ist abgelehnt worden mit Rücksicht darauf, weil das Localbahngesetz beschleße und die Bahnverbindung Weiz-Stainz in das Localbahngesetz eingereicht worden ist.

Aus dem Berichte des Landes-Ausschusses und des Eisenbahn-Ausschusses geht hervor, daß der sehnlichste Wunsch der Bevölkerung des Bezirkes Stainz seiner Erfüllung entgegen geht und daß die in Verhandlung stehende Localbahn Dank der opferwilligen Betheiligung der Interessenten zu Stande kommen soll.

Nun erleben wir heute das Schauspiel, der Abgeordnete von Stainz spricht gegen die Bahnvorlage und stützt sich darauf, daß die Bevölkerung eine Bahn nicht wünscht, und verweist diesfalls auf die Petition. Nun ich muß aufrichtig gestehen, daß mir diese Stellungnahme unerklärlich ist; während aus allen Theilen Steiermarks Petitionen einlaufen von Hunderten von Gemeinden, welche den Wunsch haben, Bahnen zu bekommen, welche sich wünschen würden, wenn sie heute schon auf dem Standpunkte stehen würden, wie die Bahn Weiz-Stainz, welche der baldigen Realisirung entgegengeht, ist es mir ungreiflich und ich kann es mir nicht vorstellen, daß gerade für den Bezirk Stainz ein Verkehrsmittel, welches allgemein gewünscht wird, nicht von Nutzen sein soll. Der Abgeordnete hat als solcher, sowohl die Interessen seines Wahlbezirkes, wie die Interessen des Landes zu wahren. Er thut aber keines von beiden. (Widerspruch rechts.)

Der Bezirk Stainz besteht aus 37 Gemeinden, von diesen haben 19 gegen diese Bahnvorlage petitionirt. Durch diese Ziffer ist nachgewiesen, daß er sich mit der Majorität des Bezirkes im Widerspruche befindet. In welcher Weise diese Petitionen zusammengekommen sind, will ich später des Näheren erklären. Die allgemeinen Landes-Interessen läßt er dadurch aus dem Auge, weil er der Entlastung des Landes, die dadurch eintritt, daß die Subvention für die Bezirksstraßen in Folge der Bahnverbindung aufhören wird, entgegentritt und andererseits, weil er einen Bahn-

bau zu hintertreiben sucht, welcher sich nachgewiesenermaßen mit 4% verzinst und in mehreren Jahren dem Eisenbahnfonde noch mehr Einnahmen zuführen wird.

Zurückkommend auf die Petitionen, habe ich festzustellen, daß dieselben nur durch eine maßlose Agitation zu Stande gekommen sind (Widerspruch rechts), daß diese Petition ehrenrührige Ausfälle gegen eine autonome Körperschaft, die Bezirksvertretung enthält und daß sowohl der Verfasser dieser Petition als auch der Verbreiter derselben vom Bezirke Stainz strafgerichtlich belangt werden.

Der Verfasser dieser Petitionen, welche gleichen Inhaltes sind, ist der Pfarrer N i e d l und der Verbreiter ist der Abg. K u r z. Diese beiden Herren sind Mitglieder der Bezirksvertretung Stainz und sind von den Beschlüssen, welche am 17. Juli d. J. in der Bezirksvertretung in öffentlicher Versammlung gefaßt worden sind, informirt und diese Beschlüsse haben den Gegenstand der Verhandlungen mit den Landes-Ausschüsse zur Herstellung der Bahn gebildet; die Sitzung war eine öffentliche, in Folge dessen mußte es den Herren bekannt sein, welche Beschlüsse gefaßt worden sind. Ich überlasse es einem Jeden, sich ein Urtheil über solche Petitionen zu bilden, ich muß es aber offen aussprechen, daß solche Petitionen an Werth verlieren und daß solche Petitionen, die Anlaß zu gerichtlicher Verfolgung geben, als ein wirklich maßloser Mißbrauch des Petitionsrechtes bezeichnet werden müssen. Bezüglich der Frachten, welche vom Bezirke Stainz angegeben worden sind, erlaube ich mir zu bemerken, daß durch zwei Jahre die Wegmacher des Bezirkes Stainz beauftragt waren, die Frachten, welche auf der Straße verkehren, sowohl nach Quantität, wie nach der Kategorie aufzuschreiben und die Wegmacher mußten alle Sonntag bei dem Bezirksobmann erscheinen und die Wahrnehmungen abgeben. Die Mengen, die dort aufgenommen worden sind, bezogen sich auf den Stand von 6 Uhr Früh bis 6 Uhr Abends. Nun ist der Verkehr vor 6 Uhr Früh und nach 6 Uhr Abends auch ziemlich rege und diese Frachten sind in die Berechnung nicht mit einbezogen worden. Uebrigens gesteht der Herr Abg. K u r z selbst zu, daß ja die Frachten, welche so angenommen worden sind, durch den Eisenbahn-Ausbruch auf das richtige Maß zurückgeführt worden sind, u. zw. mit Bezug auf die Erhebungen, welche die Graz-Köflacher Bahn gemacht hat, als sie die Absicht hatte, die Bahn zu bauen.

Die Erhebungen haben damals ein Frachtquantum von 74.000 Metercentner ergeben, wenn ich mich recht erinnere, ich kann jedoch für die Ziffer nicht einstehen. Auf dieser Basis hat der Eisenbahn-Ausschuß die Berechnungen aufgestellt, die Interessenten haben ihre Beiträge geleistet und nachdem über Beschluß des Eisenbahn-Ausschusses die Interessenten-Beiträge erhöht werden mußten,

ist das, wie der Berichterstatter gesagt hat, bereits geschehen durch den Markt Stainz und durch eine hochgestellte Persönlichkeit, die an der Sache auch sehr interessiert ist. Der Eisenbahn-Ausschuß hat die Angelegenheit durchberathen, er ist von der Ueberzeugung ausgegangen, daß nur solche Bahnen gebaut werden sollen, welche die vorausgesetzte Verzinsung von 4% nach § 4 des Localbahngesetzes erwarten lassen, und wenn der Eisenbahn-Ausschuß den Bau der Localbahn befürwortet, thut er es mit ganz gutem Gewissen und wenn er eine Bahn vorschlägt, die den Bedingungen des Localbahngesetzes nicht entspricht, hat er die ganze Verantwortung zu tragen.

Uebrigens erlaube ich mir zu bemerken, daß der Eisenbahnrat, welcher zu diesem Zwecke geschaffen wird, um solche Projecte nochmals zu prüfen, Gelegenheit haben wird, sich noch über diese Bahn auszusprechen. Ich erlaube mir daher, Sie zu bitten, die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses anzunehmen.

Abg. Dr. **Nochlizer** (S.-K. Graz): Wenn ich mir erlaube, das Wort zu ergreifen, geschieht es, um die Urtheile über die Verhältnisse im Bezirke Stainz, und die Verhältnisse der Bahn aufzuklären. Es wurden vielfach die Erhebungen erwähnt, die seitens der Graz-Köflacher Bahn gemacht worden sind, um zu erfahren, in wie weit sich ein Calcul aufstellen läßt, um die Bahn Wiefelsdorf-Stainz herzustellen. Der geehrte Herr Abg. Kurz hat die Aufstellung des Landes-Ausschusses, nach welcher eine Frachtsumme von 24.759 Tonnen sich ergibt, sehr eingehend bemängelt, und ich muß gestehen, er hat da vollständig Recht. Allein ich will nicht einen Stein auf die Bezirksvertretung Stainz werfen, von welcher diese Erhebungen herrühren, denn wenn eine Bezirksvertretung optimistisch ist, gegenüber den Erhebungen eines Ministeriums, so muß man es entschuldigen, wenn beispielsweise die Erhebungen des Ministeriums in dieser Strecke, wie sie seinerzeit gepflogen worden sind, eine Frachtmenge von 945 Meterzentner nachzuweisen suchten.

Diese Erhebungen wurden seinerzeit amtlich gepflogen, und die Bezirksvertretung als Privatkörperschaft, der nicht das Materiale und die Mittel zur Verfügung standen, möchte man außerdem in der Frage entschuldigen, weil sie eben Partei in der Sache war.

Der Herr Abg. Kurz hat bereits nachgewiesen, in wie weit die Ziffern unrichtig sind, und ich kann mir erlauben, ihm in der Richtung zuzustimmen, weil das Frachtenquantum in der gewissenhaftesten Weise von mir erhoben worden ist, welches in der Relation Stainz-Wiefelsdorf sich befindet, insoweit es zur Graz-Köflacher Station Preding gravitirt und welches 7893 Tonnen betragen hat, daß auch den Resultaten dieser

Erhebungen, die gemacht worden sind, inwieweit eine Frachtvermehrung eintritt, ein 25% ger Zuschlag hinzugezählt wurde und daß auch diese Ziffer noch keine Grundlage bildete, für die Rentabilität dieser Linie.

Der Eisenbahn-Ausschuß hat in seiner Aufstellung dasselbe gethan. Wenn im Allgemeinen über die Schwierigkeiten gesprochen wird, welche für die Herstellung von Localbahnen in Steiermark bestehen, bin ich der Erste, welcher seine Meinung heute sowohl, als auch im Eisenbahn-Ausschusse ausgesprochen hat, daß die Vorbedingungen für die Rentabilität von 4% im großen Ganzen im Lande für Local-Eisenbahnen kaum vorhanden sind und daraus folgt naturgemäß, wenn das Landesbahngesetz eine dem Sinne und Geiste entsprechende Anwendung finden soll, die Interessenten, daß heißt jener Theil der Bevölkerung, welchem die Bahn Nutzen bringt, bereit sein müssen, wesentliche Unterstützungen und Opfer für das Zustandekommen der Local-Bahn zu bringen. Wenn nun der Abg. Kurz auch in der Richtung Stellung nimmt, und sich gegen die Opfer wehrt, die dem Bezirke und sämmtlichen Steuerzahlern aufgelegt werden, muß ich gestehen, daß ich das sehr begreiflich finde, und zwar mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse. Der Bezirk Stainz hat eine Lage, daß ein Theil der Bevölkerung — das sind die gegen die Köflacherbahn gelegenen Gemeinden — gar keinen Nutzen von der Local-Bahn hat; sie werden in ausgedehntem Maße in Anspruch genommen, wenn es sich in der Folge bestätigen wird, daß die Garantie, welche der Bezirk übernimmt, auf eine unabsehbare Reihe von Jahren in Anspruch genommen werden muß. Es ist natürlich, daß beispielsweise die Gemeinden Mittersdorf, Schönauich etc. so viel Interesse an dem Zustandekommen dieser Bahn von ihrem Privatstandpunkte haben, als wenn der ungarische Minister Barosch von Debreczin nach Miskolcz eine Bahn bauen würde. Daß diese Landgemeinden sich wehren, ist also von ihrem Privatstandpunkte begreiflich, wir werden auch vom Billigkeitsstandpunkte uns sagen müssen, daß die Bewohner eine schwere Last werden tragen müssen, umso mehr, da der Bezirksort Stainz die Vortheile der Bahn fast ausschließlich einheimst, procentuell aber nicht mehr als die Landgemeinden beiträgt. Es wäre also Sache des Landes-Ausschusses, in der Richtung Sorge zu tragen, daß diesen Wünschen der Landgemeinden Rechnung getragen wird, dahin gehend, daß die Gemeinde Stainz rücksichtlich der Erhöhung des Interessentenbeitrages in erster Linie herangezogen werde. Wenn darauf hingewiesen wird, daß die Leistung des Bezirkes der Gemeinde Stainz und der Interessenten eine solche ist, daß der Ertrag der Zukunftsbahn nach dem Eisenbahngesetz nur dann erreicht wird, wenn die

volle Garantiesumme gezahlt und noch erhöht wird, so muß ich dem zustimmen. Im Interesse des Projectes aber, und nachdem die maßgebenden Factoren, die als Interessenten in Frage kommen, wesentliche Beiträge bereits geleistet haben und noch leisten werden, werde ich trotzdem die Rentabilität, wie sie bisher ausgerechnet wird, nicht vollständig besteht, der Landes-Ausschuß jedoch die Weisung bekommt, auf die Erhöhung der Interessentenbeiträge hinzuwirken, für die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses stimmen.

Abg. **Bošnjak**: Die Debatte zeigt uns, daß die Garantie der Bezirke in Widerstreit ist mit den Garantiebestrebungen der Gemeinden in den Bezirken, denn die Bezirksvertretungen als solche sind Interessenvertretungen, und in der Regel erleben wir bei uns in Steiermark, daß die Interessenvertretungen in den Bezirksvertretungen andere sind, als sie von Seite der Landgemeinden angestrebt werden.

Vorzüglich der Herr Abgeordnete Ferman hat diesen unseren Standpunkt bei Einführung des Localbahngesetzes klargestellt.

Ich wollte nur aufmerksam machen, daß wirklich das eingetreten ist, was wir damals auf dieser Seite des Hauses befürchtet haben.

Abg. **Kurz**: Der Herr Abgeordnete Kautschitsch hat hervorgehoben, daß viele Gemeinden froh sein müßten, wenn sie einer Bahn so nahe wären, wie der Bezirk Stainz. Ich gebe das zu für solche Gemeinden, wo keine Bahn besteht. Das ist bei uns nicht der Fall. In unserem Bezirke sind ohnedies zwei Bahnstationen und eine Haltestelle. Der Herr Abgeordnete Kautschitsch hat gesagt, ich und der Pfarrer Niedl wären vom Bezirksvertretungsbeschlusse informirt gewesen; das ist nicht wahr! Ich bin bei den letzten Sitzungen nicht gewesen aus gewissen Gründen; auch der Pfarrer Niedl hat erklärt, daß er den Inhalt der Beschlüsse nicht gekannt habe. Weiters hat Herr Kautschitsch gesagt, daß die Petitionen durch maßlose Agitationen zu Stande gekommen wären. Ich möchte bitten, das zu beweisen. Ich habe von dem Bestehen der Petitionen keine Ahnung gehabt. Ich wurde vom Pfarrer ersucht, zu ihm zu kommen, und als ich kam, lag die Petition fertig da, und ohne daß ich den Inhalt der Petition gekannt habe, habe ich die Einladung unterschrieben. Die Einladung wurde dann hektographirt und mir übergeben und ich habe selbe mit den Petitionen durch meinen Knaben an eine Nachbargemeinde übersendet. Ich muß mich überhaupt gegen die Agitation wehren. Im Laufe des vergangenen Jahres wurde ich von Grundbesitzern und Gemeindevorstehern ersucht, ich soll Petitionen gegen die Erbauung der Bahn zum Vorschein bringen. Ich habe gesagt: „Liebe Freunde, ihr seid in der Bezirks-

vertretung sitzen geblieben und habt mich bei der Abstimmung allein gelassen, ihr habt nicht den Muth gehabt, mit mir zu stimmen, ich thue nichts mehr.“ Dann sind sie an mich herangeraten, ich soll an den Landes-Ausschußbeisitzer schreiben, ob es noch möglich wäre, gegen den Bahnbau etwas zu unternehmen. Herr Karlon hat geantwortet, auf Grund des gefaßten Bezirksvertretungsbeschlusses wird die Bahn gebaut werden; ich kann im Landes-Ausschusse und im Landtage nichts mehr machen. Das erklärt hinlänglich, daß ich vom Entstehen der Petitionen nichts gewußt habe. Ich muß diesen Anwurf des Abgeordneten Kautschitsch wegen der maßlosen Agitation entschieden zurückweisen, die Bevölkerung hat es gewünscht, ich habe es aber nicht gethan.

Abg. **Wagner**: Hohes Haus! Ich habe die Ehre gehabt, dem Eisenbahn-Ausschusse anzugehören, ich bin so zu sagen, ein Freund der Bahnen, ich habe für alle Vorlagen gestimmt, nur für diese Vorlage nicht, aus dem Grunde, weil ich schon früher annäherungsweise und sichere Beweise gefunden habe, daß die Rentabilität nicht vorhanden ist, und das glaube ich, soll der Landtag immer im Auge behalten, wenn sich eine Bahn voraussichtlich schwer — das beweist der Eisenbahn-Ausschuß — oder gar nicht rentirt, oder wenn Lasten daraus entstehen sollen, sollte man die Zustimmung nicht geben, oder eine Zeit abwarten, wo sich die Sache günstiger gestaltet. Da bekannt war, daß so viele Gemeinden dagegen petitioniren, ist auch der Beweis, daß sie dagegen sind, weil sie die Verhältnisse kennen, sie wissen, welche Lasten und Frachten geliefert werden können, sie haben petitionirt, weil sie in eine Last gerathen würden durch die Interessenten-Beiträge von 5.200 fl.

Es ist das eine Last für die Grundbesitzer und Steuerträger, wenn man sieht, es wird ein Werk gebaut zum Nachtheile. Man sollte das erwägen und nicht dafür stimmen.

Ich habe dem Eisenbahn-Ausschusse angehört und weiß, mit welcher Genauigkeit und Vorsicht vorgegangen worden ist. Alle Ehre! Es zeigt auch von seiner Genauigkeit, daß er die übertriebenen Ziffern der Bezirksvertretung um die Hälfte herabgesetzt hat.

Der Eisenbahn-Ausschuß ist dafür, daß die Bahn zu Stande kommt. Ich will nicht ganz entgegen sein, aber in dieser Beziehung muß ich aufrichtig meine Bedenken aussprechen. Es liegen auch die Pläne vor. Wenn man die Gegend näher besichtigt, sieht man, daß durch den Bezirk eine Bahn geht, Stationen sind in der Nähe, es können also die Frachten des Bezirkes nicht alle für diese Bahn geliefert werden, weil die Gemeinden und die Bevölkerung zu anderen Stationen näher haben. Es ist das ein sicherer

Beweis, das eine Rentabilität sehr schwer zu erzielen sein wird. Ich muß in diesem Falle, obwohl ich für alle Vorlagen stimmen werde, gegen diese Vorlage stimmen und mich ablehnend verhalten.

Abg. **Proboscht** (L.-G. Weiz): Ich möchte zunächst den Herrn Abgeordneten **Kurz** insoferne in Schutz nehmen, als ich gegenüber dem Herrn Abgeordneten **Kautschitsch** sagen möchte, daß die einfache Einleitung einer gerichtlichen Verfolgung noch nicht das Recht gibt, daß man das Colportieren einer Petition maßlos nennt.

Es wäre, um einen solchen Ausdruck zu gebrauchen, wohl besser, erst das gerichtliche Erkenntniß abzuwarten.

Ich habe der Debatte aufmerksam gefolgt, und war durch die von einigen Herren Rednern vorgebrachten Gründe nahe daran, für die Vorlage zu stimmen; aber auch die Gegengründe sind so gewichtige, daß ich meine, es gebiete die Vorsicht, mit dem definitiven Beschlusse noch zu warten.

Ich werde daher, weil ich nicht zur Ueberzeugung der Rentabilität der Bahn gekommen bin, gegen die Vorlage stimmen.

Die Debatte wird hierauf geschlossen.

Specialberichterstatter **Koller**: Es wurde von einigen Herren Vorrednern gegen die Vorlage gesprochen und insbesondere die Rentabilität der Bahn bezweifelt.

Es wurde über die einzelnen Frachtmengen gesprochen, welche aber laut gedruckten Bericht nicht mehr Grundlage des Eisenbahn-Ausschusses waren.

Dieser hat sich auf anderen Boden gestellt, indem statt 24.000 nur 8000, und dann in Berücksichtigung der naturgemäßen Steigerung 12.000 Tonnen angenommen wurden, wir sind mithin zu anderen Schlüssen gelangt. Es wird Jedermann klar sein und es ist auch von den Gegnern zugegeben werden, daß die neuerlichen Aufstellungen Berechtigung haben, und wenn dieselben noch nicht zum gewünschten Ziele führen sollten, durch den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses die Interessentenbeiträge zu erhöhen, die nöthigste Vorsicht gebraucht wurde, wie ich bereits mitzutheilen die Ehre hatte.

General-Berichterstatter **Vogel**: Der Herr Abgeordnete **Kurz** hat sich vorzugsweise mit der Vorlage des Landes-Ausschusses beschäftigt, die ich nicht zu vertreten habe, ich habe nur die Vorlage des Eisenbahn-Ausschusses zu vertreten; er hat selbst zugegeben, wie auch der Herr Abgeordnete **Wagner**, daß der Eisenbahn-Ausschuß sehr gewissenhaft gearbeitet hat. Wenn Sie den Bericht des Eisenbahn-Ausschusses lesen, so werden Sie finden, daß auch nach der pessimistischen Annahme von einem Verluste des Landes keine Rede sein kann.

Ganz abgesehen davon, daß, wo es sich vielleicht bloß um die Verzinsung eines kleinen Betrages für's Land

handelt, und nur die Summe von 145 fl. ins Spiel kommt, doch auch die Ersparung an den Straßen in Betracht kommt.

Nach den Vorschlägen des Eisenbahn-Ausschusses ist ein Verlust für's Land ganz und gar ausgeschlossen, es handelt sich nur um Folgendes: Möglicherweise müssen die Bezirke dazuzahlen, und dann würde die Frage, wenn wir sie genau betrachten, sich dahin zuspitzen: Ist die Garantie der Bezirke gerechtfertigt? Ja, da kommen wir aber wieder zur Berathung des Gesetzes über die Bezirksbeiträge.

Nach dem Gesetze ist die Garantie gerechtfertigt. Wir haben hier die Interessen des Landes zu vertreten, und sitzen nicht in der Bezirksvertretung.

Daß die Bezirke oft nicht richtig zusammengesetzt werden, wissen wir, das kommt auch bei den Straßen vor, so lange aber die Bezirke so wie jetzt bestehen, müssen sie eben für dieses Opfer aufkommen.

Nun hat der Bezirk **Stainz** schon seit drei Jahren die Beiträge in einer Höhe gesammelt, wie er wohl nie herangezogen werden wird.

Stainz hat eine Umlage von 57.000 fl. directe Steuern.

Schon seit dem Jahre 1887 werden 10% hievon für Eisenbahnzwecke zurückgelegt, daß ist eine Summe von 6000 fl., in dieser Höhe kann der Bezirk wohl niemals herangezogen werden.

Wenn Sie die Aufstellungen genau und gewissenhaft durchsehen, so ist nach den Abstrichen, welche der Eisenbahn-Ausschuß bei den Einnahmen gemacht hat, nicht zu zweifeln, daß die Bahn sich in ganz kurzer Zeit rentiren wird, für das, was der Bezirk dazuzahlen muß, wird er reichlich entlohnt durch die Hilfsquellen, die sich ihm erschließen.

Ich bitte für die Annahme des vorliegenden Antrages zu stimmen, derselbe lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, alle zur ehebaldigsten Sicherstellung des Baues der schmal-spurigen Localbahn **Wieselsdorf-Stainz** auf Grund des Gesetzes vom 11. Februar 1890 erforderlichen Schritte zu unternehmen, insbesondere die erforderlichen Interessentenbeiträge zu erhöhen und endgiltig zu sichern, sodann in die Concessionsverhandlungen einzutreten, die allerhöchste Concession für den Bau und Betrieb zu erwerben, den Bau in einer die Interessen des Landes vollkommen wahrenden Weise zu vergeben, mit der k. k. priv. Südbahngesellschaft wegen Uebernahme des Betriebes einen Vertrag abzuschließen; im Falle jedoch diese letzteren Verhandlungen nicht zu dem gewünschten Ergebnisse führen sollten, wird der Landes-

Ausschuß beauftragt, dem hohen Landtage hinsichtlich der Betriebsführung Bericht und Antrag zu erstatten, ebenso als wie in jenem Falle, wenn seitens der Interessentenschaft die erforderlichen Beitragsleistungen nicht sichergestellt oder bei den Concessionsverhandlungen sich herausstellen sollte, daß die allerhöchste Concession nicht unter günstigen Bedingungen erlangt werden könnte, oder endlich, daß bei den noch weiter zu pflegenden Detail-Projectsarbeiten sich ergeben sollte, daß mit dem derzeit präliminirten Gesamtkostenbetrage per 270.000 fl. das Auslangen nicht gefunden werden kann.

Hiedurch erledigen sich die Petitionen Nr. 145 und 153.“

(Dieser Antrag wird angenommen.)

Landeshauptmann: Ich bitte über die Bahn **Gonobitz-Pölttschach-Sauerbrunn** zu berichten. Generalberichterstatter **Vogel:** Bezüglich dieser Strecke wird beantragt (liest):

1. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, hinsichtlich einer Verbindungslinie von der Südbahn nach dem Curorte Sauerbrunn, eventuell bis zur croatischen Grenze, neuerliche Erhebungen und insbesondere aber auch Verhandlungen in der Richtung zu pflegen, ob nicht der Ausbau einer Vollspurlinie von der Südbahn bis zur croatischen Grenze nächst St. Rochus, unter Betheiligung des Landesfondes, sowie der für diese Strecke in Frage kommenden Hauptinteressenten, insbesondere der Zagorischer Eisenbahngesellschaft, sowie der Firma Gebrüder Sulzbach und der weiters in Frage kommenden Gemeinden, Bezirke und anderen Localinteressenten auf Grund des Gesetzes vom 11. Februar 1890 möglich ist, und für den Fall, als die diesbezüglichen Erhebungen, und Verhandlungen zu einem entsprechenden Ergebnisse führen sollten, mit der Ausarbeitung des Detailprojectes vorzugehen und dem Landtage in der kommenden Session bestimmte Anträge hinsichtlich des Ausbaues der ganzen auf steirischem Boden liegenden Strecke oder eines Theiles derselben zu stellen.

2. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, alle zur Sicherstellung des Baues der Local-Bahn von Pölttschach nach Gonobitz als schmalspurige Anlage auf Grund des Gesetzes vom 11. Februar 1890 erforderlichen Schritte zu unternehmen, insbesondere die Interessentenbeiträge zu erhöhen und endgiltig zu sichern, in die Concessionsverhandlungen einzutreten, die Allerhöchste Concession für den Bau und Betrieb zu erwerben, den Bau in einer die Interessen des Landes vollkommen wahrenen Weise

zu vergeben, mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einen Vertrag wegen Uebernahme des Betriebes abzuschließen, im Falle jedoch die letzteren Verhandlungen nicht zu dem gewünschten Erfolge führen sollten, wird derselbe beauftragt, hinsichtlich der Betriebsführung dem Landtage Bericht und Antrag zu erstatten, ebenso wie in jenem Falle neuerlich an den Landtag heranzutreten sein wird, wenn seitens der Interessentenschaft die erforderlichen Beitragsleistungen nicht sichergestellt, oder bei den Concessionsverhandlungen sich herausstellen sollte, daß die Allerhöchste Concession nicht unter günstigen Bedingungen erlangt werden könnte, oder endlich, daß bei den noch weiter fortzuführenden Detailprojectsarbeiten sich ergeben sollte, daß mit dem präliminirten Kostenbetrage per 350.000 fl. das Auslangen nicht gefunden werden kann.

Hiedurch finden die Petitionen Nr. 105, 110, 115, 119, 120, 165 und 150 ihre Erledigung.“

Specialberichterstatter von **Förcher:** Dem hohen Hause ist die Vorgeschichte der Bahnverbindung Sauerbrunn durch so viele Jahre gewiß bekannt.

Seit dem Jahre 1878 ist beinahe jedes Jahr über diese Frage verhandelt worden, so daß im Jahre 1886 vom Landtage eine Subvention von 400.000 fl. dafür ausgesprochen wurde, um eine Bahnverbindung für den Curort Sauerbrunn zu erwirken.

Es waren während dieser Zeit mehrere Linien in Vorschlag gebracht worden; so war erstens die Linie Grobelno 24 Kilometer Länge mit einem Bauaufwande von 870.000 fl., zweitens Wobou 17 Kilometer, mit einem Aufwande von 680.000 fl., drittens die Linie Pölttschach, 15 Kilometer, mit einer Bau Summe von einer Million; eine vierte Variante die Strecke Windisch-Feistritz-Magau-Rohitsch kann wegen ihrer Terrainverhältnisse nicht in Betracht kommen.

Alle diese Linien hätten den Zweck gehabt, die Hebung des Curortes Sauerbrunn zu bewirken, in welchem seitens des Landes ein großes Capital investirt ist und es wäre nur zu wünschen, daß der Gewinn aus demselben, der seinerzeit eine schöne Summe betrug, wieder durch eine Bahnverbindung auf diese Höhe gelange. Der Landes-Ausschuß hat, um diesen Curort zu heben, nachdem eine normalspurige Bahn zu führen nicht möglich war, sich entschlossen, dem Landtage den Bau einer schmalspurigen Bahn in Verbindung mit Gonobitz vorzuschlagen, daher diese Vorlage des Landes-Ausschusses, betreffend Gonobitz-Pölttschach-Sauerbrunn entstand. Der Sonder-Ausschuß für Eisenbahn-Angelegenheiten hat aber geglaubt, bei Betrachtung der Ziffern und nachdem er doch die zukünftigen Erträgnisse des Bades Sauerbrunn zur Berechnung der 4%igen

Zinsen nicht so in Anschlag bringen konnte, den Antrag des Landes-Ausschusses theilen zu sollen und zwar, indem er eine Linie Gonobitz-Pölttschach und eine zweite Linie Pölttschach-Sauerbrunn in Betracht zog. Betreffs der Linie Pölttschach-Sauerbrunn würde es sich empfehlen, dieselbe nicht als Schmalspurbahn zu bauen, sondern doch noch auf die Wünsche, die verschiedenen Petitionen und die Erfahrungen früherer Jahre zurückzugehen und zu versuchen, ob nicht im Sinne des Localeisenbahngesetzes es möglich ist, diese Bahn als normalspurige mit der Verbindung an die Zagorianer Linie und der Südbahn durchzuführen. Es wären vielleicht als besondere Vortheile zu erwähnen, daß wir durch diese Bahn für das Bad Sauerbrunn sowohl nach Norden als nach Süden eine Verbindung hätten und durch Herbeiziehung der Interessenten für das Land vielleicht eine mindere Beitrags-Summe erforderlich wäre, als die seinerzeit gewährte Subvention von 400.000 fl. Es würden als Interessenten beizutragen haben: Das Bad Sauerbrunn, die Gebrüder Sulzbach, die Kohlenwerke Rohitsch, die Glasfabrik Rohitsch, das Bad Krapina, Bezirke, Gemeinden &c.

Wenn alle diese Interessenten wirklich mit Zeichnung von Beiträgen und mit Garantien, wie es im Sinne der Petitionen zu erwarten ist, beim Zustandekommen dieser Bahn behilflich sind, so ist es gar keine Frage, daß eine normalspurige Bahn von Bobou oder Grobelno an die Landesgrenze durchzuführen möglich wäre, insbesondere, nachdem wir jedenfalls nicht jenes Baucapital benötigen werden, das seinerzeit mit 1,300.000 fl. angegeben wurde; denn statt der berechneten Bau-summe würden circa 850.000 fl. bis Rohitsch, eventuell, wenn die Bahn bis zur Landesgrenze geht, das erforderliche Capital mit circa einer Million genügen, was also eine große Ersparung sein würde. Der Nachtheil wäre, daß wir das Bad Sauerbrunn noch ein oder zwei Jahre ohne Bahnverbindung lassen müßten. Ein anderer Nachtheil, daß wir durch diese Verbindung fürchten müßten, mit croatischen Producten überschwemmt zu werden, hat weniger Begründung, denn diese kommen auch über Steinbrück oder Pragerhof zu uns herein und dagegen können wir uns nicht abschließen. Ich würde also bitten, Punkt I anzunehmen, damit wir zu unserem gewünschten Ziele, nämlich einer Bahnverbindung für Sauerbrunn, kommen. Hinsichtlich des zweiten Theiles des Antrages, betreffs der Verbindung Pölttschach-Gonobitz als selbstständiger Schmalspurbahn, kann ich nur bitten, daß Sie den Antrag des Sonder-Ausschusses annehmen. Nur ist es in Folge dessen, daß wir diese Linie als selbstständige Bahn vorschlagen, nothwendig, die Bau-summe von 300.000 fl. auf 350.000 fl. zu erhöhen, daher, wenn vom Baucapital die 4 Percent nach dem Gesetze verlangt werden, die Garantiesumme des Bezirkes von 110.000

auf 150.000 fl. sich erhöhen müßte. Ich ersuche Sie, die Ausschuß-Anträge I und II anzunehmen.

Abg. Dr. **Starkel** (St.-G. Windisch-Gratz): Wenn ich einem ausdrücklichen Wunsche meiner Wähler folge und zu Punkt 2 der gestellten Anträge das Wort ergreife, so muß ich die Erklärung vorausschicken, daß ich, wenn ich mir in der Folge erlauben werde, an Stelle des zu Punkt 2 gestellten Antrages des Eisenbahn-Ausschusses einen anderen Antrag, der einem Vertagungsantrage gleichkommt, zu stellen, hiebei nicht im Geringsten im Sinne habe, den Bezirk Gonobitz um seine Bahn zu bringen, im Gegentheile ihm diese Bahn wärmstens wünsche und wenn es an der Zeit sein wird, diese Bahn zu bauen, gewiß auch nach Kräften dafür eintreten werde. Mich leiten hier andere Gründe, heute zu beantragen, daß die Frage des Bahnbau'es Gonobitz-Pölttschach in ebenderelben vertagenden Weise behandelt werde, wie der Bahnbau Pölttschach-Sauerbrunn. Es kommt mir zunächst vor, daß ein wesentlicher Widerspruch in der Behandlung dieser beiden Vorlagen besteht. Nachdem der Ausbau der Bahn Pölttschach-Sauerbrunn, welcher seitens des hohen Landes-Ausschusses, mit Rücksicht auf die Existenzfähigkeit des Bades Sauerbrunn, in so dringender Weise empfohlen wurde, dennoch einem Vertagungsantrage unterworfen wird, weil eben höhere Rücksichten maßgebend waren und wie ich sofort erkläre, auch vollkommen berechtigte Rücksichten — denn ich schließe mich dem ersten Antrage vollkommen an — ich sage, wenn man es im Interesse des Landeseigenthumes Sauerbrunn zulässig gefunden hat, noch ein oder zwei Jahre zu warten, um die Möglichkeit des Ausbaues einer vollspurigen Bahn zu sichern, so hätte ich geglaubt, daß man wohl auch bezüglich des zweiten Bahnprojectes dieselbe Zeit hätte zuwarten können, nachdem auch hier gewiß wichtige Rücksichten in Frage kommen. Diese Rücksichten sind folgende: Wenn man die Bahn Pölttschach-Gonobitz heute auch als reine Localbahn oder gar Sackbahn darstellt, ist das doch nicht ganz so richtig. Diese Linie ist ja ein Theil der in der 70er Jahren so lebhaft besprochenen Bahnlinie Unterdrauburg-Zaprežić, die die weitaus kürzeste Verbindung Steiermarks nach Croatien herstellen würde, und, wenn die hohe Regierung durch ihre letzte Haltung gezeigt hat, daß sie hiefür nichts widmen will und kein Interesse für deren Zustandekommen zeigt, so ist es doch noch sehr möglich, daß diese Bahn einmal ausgebaut werden wird, besonders wenn ein Normalspurbahnproject von Pölttschach bis an die croatische Grenze und von dort bis Krapina zu Stande kommt, was der erste Theil des Antrages anstrebt. Und weil von Gonobitz dann nur mehr 30 Kilometer nach Unterdrauburg auszubauen wären, so ist es sehr wahrscheinlich, daß dieses verhältnißmäßig kleine

Stück noch zum Ausbaue gelangt. Es hat auch deshalb der Landes-Ausschuß in seinem Eisenbahnberichte, bezüglich dieser Bahn erklärt, daß es ihm nothwendig erscheine, bevor die Frage, ob normalspurig oder schmalspurig, entschieden sei, eine zuwartende Haltung anzunehmen.

Dieser zuwartenden Haltung aber widerspricht geradezu der zweite Antrag des Eisenbahn-Ausschusses, und ich halte es deshalb für besser, daß man den Ausbau dieses Projectes aufschiebt, bis die erste Frage entschieden ist, deren Entscheidung ja noch Niemand weiß. Wir wissen nicht, ob normalspurig gebaut wird, wir wissen nicht, wird der Anschluß in Pöltschach, Wobou oder Grobelno sein. Das sind Fragen, die heute vollkommen unbestimmbar sind.

Mit der Lösung dieser Frage hängt aber das Project Gonobitz-Pöltschach zusammen, aus dem Grunde erstens, weil es eine Theilstrecke einer wichtigen Hauptlinie ist, und zweitens aus dem Grunde, weil es nach dem Landes-Ausschußberichte mit Pöltschach-Sauerbrunn zusammen als ein Eisenbahnproject vorgelegt worden ist.

Es hat da ausdrücklich geheißen, daß man nicht das Project in zwei Theile zerlegt, nämlich das eine Gonobitz-Pöltschach, das andere Pöltschach-Sauerbrunn, sondern gerade wegen der nicht unbedeutenden Kostenersparung das Project Gonobitz-Sauerbrunn als ein Project vorbringt. Es handelt sich um die gemeinsame Umschlagsstation Pöltschach, um die Ersparung einer Bahnlänge von rund 3 Kilometer, weil die Bahnlinie von Gonobitz auch auf kürzerem Wege in die Südbahn einmünden könnte und man sieht auch aus dem Berichte des Sonder-Ausschusses, daß die Bausumme von 300.000 fl. jezt, weil die Bahnlinie Gonobitz für sich allein gebaut wird, auf 350.000 fl. erhöht werden muß.

Wenn man nun fragt, wer trägt diese Erhöhung? so ist die Antwort, selbstverständlich der Bezirk Gonobitz und es mußte deshalb auch eine Erhöhung der Erträgnißgarantie um 1400 fl. begehrt werden. Ich muß daher ganz offen sagen, ich weiß nicht, ob man nicht dem Bezirke Gonobitz, der in außerordentlich bereitwilliger Weise zu so bedeutenden Opfern sich bereit erklärt hat, dadurch, daß man ihm jezt eine Eisenbahn bauen will, zu welcher er noch weitere Opfer bringen soll, das erweist, was man gemeinhin eine zweifelhafte Wohlthat nennt. Ich weiß eben nicht, ob der Bezirk nicht zu viel auf sich nimmt. Die Frage der Ertragsfähigkeit der Bahn scheint mir zum mindesten zweifelhaft. Es liegen bestimmte Daten nicht vor. Was vorliegt, ist bloß das Ergebnis einer Berechnung nach der Einwohnerzahl und Erhebungen des Frachtenverkehrs in Pöltschach, wobei man den Antheil des Frachtenverkehrs, der auf Gonobitz entfällt, mit 60% annimmt, was ganz willkürlich und nicht sicher ist. Ich weise darauf

hin, daß auch die Betriebskosten nur mit 900 fl. per Kilometer angenommen werden, was von Fachmännern vielfach widersprochen wird, indem man behauptet, daß eine viel höhere Summe erforderlich sei. Alle diese Umstände machen mir die Erträgnißberechnung etwas zweifelhaft und dadurch die Sorge umso größer, daß hier gerade die Erträgnißgarantie praktisch in Wirksamkeit treten könnte und dadurch dem Bezirke schwere Opfer auferlegt werden. Und überdies handelt es sich bei dieser Bahn nur um einen einzigen Ort des Bezirkes nämlich um den Markt Gonobitz selbst, dem ich ja, wie schon gesagt, die Bahn sehr wünsche, allein weitere Orte sind daran nicht betheiligt. — In zweiter Linie muß ich noch auf den Umstand hinweisen, daß der angrenzende Bezirk Windischfeistritz eine andere Linie in Antrag gestellt hat, und daß ich auch mit Rücksicht auf diese Linie einen Vertagungsantrag stelle. Bisher ist von dieser Linie sowohl in der Vorlage des Landes-Ausschusses, als auch in jener des Eisenbahn-Ausschusses gesagt worden, daß sie sich als unmöglich erweise, weil sie große Terrainschwierigkeiten biete, viel länger sei und daher viel mehr kosten würde. Die Sache ist aber an Ort und Stelle gar nicht studirt worden — freilich ist es die Schuld des Bezirkes Windisch-Feistritz, daß er leider erst in letzter Stunde mit diesem Project gekommen ist. Das ist nun aber einmal so und ich kann es nicht anders machen. Aber lediglich nur an der Hand der Karte ein Project als unmöglich zu bezeichnen, das sollte nicht geschehen, es sollte doch wenigstens soweit der Erwägung werth sein, daß man die Möglichkeit der Ausführung des Projectes an Ort und Stelle selbst erwägt. Bekanntlich soll diese Linie ebenfalls Gonobitz als Ausgangspunkt nehmen, Gonobitz würde also auch in diesem Falle seine Bahn bekommen, es würde nur etwas warten müssen. Die Linie sollte dann eine Reihe von wichtigen Ortschaften, so Oplotnitz wo eine große Glasfabrik des Fürsten Windischgrätz sich befindet und wo ein großer Holzverkehr vom Bachergebirge aus stattfindet, weiters die Ortschaften Eschadram, Augenbach und Ober-Feistritz berühren, welche sämmtlich am Fuße des Bachergebirges liegen und in welcher letzterem Orte eine bedeutende Metallwaarenfabrik der Firma Sternberger ist, die Stadt Windisch-Feistritz, die einen bedeutenden Personenverkehr aufweist, endlich den Ort Magau berühren und über St. Florian in Sauerbrunn einmünden. Ich will nicht sagen, daß diese Linie unbedingt bauwürdig sei, aber ich meine, wo es sich um ein Bahnproject handelt, das sozusagen nur Gonobitz, einem einzigen Orte, nützen würde — denn von Oplotnitz dem nächstgelegenen Orte müßte nach Gonobitz erst eine Zufahrtsstraße gebaut werden — anderseits aber es sich um ein Project handelt, welches einer ganzen Reihe von Ortschaften zu Gute kommt,

da sollte man es doch der Erwägung werth finden, auch dieses Project näher zu studiren. Dieser zweite Punkt ist es, der mich also auch dazu bestimmt, eine Vertagung zu beantragen. Ich möchte nur auf einen Punkt noch hinweisen, nämlich, daß man von einem Rechte des Bezirkes Gonobitz auf den Ausbau dieser Bahn, weil er den Bedingungen des Localeisenbahngesetzes entspricht, denn doch nicht sprechen kann, nachdem heute den Bedingungen noch nicht entsprochen ist, sondern erst eine Erhöhung stattfinden soll, von der ich nicht weiß, ob sie der Bezirk leisten kann und leisten wird. Aus diesen gewiß triftigen Gründen, welche mir dafür zu sprechen scheinen, daß man dieses eine Project, welches seinerzeit ja jedenfalls zu Stande kommen wird, eben nur auch so lange vertagen sollte, als das Project Sauerbrunn-Südbahn, damit man dann wissen wird, ob die Bahn nach Sauerbrunn normalspurig oder schmalspurig zum Ausbaue kommt, ob in dem einen oder andern Orte die Anschlußstation an die Südbahn sein wird und daher auch den Bau der Bahn nach Gonobitz richtiger wird beurtheilen können, als heute, — erlaube ich mir folgenden Antrag zu stellen, der an Stelle des Antrages II zu kommen hätte (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, hinsichtlich einer Verbindungslinie von Gonobitz mit der Südbahn im Zusammenhange mit den Erhebungen ad 1 neuerliche Erhebungen zu pflegen und je nach Ergebnis dieser gesammten Erhebungen in der kommenden Session bestimmte Anträge zu stellen, hiebei aber auch die vom Bezirke Windisch-Feistritz in Vorschlag gebrachte Linie Gonobitz — Dplotnitz — Windisch-Feistritz — Magau — Sauerbrunn in Erwägung zu ziehen.“

(Dieser Antrag wird nicht genügend unterstützt.)

Abg. **Sutter** (St.-G. Fürstenfeld): Der Antrag des Herrn Vorredners ist eigentlich ein Verschleppungsantrag. (Rufe: Der Antrag ist nicht unterstützt.) Da ich höre, daß der Antrag des Herrn Abgeordneten Dr. Starkel nicht unterstützt ist, werde ich es unterlassen, gegen denselben zu sprechen.

Abg. **Bošnjak** (L.-G. Cilli): Hoher Landtag! Die Frage der Eisenbahnverbindung Südbahn-Sauerbrunn ist bekanntlich schon lange auf der Tagesordnung des hohen Hauses und ist es sehr bedauerlich, daß sie heute noch nicht gelöst ist, allein es sind eben neue Momente eingetreten, die den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses motivirt erscheinen lassen.

Nachdem die Sachlage heute die ist, daß sich der hohe Landes-Ausschuß nochmals mit dem Anschlußpunkte der Sauerbrunnbahn bezüglich der Südbahn beschäftigen wird,

möchte ich den Standpunkt, den ich ja stets in diesem hohen Hause vertreten habe, auch heute klarstellen und ich bitte auch heute, daß der Landes-Ausschuß besonders die Linie von Grobelno über St. Marein nach Sauerbrunn ins Auge faßt.

Als ich vor zwei Jahren um das Studium dieser Abzweigung gebeten habe, scheint leider gar nichts veranlaßt worden zu sein. Ich stelle heute wieder das Ansuchen und unterstütze dasselbe durch eine Petition, die mir gerade jetzt, im Laufe der heutigen Sitzung zugekommen ist. Es ist dies die Petition des Bezirks-Ausschusses St. Marein, dahingehend, der Landes-Ausschuß möge die Abzweigung in Wobou oder in Grobelno führen.

Bezüglich des Punktes 2 der Anträge habe ich aber Bedenken, dahingehend, ob das hohe Haus schon heute in eine Beschlusfassung über den Ausbau der Linie Pölttschach-Gonobitz eintreten soll. Auch ich hatte, wie der Vorredner, Bedenken über die Garantieverhältnisse des Bezirkes Gonobitz, indem ich sehr fürchte, daß in dem vorliegenden Falle die Möglichkeit eintreten wird, daß der Bezirk zur Garantieleistung herangezogen wird, übrigens bin ich leider nicht in die Lage versetzt worden, von den diesbezüglich maßgebenden Factoren einen Einblick in die betreffenden Daten bekommen zu haben, daher ich nur von meinem allgemeinen Standpunkte, den Eisenbahnbau im Allgemeinen zu fördern durch die Anwendung des Localbahngesetzes, mich entschließe, für den Punkt 2 zu stimmen.

(Die Debatte wird geschlossen.)

(Landeshauptmannstellvertreter Dr. Turtela übernimmt den Vorsitz.)

Specialberichterstatter von **Forcher**: Ich ersuche nochmals um die Annahme der Anträge. Ich bemerke, daß bei Punkt I ohnehin der Landes-Ausschuß ermächtigt und beauftragt worden ist, alle Verbindungslinien zu studiren und zu unterhandeln, welche Linie den Interessen des Landes und des Bades Sauerbrunn am besten entspricht, und hoffe, daß diese Sache für die nächste Session jedenfalls spruchreif wird, das glaube ich aber schon heute aussprechen zu müssen, daß die Normalspurbahn Pölttschach-Sauerbrunn schwerlich zu Stande kommen dürfte, sowohl wegen der Terrainverhältnisse, als wegen des Kostenpunktes, daher wir auch die Anträge getrennt, und eine selbstständige Bahnverbindung Gonobitz-Pölttschach als Schmalspurbahn beantragt haben, und hat daher eine Verschiebung des Baues der Linie Gonobitz-Pölttschach für ein weiteres Jahr keinen Sinn, sonst könnte ja irgend eine Gemeinde oder ein Bezirk im letzten Momente mit einer Petition kommen, um eine Bahn wieder auf ein Jahr zu verschieben oder zu verhindern. Der Bezirk Gonobitz hat im Sinne des Gesetzes seine Zinsengarantie geleistet, wir haben die Ziffern

geprüft nach den Frachterhebungen bei der Südbahn, und glaube ich ganz gewiß sagen zu können, daß die Linie Sonobitz-Pöltschach eine gesündere Bahn ist, wie Stainz-Wiefelsdorf (Bravo! Bravo! rechts), jedenfalls versichere ich, daß der Eisenbahn-Ausschuß die Ziffern gewissenhaft geprüft hat, und erlaube mir die Annahme der Anträge 1 und 2 zu empfehlen.

Ich erlaube mir noch zu bemerken, daß auf Seite 21 des Berichtes der Passus

„Sollte jedoch eine derartige Vereinbarung nicht möglich werden, so hätte der Landes-Ausschuß in der kommenden Session dem hohen Landtage die im heurigen Jahre eingebrachte Vorlage für eine schmalspurige und nur als rein locale Verbindung des Curortes Sauerbrunn mit der Südbahn aufzufassende Linie Pöltschach-Sauerbrunn zu unterbreiten“ zu streichen ist.

Landeshauptmannstellvertreter: Wünscht der Herr Generalberichterstatter das Wort? (Derselbe verzichtet.)

Ich ersuche die Anträge nochmals zu verlesen.

Generalberichterstatter **Bogel** (liest):

„1. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, hinsichtlich einer Verbindungslinie von der Südbahn nach dem Curorte Sauerbrunn, eventuell bis zur kroatischen Grenze, neuerliche Erhebungen und insbesondere aber auch Verhandlungen in der Richtung zu pflegen, ob nicht der Ausbau einer Vollspurline von der Südbahn bis zur kroatischen Grenze nächst St. Rochus, unter Betheiligung des Landesfondes, sowie der für diese Strecke in Frage kommenden Hauptinteressenten, insbesondere der Bagorianer Eisenbahn-Gesellschaft, sowie der Firma Gebrüder Sulzbach und der weiters in Frage kommenden Gemeinden, Bezirke und anderen Localinteressenten auf Grund des Gesetzes vom 11. Februar 1890 möglich ist, und für den Fall, als die diesbezüglichen Erhebungen, und Verhandlungen zu einem entsprechenden Ergebnisse führen sollten, mit der Ausarbeitung des Detailprojectes vorzugehen und dem Landtage in der kommenden Session bestimmte Anträge hinsichtlich des Ausbaues der ganzen, auf steirischem Boden liegenden Strecke oder eines Theiles derselben zu stellen.“

2. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, alle zur Sicherstellung des Baues der Localbahn von Pöltschach nach Sonobitz als schmalspurige Anlage auf Grund des Gesetzes vom 11. Februar 1890 erforderlichen Schritte zu unternehmen, insbesondere die Interessenbeiträge zu erhöhen und endgiltig zu sichern, in die Concessionsverhandlungen einzutreten,

die Allerhöchste Concession für den Bau und Betrieb zu erwerben, den Bau in einer die Interessen des Landes vollkommen wahren Weise zu vergeben, mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einen Vertrag wegen Uebernahme des Betriebes abzuschließen, im Falle jedoch die letzteren Verhandlungen nicht zu dem gewünschten Erfolge führen sollten, wird derselbe beauftragt, hinsichtlich der Betriebsführung dem Landtage Bericht und Antrag zu erstatten, ebenso wie in jenem Falle neuerlich an den Landtag heranzutreten sein wird, wenn seitens der Interessentenschaft die erforderlichen Beitragsleistungen nicht sichergestellt, oder bei den Concessionsverhandlungen sich herausstellen sollte, daß die Allerhöchste Concession nicht unter günstigen Bedingungen erlangt werden könnte, oder endlich, daß bei den noch weiter fortzusetzenden Detailprojectsarbeiten sich ergeben sollte, daß mit dem präliminirten Kostenbetrage per 350.000 fl. das Auslangen nicht gefunden werden kann.

Hiedurch finden die Petitionen Nr. 105, 110, 115, 119, 120, 165 und 150 ihre Erledigung.“ (Diese Anträge werden angenommen.)

Landeshauptmannstellvertreter: Wir kommen nun zur Murthalbahn.

Bezüglich der Murthalbahn beantragt der Eisenbahn-Ausschuß (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:“

1. Der Ausbau der Murthalbahn, d. i. der Linie Unzmarkt-Murau-Tamsweg-Mauterndorf, als vollspurige, eventuell als schmalspurige Localbahn auf Grund des Gesetzes vom 11. Februar 1890, betreffend Förderung des Localeisenbahnwesens in Steiermark, ist anzustreben.

2. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, alle zur ehebalbigen Realisirung des Unternehmens erforderlichen Schritte einzuleiten und insbesondere weitere Verhandlungen mit der hohen Staatsverwaltung und dem Lande Salzburg, sowie den localen Interessenten, wegen Sicherstellung der nach § 4 des Gesetzes vom 11. Februar 1890 erforderlichen Beiträge zum Bau-Capitale zu pflegen.“

3. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, im kommenden Jahre sofort nach Sicherstellung der Interessentenbeiträge mit der Ausarbeitung des Detailprojectes vorzugehen, jedoch ist für den Fall, als die Murthalbahn schmalspurig projectirt werden sollte, bei Feststellung der Steigungs- und Richtungsverhältnisse der Linie darauf Rücksicht zu nehmen, daß ein eventueller künftiger Umbau in eine Vollspur-anlage ohne wesentliche Trace-Correctionen möglich ist.

4. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, in der nächsten Session dem Landtage Bericht zu erstatten, beziehungsweise sofern die unter 2 aufgetragenen Verhandlungen zu dem entsprechenden Ergebnisse führen sollten, bestimmte Anträge wegen Ausbau der Murthalbahn zu stellen.

Durch die vorstehenden Beschlüsse findet die Petition Nr. 122 des Bezirks-Ausschusses und des gemeinderäthlichen Agitations-Comité's in Murau ihre Erledigung."

Specialberichterstatter Dr. **Reicher**: Hohes Haus! Der langjährige, derzeit durch Krankheit an der Theilnahme der Verhandlungen des hohen Hauses verhinderte Vertreter des Bezirkes Murau, hat zu wiederholten Malen die hohe wirtschaftliche Bedeutung und Bauwürdigkeit dieser Bahn im Landtage auseinandergesetzt, und der Landtag hat durch Beschluß außerordentlich hoher Subventionen, welche er vor Zustandekommen des Localbahngesetzes der Murthalbahn zuwenden wollte, sein lebhaftes Interesse an dem Zustandekommen dieser Bahn bethätigt, ich kann somit wohl behaupten, daß das Murthalbahn-Projekt ein alter Bekannter dieses hohen Hauses ist, und mit Rücksicht auf die eingehende Darstellung der gegenwärtigen Verhältnisse in dem Motivenberichte des Eisenbahn-Ausschusses, kann ich mich sehr kurz fassen. Ich bedauere, daß diese langjährige Bekanntschaft des Landtages mit dem Projecte kein greifbares Ergebnis zu Tage gefördert hat, und daß wir über die platonischen Beziehungen nicht hinausgekommen sind; umsomehr bedauere ich das, als begreiflicher Weise der Bevölkerung jener Gegend eine traurige Regung sich bemächtigen mußte, als sie hörte, daß ihr sehnlichster Wunsch auch heuer nicht in Erfüllung gehen wird. Ich habe im Eisenbahn-Ausschusse versucht, weitergehende Anträge vorzuschlagen, insbesondere bezog sich ein Antrag darauf, im Sinne der Petition des Actions-Comité's von Murau, bereits jetzt mit der Verfassung des Detailprojectes vorzugehen, allein es wurden dagegen im Schooße des Ausschusses gewichtige Gründe geltend gemacht, welche sich hauptsächlich dahin bezogen, daß eine derartige Beschlußfassung des hohen Hauses eine nachtheilige Rückwirkung auf die noch nicht feststehenden Beiträge der Interessenten und hauptsächlich des Staatsbeitrages haben mußte. Diese Bedenken haben mich bestimmt, von der Stellung des Antrages abzusehen, ich empfehle daher in der Hoffnung, daß dieses Project in der kommenden Session eine concretere Gestalt annehmen und den weiteren Fortschritt erleben werde, die Annahme der Anträge.

(Die Debatte wird geschlossen.)

Generalberichterstatter **Vogel**: Es ist ein eigenthümliches Verhältnis, daß gerade die Murthalbahn, der

eigentlich das Localbahngesetz auf den Leib geschrieben worden ist, noch nicht weiter gekommen ist. Der Grund hierzu liegt in der Sinnesänderung der hohen Regierung. Wir hatten nach dem Verhalten der Regierung vor einem Jahre Grund anzunehmen, daß man dieser Bahn alle möglichen Begünstigungen gewähren wird, mittlerweile scheinen sich leider die Ansichten geändert zu haben. Daß man jetzt nicht mehr das Interesse für die Bahn hat, wie früher, geht daraus hervor, daß man jetzt, während die Bahn als Durchzugsbahn gedacht war, mit dem Anschlußpunkte in St. Lambrecht, im Ministerium mit der Idee einer Schmalspurbahn mit dem Anschlusse in Unzmarkt sich befreundete. Dieser Anschluß ist für Steiermark vortheilhafter, aber wenn nicht mehr eine Durchzugsbahn ins Auge gefaßt wird, wie früher, muß ich sagen, daß ich das im Interesse Steiermarks sehr bedauere und hoffe, daß die Staatsverwaltung wieder ihren Sinn ändern und diese Bahn, die für Steiermark so große Bedeutung hat, auf das werthtätigste unterstützen wird.

(Die Anträge betreffend die Murthalbahn werden hierauf angenommen.)

Landeshauptmannstellvertreter: Wir kommen nun zur Strecke Wies-Eibiswald.

Generalberichterstatter **Vogel**: Bezüglich dieser Bahn stellt der Eisenbahn-Ausschuß folgenden Antrag (liest): „Der hohe Landtag wolle beschließen:

Die Petition Nr. 140 des Bezirks-Ausschusses Eibiswald und der Gemeinden Eibiswald, St. Oswald, Oberhaag, Arnfels, Uibel, Feisternitz, Kleinradl, St. Ulrich, Oberlatein, Tergelegg, Stammeregg und Kornriegel um Gewährung einer Unterstützung zum Ausbau der Eisenbahnlinie Wies-Eibiswald wird abgelehnt und der Landes-Ausschuß ermächtigt, im Gegenstande der Petition Erhebungen zu pflegen, mit den beteiligten Factoren in Verhandlung zu treten und nach Sicherstellung des Interessentenbeitrages und der Verzinsung des vom Lande investirten Anlagecapitals im Sinne des Localeisenbahngesetzes mit der Verfassung des Projectes vorzugehen und in der nächsten Session Bericht und Antrag zu erstatten.“

Specialberichterstatter Dr. **Reicher**: Es ist bereits in den Motiven geltend gemacht worden, daß es sich hier um eine principielle Frage handelt.

So bereitwillig wir gewiß den Projecten der Interessenten entgegenkommen, handelt es sich im vorliegenden Falle um eine principielle Frage, nämlich um Ertheilung von Subventionen zu Eisenbahnbauzwecken, welchen durch das Zustandekommen des Localeisenbahngesetzes ein Ende bereitet werden sollte. Mit Rücksicht darauf, bitte ich um die Annahme dieses Antrages.

Abg. Dr. **Starfel** (St.-G. Windischgraz): Ich habe nur eine kurze Bemerkung zu machen, ich möchte bei diesem Gegenstande, der nach dem vorliegenden Antrage noch in ziemlich weiter Ferne steht, an den hohen Landes-Ausschuß den Wunsch richten, daß wenn die Bahn nach Eibiswald greifbare Gestalt bekommt und der Zeitpunkt näher rückt, wo dieselbe ausgebaut werden kann, zugleich auf eine eventuelle Fortsetzung dieser Bahn über den Radl nach Mahrenberg mit Anschluß bei der Station Buchern an die Kärntner Bahn Bedacht genommen werden möge. Es ist das eine Strecke, welche nicht lange ist, aber eine sehr wichtige kurze Verbindung mit der Kärntner Bahn herstellen würde. Ich bringe diesen Umstand hier vor, der mich wegen des in meinem Wahlbezirke liegenden Ortes Mahrenberg lebhaft interessiert, damit seinerzeit auch diese Theilstrecke in Erwägung gezogen werden möge.

(Die Debatte wird geschlossen. — Der General-Berichterstatter verzichtet auf das Wort. Der Antrag betreffs Wies-Eibiswald wird hierauf angenommen.)

Landeshauptmannstellvertreter: Es erübrigt nun noch die Abstimmung über die vom Eisenbahn-Ausschusse gestellten Resolutionsanträge.

Generalberichterstatter **Vogel** (liest):

„1. Der Bericht (Beilage 9) pag. 37 bis 41 wird zur Kenntniß genommen.

2. Der Bericht (Beilage 36) pag. 24 bis 25, betreffend die Bahnen der östlichen Steiermark, wird zur Kenntniß genommen.

3. Bezüglich Sebersdorf-Pöllau werden dem Landes-Ausschusse die von den Bezirksvertretungen Hartberg und Pöllau eingebrachten Petitionen Nr. 126 und 135 zur eingehenden Würdigung empfohlen.

Der Bericht über

4. Unterdrauburg-Gonobitz, sowie

5. Schrambach-Neuberg oder Kapfenberg wird zur Kenntniß genommen, wie auch der Bericht über die Linie

6. Rainachthal-Murthal, bezw. Köflach oder Boitsberg-Knittelfeld,

und der Landes-Ausschuß beauftragt, auf das Zustandekommen dieser wichtigen Verbindung sein besonderes Augenmerk zu richten.“

(Diese Anträge werden ohne Debatte angenommen.)

Nachdem hiemit vom hohen Landtage die einzelnen Linien beschlossen worden sind, muß auch für die nöthigen Mittel vorgesorgt werden; es ergibt sich nunmehr folgendes Erforderniß:

1. Für die Linie Kapfenberg-Seebach . . . fl.	700.000
2. „ „ „ Stainz-Wiefersdorf . . . „	270.000
3. „ „ „ Pöltschach-Gonobitz . . . „	350.000
4. „ „ „ Gilli-Schönstein-Wöllan . . . „	2.700.000
	Summe fl. 4.020.000

Diese Ziffern werden sich durch die weiteren Interessenten-Beiträge wesentlich vermindern. Es stellt also der Eisenbahn-Ausschuß den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, von dem Landes-Eisenbahn-Anlehen per 10 Millionen Gulden vom 1. März 1891 an die zur Ausführung vorstehend beschlossener Eisenbahnen nothwendigen Summen bis zum Höchstbetrage von 4 Millionen Gulden in einer die Interessen des Landes vollkommen sichernden Weise zu begeben.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Ferner stellt der Eisenbahn-Ausschuß bezüglich der Organisation des Landes-Eisenbahn-Amtes folgenden Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, das Landes-Eisenbahnamt vorerst in provisorischer Weise zu organisiren, beziehungsweise die für die Durchführung des Local-Eisenbahngesetzes erforderlichen Hilfskräfte nach Maßgabe des wirklichen Erfordernisses in provisorischer Weise zu bestellen.“

Abg. **Fürst** (H.-K. Leoben): Hohes Haus! Wir stehen in Folge der Annahme der Anträge des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten heute vor einer Reihe wichtiger Aufgaben, welche den Credit des Landes in einem hohen Maße in Anspruch zu nehmen geeignet sind und welche den Zweck verfolgen, eine Kräftigung der wirthschaftlichen Verhältnisse unseres Landes herbeizuführen.

So sehr diese Thätigkeit des steierm. Landtages zu begrüßen und derselben eine gedeihliche und segensreiche Entwicklung zu wünschen ist, so dürfen wir uns doch nicht verhehlen, daß in der letzten Zeit Erscheinungen zu Tage getreten sind, welche geeignet sind, die frohen Hoffnungen, die wir in diese Thätigkeit der steierm. Landesvertreter setzen, in Frage zu stellen oder herabzustimmen. Es treten nämlich Erscheinungen auf, welche die Tendenz des Großcapitals in der Auffaugung kleiner Betriebe und in der rücksichtslosen Ausbeutung wirthschaftlicher Schätze zum Ausdruck bringen.

Zur Erreichung eines Monopols werden Betriebsstätten und Anlagen angekauft, nicht zu dem Zwecke, um diese Stätten alten Gewerbesleißes fortzutreiben, sondern um sich ihrer Concurrenz zu entledigen. — Nicht nur, daß hiedurch ganze Thäler verödet, und tausende von Existenzen

vernichtet werden, und im Interesse der Volkswirtschaft veranlagte Capitalien dem ursprünglichen Zwecke verloren gehen, so ist leider auch die Hoffnung für die Zukunft gänzlich ausgeschlossen!

Die speculative Tendenz des Großcapitals geht nämlich so weit, nicht convenirende Betriebe auszuschrotten — ich glaube, so heißt die technische Bezeichnung für diese Handlungsweise — wenn der Besitzer sich zu der Eigenthumseinschränkung rechtskräftig verpflichten läßt, auf der angekauften Realität keine weiteren Betriebe mehr zu betreiben, die irgend wie geeignet wären, dem Verkäufer eine Concurrenz zu machen.

Daß unter den Werken, welche vor jüngerer oder längerer Zeit zum Stillstande kamen, sich auch solche befinden, für welche die ungünstige Lage, geringe Wasserkraft und andere, den Betrieb solcher Werke einschränkender Factoren maßgebend sind, das ist eine Erfahrungssache, die ja den sehr geehrten Herren sehr bekannt sein wird. Unmöglich aber kann man ohne gerechte Besorgniß zusehen, daß das Großcapital seine Uebermacht in concentrirtem Besitze immer mehr auszunützen versucht, und sich unter dem Schutze unserer Gesetzgebung nicht nur für die Gegenwart, sondern auch für die Zukunft jeder Concurrenz zu entledigen sucht.

Der Werth unserer Bodenschätze findet hiedurch eine höchst einseitige Ausnützung im Dienste der Großspeculation und Stätten, welche in Folge ihrer günstigen Situation geeignet wären, eine reiche Industrie zu entfalten, werden ebenso ihrer natürlichen Bestimmung entzogen, als die reichen Wasserkräfte, welche in unserem Lande vorhanden sind.

Nachdem ich mir erlaubt habe, in allgemeinen Umrissen — und mit einer absichtlichen Reserve — die Schäden zu kennzeichnen, welche durch diese Thätigkeit des Großcapitals auf wirtschaftlichem Gebiete in unserem Heimlande angerichtet werden können, erlaube ich mir zum Beweise hiefür einen Grundbuchsextract zur Verlesung zu bringen, welcher genau kennzeichnet die Tendenz des Capitals, Betriebsstätten, die bisher der industriellen Thätigkeit gewidmet waren, für alle Zeiten unwiderbringlich kalt zu legen. Die Herren werden es begreiflich finden, daß ich mir eine gewisse Reserve auferlege und die Namen der betreffenden Factoren, welche dabei im Spiele sind, nicht nenne. Ich bin aber mit vielem Vergnügen bereit, den authentischen Text des betreffenden Grundbuchsextractes, jedem der Herren, welcher es wünscht, zur Verfügung zu stellen.

In Rede stehende Eigenthumseinschränkungen werden in folgender Weise intabulirt und glaube ich, daß dies der alte Schimmel für alle derartigen Intabulationen sein dürfte: „Besitzer K in A. —

Auf Grund des Kaufvertrages vom so und so vielten 1888 wird die Eigenthumseinschränkung zu Gunsten des Verkäufers Y, daß auf dieser Realität kein Stahl- oder Eisenwerk, d. i. kein Rohmaterialien oder Eisenraffinate erzeugendes Werk errichtet werden darf — einberleibt.“

Ich bin nicht in der Lage, als Laie in diesem Fache untersuchen zu können, ob derartige Intabulata gesetzlich nicht anfechtbar wären; ich glaube aber, daß die Thatsache, daß das Großcapital bestrebt ist, einzig und allein, um die Concurrenz zu beseitigen, Stätten unseres Gewerbefleißes, welche in Folge der natürlichen Bedingungen geeignet sind, die Schätze unseres Landes zu verwerthen, außer Betrieb zu setzen, jedenfalls eine eminente Gefahr für unser Land in sich schließt, und dieß umsomehr, nachdem das Land ja bestrebt ist, gerade durch Förderung des Localisenbahnwesens die wirtschaftlichen Verhältnisse günstiger zu gestalten. Um eine derartige Gefahr abzuwehren, und nach meinen schwachen Kräften dazu beitragen, erlaube ich mir den Antrag zu stellen (liest):

„In Erwägung des Umstandes, daß in Steiermark industrielle Betriebsstätten und Anlagen, wie auch die Verwerthung von Naturkräften der bisherigen Bestimmung dadurch entzogen werden, daß bei Verkäufen die weitere Benützung und Thätigkeit solcher Objecte „grundbücherlich“ an Eigenthums-Einschränkungen gebunden wird, welche den weiteren Betrieb derselben der ursprünglichen naturgemäßen Bestimmung entziehen und in Frage stellen, wird der Landes-Ausschuß aufgefordert, dieser das Gemeinwohl tief schädigenden Gefahr die vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden und zu deren Beseitigung die geeigneten Schritte zu veranlassen.

Der Landes-Ausschuß hat hierüber dem nächsten Landtage zu berichten.“

Landeshauptmann: Ich betrachte dieß als eine selbständige Resolution, welche im Zusammenhange mit dem Eisenbahngesetze behandelt werden kann und stelle vor Allem die Unterstützungsfrage.

(Die Resolution wird unterstützt.)

Ich werde diese Resolution nach dem Antrage des Eisenbahn-Ausschusses zur Abstimmung bringen.

Ich ersuche den Generalberichterstatter den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses zu wiederholen.

Generalberichterstatter **Vogel** (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, das Landes-Eisenbahnamt vorerst in provisorischer Weise zu organisiren, beziehungsweise die für die Durchführung des Local-Eisenbahngesetzes erforderlichen Hilfskräfte

nach Maßgabe des wirklichen Erfordernisses in provisorischer Weise zu bestellen.“

(Dieser Antrag wird angenommen, ebenso die Resolution Fürst.)

Landeshauptmann: Es erübrigt noch das Schlusswort des Ausschusses.

Generalberichterstatter **Vogel:** Wenn die Herren die Vorlagen des Landes-Ausschusses mit denen des Eisenbahn-Ausschusses vergleichen, so werden sie finden, daß bei Annahme der Rentabilität und der Frequenz der Bahnen große Abstriche gemacht werden mußten.

Seinerzeit als das Localbahngesetz zur Vorlage kam, habe ich darauf aufmerksam gemacht, daß die Festsetzung der Rentabilität oder Frequenz einer Bahn ungemein schwierig ist und man nur mit der aller größten Vorsicht vorgehen kann.

Ich habe auf die große Verantwortlichkeit hingewiesen, welche der Landes-Ausschuß übernimmt und fühle mich verpflichtet, das heute noch einmal zu thun; mittlerweile ist die Bildung eines Landes-Eisenbahnratheß beschlossen worden, dieser wird also nächstens in diesen Arbeiten mitwirken, aber im Eisenbahn-Ausschusse ist uns vom hohen Landes-Ausschusse die Erklärung gegeben worden, daß er sich bewußt sei, daß er auch dann noch stets die volle Verantwortlichkeit trage.

Ich fühle mich nun verpflichtet, Namens des Eisenbahn-Ausschusses es dem Landes-Ausschusse dringend ans Herz zu legen, bei der endlichen Finalisirung der beschlossenen Eisenbahnen mit der größtmöglichen Vorsicht vorzugehen, damit das Local-Eisenbahngesetz die Finanzen des Landes nicht in Mitleidenschaft zieht und die ferneren Bahnbaue erschwere.

Wird nach dem Sinne des Gesetzes vorgegangen, dann muß die Action eine segensbringende sein.

Das wollen wir alle wünschen.

Landeshauptmann: Nachdem bezüglich des Schlusswortes kein Antrag gestellt ist, wird darüber nicht abgestimmt.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten über den Antrag des Abgeordneten Dr. Reichert und Genossen (Beilage Nr. 72), betreffend die Verstaatlichung der Südbahn.

(Beilage Nr. 108.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter Vogel, das Wort zu ergreifen.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Vogel:** Hohes Haus! Als vor ungefähr einem Decennium die

hohe Regierung die Verstaatlichung der Bahnen in die Hand nahm, gab es Gegner, welche aus Ueberzeugung gegen die Verstaatlichung waren. Heute ist die Zahl dieser Gegner zusammengeschrunpft.

Man hat geltend gemacht, daß wenn der Staat alle Bahnen übernehmen würde, wögllicherweise sich ein zu großer Ausfall ergeben würde, so daß die Staatsfinanzen in arge Mitleidenschaft gezogen werden müßten, während andere glaubten, daß möglicherweise die Staatsbahnen zu Einnahmequellen werden würden.

Die Action, welche kräftig unternommen wurde, ist auf halben Wege stecken geblieben. Den Staatsbahnen, die bis jetzt übernommen worden sind, wirft man vor, daß sie ein ungenügend Erträgniß liefern; wenn sie 2·8% tragen, so ist das bei dem jetzt in Oesterreich herrschenden Zinsfuße, den die Regierung zahlen muß, ein Ausfall von 2·2%; das ist freilich richtig, aber wenn man bedenkt, welche Bahnen übernommen worden sind, muß man die Summen in Berücksichtigung ziehen, die der Staat an Subventionen hätte zahlen müssen und die keinen Werth hatten, und muß das Erträgniß als zufriedenstellend erklärt werden. Die Motive wurden seinerzeit vom Ministerium klar gelegt, als man an die Verstaatlichungs-Action ging; man erklärte, die betreffenden Eisenbahnen seien nichts anderes als Straßenzüge im Großen.

Man hat bei Anlage der Straßen auch nicht gefragt, ob die Kosten hereingebracht werden, man ist froh, wenn sie sich erhalten, das indirecte Opfer, das der Staat bringt, wird reichlich hereingebracht durch die Hilfsquellen.

Diese Erkenntniß hat sich immer mehr befestigt, wenn aber diese Action unternommen ist, so muß sie selbstverständlich im ganzen Lande unternommen werden, sonst wären die Lasten schlecht vertheilt.

Wir sollen für den Vortheil der anderen zahlen und haben den Nachtheil durch die hohen Tarife der Privatbahnen.

Wenn ich für die Verstaatlichung der Südbahn eintrete, will ich nicht, wie es gewöhnlich geschieht, dieß mit den hohen Tarifen der Südbahn motiviren; wenn ich davon sprechen würde, müßte ich gerechterweise wieder anerkennen, daß die Südbahn unter Umständen billigere Tarife hat, wie die Staatsbahn.

Ich muß der Südbahn das Zeugniß geben, daß sie vielleicht die commercieell am Besten geleitete Bahn ist, weil sie es verstanden hat, unter ungünstigen Verhältnissen — ich erwähne die große Concurrnz Ungarns, den Durchstich des Gotthard, den Verkehr über den Brenner — noch sich zu erhalten.

Heute liegen die Sachen so, wenn die Südbahn dazu übergehen sollte, daß sie nach Ablauf der Concession die

Tarife der Staatsbahn acceptire, im Kriegsfall sich unter die Staatsobrigkeit stelle, das alles würde uns nicht befriedigen, weil wir immer getheilte Tarife hätten; besonders macht sich das geltend in dem Kammerbezirke, den ich zu vertreten die Ehre habe, dort sind zwei Bahnlirien; wenn auch die Südbahn die Tarife der Staatsbahn acceptiren würde, wäre uns wenig geholfen, wir müßten zweierlei Tarife zahlen.

Für Rohmaterialien z. B. ist der Tarif auf der Strecke bis Mürzzuschlag ungefähr 16 fl. per Kilo, während der Durchgangstarif für dasselbe Gut nur 4 fl. beträgt, es wäre aber eine Unmöglichkeit, einer Privatbahn zuzumuthen, für diesen Betrag zu fahren; also in dem directen Tarif liegt ein großer Vortheil, so ist es auch mit dem Tarif für Graz, welches in directer Verbindung mit dem Norden steht, welcher Tarif als directer Tarif bezahlt wird.

Aus diesen Gründen müssen wir mit allen Mitteln für die Verstaatlichung der Südbahn eintreten.

Im vorigen Jahre haben wir dasselbe Thema behandelt, wir dürfen nicht unterlassen, bei jeder Gelegenheit zu betonen, daß wir unter gar keinen Umständen, durch gar keinen Vertrag befriedigt werden, daß es in's Fleisch und Blut dringe, damit uns nicht eine Ueberraschung wie bei der Nordbahn besichert wird.

Die Verstaatlichung der Südbahn muß die Verstaatlichung der größeren Industriebahnen, der Graz-Köflacher, der Leoben-Vorderberg, die dann nothwendig ist, im Gefolge haben.

Ich bitte Sie, für den Antrag einzustimmen, welcher dahin lautet (liest):

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Landtag von Steiermark erachtet aus allgemeinen wirthschaftlichen Rücksichten des Landes und des Gesamtreiches die Verstaatlichung der Südbahn als ein Gebot der Nothwendigkeit und hofft, daß die Staatsverwaltung seinerzeit von dem ihr zustehenden Rechte auf Uebernahme der Südbahn Gebrauch machen wird.“

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

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Antrag der Abgeordneten Zerman und Genossen (Beilage Nr. 89), betreffend die Abänderung der §§ 13 und 14 der Geschäftsordnung für den steierm.

Landtag.

(Beilage Nr. 137.)

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

Berichterstatter des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten Dr. **Portugall** (von der Tribüne): Hoher Landtag! In der 11. Sitzung dieses hohen Hauses haben die Abgeordneten Zerman und Genossen einen Antrag eingebracht, welcher dahin geht, die §§ 13 und 14 der Geschäftsordnung für den steierm. Landtag abzuändern.

§ 13 bestimmt nämlich, daß zur Einbringung eines selbstständigen Antrages die Unterstützung von 10 Mitgliedern erforderlich ist, widrigens dieser Antrag zurückgelegt wird.

Der Herr Abgeordnete Zerman wünscht nun, daß die Zahl 10 der zur Unterstützung eines Antrages erforderlichen Mitglieder auf 6 herabgemindert wird und begründet dieß damit, daß die Slovenen, welche in der letzten Session und auch in der heurigen nur 8 Sitze im hohen Hause einnahmen, absolut nicht in der Lage seien, einen selbstständigen Antrag einzubringen, daher gewissermaßen mundtod gemacht erscheinen.

Der Sonder-Ausschuß hat den Antrag und dessen Begründung in Erwägung gezogen und gefunden, daß zwar der Hinweis auf das hohe Abgeordnetenhaus beziehungsweise auf das Verhältniß der zur Unterstützung eines Antrages dort erforderlichen Mitgliederzahl für den steierm. Landtag nicht ganz zutreffend sei, und für ihn nicht ausschlaggebend sein könne.

Der Sonder-Ausschuß glaubt aber doch auf die beantragte Abänderung eingehen zu sollen, weil die Zahl der zur Unterstützung eines Antrages erforderlichen Mitglieder in der Wesenheit des steiermärkischen Landtages keine Aenderung herbeiführt.

Wenn ein Antrag unterstützt wird, so hat das gar keinen anderen Zweck, als daß dem Antragsteller die Möglichkeit geboten wird, seinen Antrag zu begründen, dann muß ja erst die Frage wegen Zuweisung an irgend einen Ausschuß, sei es ein ständiger oder ein eigens zu wählender, gestellt werden und es steht dem hohen Landtage frei den Antrag zuzuweisen oder ihn zu begraben, wie es in der heurigen Session bezüglich des Antrages Offenluger der Fall war.

Der Sonder-Ausschuß glaubt dem Antrage des Abgeordneten Zerman zustimmen zu sollen, weil durch denselben, wie schon erwähnt, keine principielle Aenderung der Anschauungen des Landtages herbeigeführt wird und es thatsächlich unbillig erscheint, wenn einer Fraction des hohen Hauses die Möglichkeit nicht geboten wäre, einen ständigen Antrag einzubringen.

Was den § 14 anbelangt, so handelt er von den ständigen Ausschüssen: Finanz-Ausschuß, Landes- und

Ausschuß, Petitions-Ausschuß, Gemeinde-Ausschuß und Unterrichts-Ausschuß. Der Antragsteller will nun, daß diesen ständigen Ausschüssen ein neuer beigelegt werden solle, nämlich ein Eisenbahn-Ausschuß.

Bei dem Umstande als das Localbahngesetz die Sanction erhalten hat und als Eisenbahnfragen uns ständig beschäftigen werden und überdies in der gegenwärtigen Session auch Beschlüsse gefaßt wurden, nach welchen der Landes-Ausschuß aufgefordert wird, über diese oder jene Eisenbahnfrage Erhebungen zu pflegen, so dürfte es sich wohl empfehlen, daß auch für diese Angelegenheiten ein ständiger Ausschuß gewählt werde.

Bezüglich der Mitgliederzahl beantragt der Abgeordnete Zerman, daß der Finanz-Ausschuß und der Eisenbahn-Ausschuß aus je 12 Mitgliedern wie jetzt bestehen soll.

Bezüglich der übrigen Ausschüsse wünscht der Abgeordnete und seine Genossen, daß die bisherige Anzahl der Ausschuß-Mitglieder um je 2 vermehrt werden sollen, er begründet diesen Antrag damit, daß es dann möglich sei, alle Fractionen des Hauses in den einzelnen Ausschüssen unterzubringen, während jetzt nur die deutsche fortschrittliche Partei und die conservative oder slovenische Partei und nur höchst selten alle Fractionen in den einzelnen Ausschüssen vertreten seien; zumeist seien in einem Ausschusse die eine oder die andere Fraction nicht vertreten.

Weiters hebt Herr Zerman hervor, daß bei der geringen Anzahl der ständigen Mitglieder es nicht möglich sei, daß alle Abgeordneten in Ausschüsse kommen und doch sei von jedem anzunehmen, daß er das Bestreben oder den Wunsch hat, in irgend einem Ausschusse gewählt zu werden denn in den Ausschüssen liegt ja der Schwerpunkt der Verhandlungen.

Der Sonder-Ausschuß glaubt, daß diesem Antrage Zerman's aus Billigkeitsgründen, ja ich möchte sagen aus Rechtfertigungsgründen stattgegeben werden solle und soll durch diese Stattgebung zugleich der anderen Seite des hohen Hauses ein Beweis des Entgegenkommens, welche die deutschfortschrittliche Partei der slovenischen und der conservativen Partei gewährt, gegeben werden. Noch eines ist hervorzuheben; der Sonder-Ausschuß hat dem Gemeinde-Ausschusse, der künftig aus 9 Mitgliedern bestehen soll, einen weiteren Wirkungsbereich einräumen wollen, indem er demselben Verfassungsfragen zutheilen will. In andern Landtagen werden dem Gemeinde-Ausschusse auch geringfügige Verfassungsfragen zugetheilt und heißt dort der Gemeinde-Ausschuß Gemeinde- und Verfassungs-Ausschuß. Der Antrag, der Seitens des Herrn Abgeordneten Zerman eingebracht wurde, gehört eigentlich gar nicht vor den Gemeinde-Ausschuß, sondern vor einen Verfassungs-Ausschuß, nachdem wir aber keinen Verfassungs-Ausschuß haben und man für

diesen Antrag keinen eigenen Ausschuß wählen wollte, hat man aus der Noth eine Tugend gemacht und ihn dem Gemeinde-Ausschusse zugewiesen.

Wenn der Abgeordnete Zerman beantragt, daß der Gemeinde-Ausschuß aus 9 Mitgliedern bestehen soll, so kann ich nichts dagegen sagen. Würde der Gemeinde-Ausschuß aber gleichzeitig Verfassungs-Ausschuß sein, so würde bei seiner Zusammensetzung wohl theilweise auf andere Mitglieder als jene sind, die gegenwärtig dem Gemeinde-Ausschusse angehören, Rücksicht genommen werden.

Es steht übrigens ja dem hohen Landtage frei, wenn eine wichtige Verfassungsfrage auf die Tagesordnung kommt, für diese einen ganz selbstständigen Ausschuß zu wählen, gerade so wie er es für die Vorlage betreffs Regelung des Sanitätsdienstes in den Gemeinden gethan hat, welche Vorlage überhaupt und thatsächlich in den Gemeinde-Ausschuß gehört hätte.

Der Sonder-Ausschuß glaubt daher den Antrag stellen zu sollen (liest):

„Das hohe Haus wolle beschließen:

Die §§ 13 und 14 der Geschäftsordnung des steiermärkischen Landtages werden in ihrer gegenwärtigen Fassung außer Kraft gesetzt und haben künftig zu lauten:

§ 13.

Selbstständige Anträge einzelner Mitglieder (§ 12, c) werden vom Landeshauptmanne in der nächsten Sitzung verkündet. In einer spätern Sitzung wird dem Antragsteller eine mündliche, möglichst kurz zu fassende Begründung gestattet, nach welcher die Unterstützungsfrage ohne Zulassung einer Debatte gestellt wird, wenn die Unterstützung nicht bereits schriftlich durch Unterzeichnung des Antrages erfolgt ist. Zur Begründung aller solcher Anträge darf in jeder Sitzung nicht mehr als eine Stunde verwendet werden. Ein Antrag, welcher nicht mindestens von sechs Mitgliedern unterstützt ist, wird hinterlegt.

Ueber einen gehörig unterstützten Antrag beschließt der Landtag, ob er zur Vorberathung einem schon bestehenden oder einem erst zu bestellenden Ausschusse zuzuweisen sei. Wenn der Antrag an keinen Ausschuß verwiesen wird, ist er als abgelehnt zu betrachten. Ein abgelehnter selbstständiger Antrag darf in der nämlichen Session nicht wieder eingebracht werden.

Der Landtag kann auch Regierungsvorlagen (§ 12, a) und Vorlagen des Landes-Ausschusses (§ 12, b) einem Sonder-Ausschusse zuweisen.“

(Dieser Antrag wird angenommen.)

Landeshauptmann: Ich ersuche den Antrag § 14 zu lesen.

Berichterstatter Dr. **Portugall** (liest):

„Sonder-Ausschüsse.

§ 14.

Bei Beginn jeder Landtags-Session sind folgende Sonder-Ausschüsse zu wählen:

Ein Finanz-Ausschuß (bestehend aus 12 Mitgliedern), ein Unterrichts-Ausschuß (bestehend aus 9 Mitgliedern), ein Petitions-Ausschuß (bestehend aus 7 Mitgliedern), ein Ausschuß für Landesculturngelegenheiten (bestehend aus 9 Mitgliedern), ein Ausschuß für Gemeinde- und Verfassungsangelegenheiten (bestehend aus 9 Mitgliedern), und ein Ausschuß für Eisenbahnangelegenheiten (bestehend aus 12 Mitgliedern).

Die Wahl dieser Ausschüsse hat in der Regel in der zweiten Sitzung stattzufinden.“

Landes-Ausschußbeisitzer Dr. Ritter v. **Schreiner**: Ich möchte rüchftlich der Worte „und Verfassungs-“ in der fünften Zeile des Antrages um getrennte Abstimmung bitten. —

Ich bin nicht in der Lage dafür stimmen zu können, und zwar weil ich voraussetze, daß man in der Zusammenfassung eines Ausschusses ganz anders vorgehen wird, wenn er für Gemeindeangelegenheiten bestimmt ist, als wenn er für Verfassungsangelegenheiten bestimmt ist. Weiters spreche ich mich darüber nicht aus und bitte lediglich Se. Excellenz den Herrn Landeshauptmann, die getrennte Abstimmung über die Worte „und Verfassungs-“ einzuleiten.

(Die Debatte wird geschlossen.)

Berichterstatter Dr. **Portugall**: Ich habe schon gesagt, daß ich allerdings glaube, daß wenn man den Gemeinde-Ausschuß zum Gemeinde- und Verfassungs-Ausschuß erweitert, welcher dann die wichtigsten Verfassungsfragen zu berathen hat, man dann bei der Zusammenstellung desselben auch andere Mitglieder als gegenwärtig in dem Gemeinde-Ausschuß, berufen wird.

Ich habe aber gleichzeitig hervorgehoben, daß man für geringfügige Verfassungsfragen, wie die beantragte Geschäftsordnung es ist, nicht einen eigenen Ausschuß wählen soll, sondern dieselben ganz gut dem Gemeinde-Ausschusse zuweisen kann.

Ich betone nochmals, daß es bei wichtigen Fragen dem hohen Hause ja immer frei steht, einen besonderen Ausschuß zu wählen, gerade wie es in der Sanitätsangelegenheit geschehen ist, übrigens habe ich für meine Person nichts gegen den Antrag des Herrn Abg. Dr. Ritter von **Schreiner** einzuwenden.

(Bei der hierauf folgenden Abstimmung wird der Antrag des Gemeinde-Ausschusses angenommen, mit

Ausnahme der Worte „und Verfassungs-“, welche abgelehnt werden.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über die Anträge des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 85), und des Abg. **Hagenhofer** und Genossen (Beilage Nr. 102), betreffend die Abänderung der Dienstboten-Ordnung.

(Beilage Nr. 140.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter **Posch**, das Wort zu ergreifen.

Berichterstatter des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten **Posch** (von der Tribüne): Die Vorlage des Landes-Ausschusses Nr. 85 bezweckt, daß die Dienstboten-Ordnung in der Richtung abgeändert werden soll, daß eine Rubrik im Dienstbotenbuche neu eingeführt werde, in welche der Dienstvertrag, so bald er abgeschlossen wird, eingetragen werden soll. Außerdem soll noch in die nächste Rubrik der Name des Dienstherrn und in die dritte die Zeit der Vertragsschließung eingetragen werden.

Gleich darauf hat der Herr Abg. **Hagenhofer** einen Antrag eingebracht auf Einführung von Leihkaufbüchern.

Der Gemeinde-Ausschuß hat beide Vorlagen gleichzeitig in Berathung gezogen, nachdem eigentlich im Großen und Ganzen durch beide Anträge der Zweck verfolgt wird, dem Uebelstande abzuhefen, der darin besteht, daß neue Dienstverträge häufig vor Michaeli abgeschlossen werden, obwohl die gesetzliche Beschränkung besteht, daß giltige Dienstverträge vor Michaeli nicht abgeschlossen werden können. Es soll eine Umgehung des Gesetzes unmöglich gemacht werden.

Beide Vorlagen sind im vorliegenden Antrage zur Erledigung beantragt.

Nachdem jedoch einzelne Fragen in dem Ausschusse nicht ausgetragen werden konnten, wie z. B. die Haltung der Regierung, ob dieselbe einer Beschränkung der mündlichen Vertragsschließung zustimmen wird, nachdem weiter auch die Frage der Stempelpflichtigkeit der Leihkaufbücher, sowie auch der einzelnen Eintragungen, uns nicht beantwortet werden konnte, in der kurzen Zeit, die uns gegeben war, so ist der Ausschuß zum Beschlusse gekommen, diese beiden Gegenstände an den Landes-Ausschuß zurückzuleiten mit dem Auftrage, sich mit der Regierung in's Einvernehmen zu setzen, resp. die Regierung zu befragen, ob sie mit einer derartigen Aenderung der Dienstboten-Ordnung einverstanden ist oder nicht.

Bekanntlich hat seiner Zeit der Landtag einen Dienstbotengesetz-Entwurf beschlossen, in welchem das Leihkaufs-

buch vorgeschrieben wurde und die Regierung hat den damaligen Landtagsbeschlus nicht zur Allerhöchsten Sanction empfohlen. Um nicht nochmals einen derartigen Beschlus, welcher nicht zur Sanction empfohlen werden würde, herbeizuführen, hat sich der Gemeinde-Ausschus zu dem Antrage entschlossen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses mit einem Gesetzentwurfe, betreffend die Abänderung der Dienstboten-Ordnung, Beilage Nr. 85, und der Antrag des Franz Hagenhofer und Genossen auf Annahme des Gesetzentwurfes bezüglich Einführung von Leihkaufbüchern für landwirthschaftliche Dienstboten, Beilage Nr. 102, werden dem Landes-Ausschusse zur nochmaligen Berathung und Berichterstattung, eventuell Antragstellung in der nächsten Session zugewiesen.“

Abg. **Offenluger** (L. S. Bruck): Wie schon aus dem gedruckten Berichte des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten zu lesen war, und wie wir soeben vom hochgeehrten Herrn Berichtersteller gehört haben, soll sowohl der Antrag des hohen Landes-Ausschusses, sowie der beantragte Gesetzentwurf des Herrn Abgeordneten Hagenhofer und Genossen bezüglich Einführung von Leihkaufbüchern für ländliche Dienstboten abermals zur weiteren Erhebung und Berichterstattung dem Landes-Ausschusse zugewiesen werden.

Ich bedaure zwar im Interesse meiner Wähler, daß die so dringend nothwendige Einführung der Leihkaufbücher für landwirthschaftliche Dienstboten wieder um ein Jahr verzögert wird, werde aber keinen Gegenantrag stellen, sondern dem Antrage auf Zuweisung an den Landes-Ausschus zustimmen.

Nur erlaube ich mir, den hohen Landtag auf die Nothwendigkeit der Schaffung eines diesbezüglichen Gesetzes aufmerksam zu machen, damit

1. bezüglich der Verleihkaufung der Dienstboten endlich einmal eine größere Ordnung herbeigeführt werde, und
2. die Arbeitgeber vor Schädigung von Seite jener gewissenlosen Dienstboten, welche von mehreren Arbeitgebern in derselben Leihkaufzeit einen Leihkauf annehmen, bewahrt werden.

Auf die Entgegnung, daß zum Schutze der Leihkaufgeber die gegenwärtigen Bestimmungen der Dienstbotenordnung ausreichen, muß ich bemerken, daß das, wie die Erfahrung lehrt, eben nicht der Fall ist.

Auch die Anwendung des Strafgesetzes auf solche unredliche Dienstboten genügt ebenfalls nicht, um den Leihkaufgeber immer schadlos zu halten.

Denn, wenn der unredliche Dienstbote vom k. k. Bezirksgerichte zu einer Arreststrafe verurtheilt wird, so ist damit allerdings der Gerechtigkeit, welche für das Vergehen eine Strafe fordert, Genüge geleistet. Aber damit ist dem Leihkaufgeber noch immer nicht der Schaden gut gemacht, den er erlitten hat.

Allerdings wird das Gericht auch den betreffenden Dienstboten zum Erfasse des Leihkaufes verurtheilen, aber die Erfahrung lehrt, daß damit dem Leihkaufgeber wenig geholfen ist, weil eben von solchen Dienstboten gewöhnlich ein Erfas nicht geleistet werden kann.

Man verläßt sich bezüglich seines Geldes auch nicht bloß auf das Strafgesetz, nach welchem der Dieb ja ohnehin gestraft wird, wenn man ihn nämlich erwischt, sondern verwahrt sein Geld in vorsorglicher Weise.

Eine solche Vorsichtsmaßregel soll aber in dieser Hinsicht eben die Einführung des Leihkaufbüchels sein, weil es hiedurch dem Dienstboten unmöglich gemacht wird, mehr als einen Leihkauf anzunehmen.

Es handelt sich ferner beim Leihkaufgeben nicht bloß um den Betrag des Leihkaufes selbst, als vielmehr um die Arbeitskraft einer Person für ein ganzes Jahr.

Der Arbeitsgeber will sich ja die Arbeitskraft eines Dienstboten für ein ganzes Jahr sichern, und zu diesem Behufe gibt er dieser Person einen Leihkauf.

Weil nun aber ein Dienstbote zu derselben Zeit nur einem Herrn dienen kann, mithin zum neuen Jahre nur in den Dienst eines Herrn eintreten kann, so erleiden die anderen Leihkaufgeber, selbst wenn ihnen der gegebene Leihkauf von diesem Dienstboten zurückgegeben wurde, dennoch einen großen Schaden, indem sie erfahrungsgemäß entweder gar keinen, oder doch nur einen minder passenden und brauchbaren Dienstboten mehr erhalten können. Diesem großen Uebelstande würde aber durch die Einführung der Leihkaufbücher vorgebeugt werden, indem es hiedurch, wie schon bemerkt, dem Dienstboten nicht möglich ist, von mehr als einem Dienstgeber einen Leihkauf anzunehmen.

Ein weiterer Umstand, welcher die Einführung der Leihkaufbücher sehr wünschenswerth macht, ist der, daß dadurch viele Feindschaften und in Folge dessen auch manche gerichtliche Streitigkeiten ausbleiben würden, daß also schließlich die k. k. Bezirksgerichte nicht mit so vielen Ehrenbeleidigungs- und anderen Klagen überhäuft werden.

Bei dem Umstande, daß keine Leihkaufbücher eingeführt sind, kommt es sehr häufig vor, daß ein Arbeitgeber dem anderen den schon verleihten Dienstboten wieder aufredet, indem er dem letzteren ein paar Gulden mehr Lohn verspricht. Dadurch werden namentlich die mittleren und kleineren Grundbesitzer geschädigt. Es sind

also die Leihkaufbücher auch zum Schutze der mittleren und kleineren Grundbesitzer gegenüber dem größeren und besser situirten Grundbesitzer.

Das sogenannte Aufreden schon verleihafter Dienstboten ist aber auch die Ursache, aus welcher oftmals selbst unter guten Freunden und Nachbarn die größten Feindschaften entstehen. Diese führen dann zu gegenseitigen Neckereien, ja oftmals zu kostspieligen Processen in Sachen, wo ohne die gegenseitige Erbitterung ein Ausgleich leicht möglich gewesen wäre.

Aus diesen Gründen muß ich die Einführung von Leihkaufbüchern auf das Wärmste empfehlen und bitte deshalb den hohen Landes-Ausschuß, in der nächsten Session einen Antrag auf Einführung von Leihkaufbüchern, jedoch abge sondert von den Dienstbotenbüchern, einzubringen.

Abg. **Hagenhofer** (L.-G. Hartberg): Der dem hohen Hause zum zweiten Male vorliegende Gesekentwurf auf Einführung von Leihkaufbüchern soll nach dem Antrage des Gemeinde-Ausschusses also zum zweiten Male dem Landes-Ausschusse zur Erhebung und Berichterstattung zugewiesen werden.

Bereits im vorigen Jahre wurden dieselben Bedenken gegen die Leihkaufbücher in's Treffen geführt, als heuer.

Das Hauptbedenken, welches angeführt wird, ist die Stempelfurcht.

Nachdem dieses Bedenken bereits im vorigen Jahre ausgesprochen wurde, so hätte ich erwartet, daß der Landes-Ausschuß diesbezüglich Erhebungen gemacht hätte. Da aber weder im Berichte des Landes-Ausschusses, noch im Berichte des Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten diesbezüglich auch nicht eine Andeutung zu ersehen ist, so muß ich zu meinem Bedauern annehmen, daß dies nicht gesehen. Aber auch der Gemeinde-Ausschuß hätte die Meinung der hohen Regierung einholen können, da es den Ausschüssen ja freisteht, zu ihren Berathungen Regierungsvertreter einzuladen, welche dann die Ansicht der Regierung bekannt geben und wir haben vor ein paar Tagen gesehen, wie nützlich, ja nothwendig es ist, die Ansicht der Regierung zu hören. Wir haben vielleicht heute noch Gelegenheit, durch Se. Excellenz den Herrn Statthalter diesbezüglich eine Aufklärung zu erhalten.

Ich meinerseits kann es jetzt nicht glauben, daß die hohe Regierung der Einführung von Leihkaufbüchern irgendwie Schwierigkeiten bereiten wird, denn es wird ihr ja selbst daran gelegen sein, daß den jetzt betreffs der Verleihaufung herrschenden Uebelständen und Unzukömmlichkeiten wirksam entgegengetreten wird.

Der Dienstvertrag wird ja kraft der Dienstboten-Ordnung abgeschlossen.

Durch die Einführung von Leihkaufbüchern soll nur verhindert werden das vorzeitige Verleihaufen und das zu oftmalige Leihkaufnehmen von Seite gewissenloser Dienstboten.

Durch die Einführung der Leihkaufbücher sollen sowohl die Dienstgeber als auch die Dienstboten eben nur gezwungen werden, die diesbezüglich in der Dienstboten-Ordnung bereits enthaltenen gesetzlichen Bestimmungen auch einzuhalten und an der Beobachtung der Gesetze hat die Regierung gewiß als Wächter derselben ein großes Interesse.

Was soll nun der Landes-Ausschuß weiter erheben, bei wem soll er Erhebungen machen?

Ja, meine Herren, nach meiner Ansicht sind ja die Vertrauensmänner ohnehin hier beisammen.

Nicht der centrale Ausschuß der Landwirthschaftsgesellschaft, nicht die Filialen derselben haben das Mandat in der Weise so wie wir Abgeordnete, die Wünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung hier zum Ausdrucke zu bringen, und unsere Pflicht ist es, wahrgenommenen Uebelständen abzuhelpen und wir sind diesbezüglich unseren Wählern gegenüber auch verantwortlich.

Weil wir die vollste Ueberzeugung haben, daß in dieser Angelegenheit Abhilfe getroffen werden muß, haben wir unseren Antrag eingebracht, und wenn man selbst mit Dienstboten zu arbeiten gezwungen ist, und wenn man selbst als Gemeindevorsteher die Dienstbotenordnung handhaben muß, so ist man wohl gewiß in der Lage, sich ein Urtheil zu bilden, auf welche Weise den betreffenden Unzukömmlichkeiten am wirksamsten entgegengetreten werden kann, und auf Grund unserer Erfahrungen haben wir diesen Gesekentwurf eingebracht.

Ich muß daher den Landes-Ausschuß dringendst ersuchen, in der nächsten Session einen bestimmten Antrag auf Einführung von Leihkaufbüchern dem Landtage vorzulegen.

Statthalter Freiherr von **Rübeck**: Der geehrte Herr Berichterstatter hat darauf hingewiesen, daß der Landes-Ausschuß sich für verpflichtet gehalten hat, die Vorlage des geehrten Landes-Ausschusses und den Antrag Hagenhofer und Consorten dem Landes-Ausschusse zur neuerlichen Erhebung zu übergeben, damit er auch in die Lage kommt die Anschauung der Regierung in Erfahrung zu bringen. Ich glaube, daß es dem geehrten Sonder-Ausschusse unschwer gewesen wäre, die Anschauung der Regierung in Erfahrung zu bringen, wenn er so freundlich gewesen wäre zu erklären, ich wünsche einen Vertreter der Regierung bei den Berathungen (Bravo! Bravo! rechts) und ich kann

dem hohen Hause die Versicherung geben, der Sonder-Ausschuß wäre in die Lage gekommen, die Anschauung der Regierung zu hören.

Die Regierung hätte principiell gegen die Vorlage des geehrten Landes-Ausschusses keine Einwendung zu erheben gehabt, weil einzelne Details ja der weiteren Besprechung zugänglich waren, und vielleicht eine oder die andere Aenderung hätte eintreten können, wo dann die beiden Anschauungen, die divergirten, sich harmonisch gestaltet hätten. Ebenso wäre die Frage wegen der Leihkaufbücher bei einem solchen Anlasse vom Standpunkte der Regierung beleuchtet worden. Ich bedauere, daß die Regierung nicht in die Lage gekommen ist, ihre Anschauung zur Geltung zu bringen. Es wäre da in Erwägung gezogen worden, ob es billig und gerecht dem Dienstboten gegenüber ist, ihn zu verpflichten, neben dem Dienstbotenbuche auch noch die Kosten für ein zweites Buch zu tragen, ob nicht der gleiche Zweck in einer anderen Weise erreicht werden kann, ohne daß dem Dienstboten, der ja doch ziemlich schwer sein Geld verdient, neue Kosten auferlegt werden. Alle diese Fragen wären mit Leichtigkeit erörtert worden und hätten vielleicht zu einer harmonischen Gestaltung geführt; nachdem das aber nicht der Fall war, und die Regierung nicht in die Lage gekommen ist, dem geehrten Sonder-Ausschusse ihre Anschauungen mittheilen zu können, kann ich nur das hohe Haus bitten, dem Antrage des Sonder-Ausschusses zuzustimmen.

(Die Debatte wird geschlossen.)

Berichterstatter des Gemeinde-Ausschusses Pösch: Ich habe im Großen und Ganzen gegen die vorgekommenen Ausführungen nichts einzuwenden, glaube jedoch, daß der Umstand, daß der Sonder-Ausschuß keinen Regierungsvertreter zu seinen Verhandlungen eingeladen hat, darin seine Ursache haben dürfte — was auch zur Entschuldigung dienen möge — daß der Gemeinde-Ausschuß heuer mit 50 Geschäftsstücken belastet war und einzelne Mitglieder des Gemeinde-Ausschusses auch in anderen Ausschüssen zu thun hatten, daher nicht so kurzweg die Verhandlungen bezüglich der Sicherung der Stempelbefreiung stattfinden konnten. Der Ausschuß hat also geglaubt, die Angelegenheit heuer nicht vorzunehmen, sondern dem Landes-Ausschusse übertragen zu sollen, welcher im Laufe eines Jahres mehr Zeit hat, um die Erklärungen der Regierung schriftlich zu erhalten und uns dann vorzulegen.

Was die zweite Frage betrifft, daß durch Leihkaufbücher der Uebelstand: das zu frühe Aufkaufen und Aufreden von Dienstboten abgestellt werden soll, so will ich nicht in Abrede stellen, daß die Leihkaufbücher geeignet wären, diesen Uebelstand abzustellen oder doch zu mindern. Ich möchte jedoch dem Vorwurfe entgegentreten, als ob

die größeren Dienstgeber, welche mehr Dienstboten haben, darauf ausgehen, den kleineren Dienstgebern die Leute aufzureden; denn sonst könnte man da nicht von einer Dienstbotenordnung sprechen, sondern nur von einer Dienstherrnordnung; von einer solchen hätte im Antrage gesprochen werden müssen, wenn man eben den Vorwurf erhebt, daß die größeren Dienstgeber den kleineren die Dienstleute aufreden. — Ich habe den Aufruf wegen Aenderung der Dienstbotenordnung gelesen und auf demselben habe ich Unterschriften gefunden von Leuten, welche gar keine Dienstboten halten. (Heiterkeit.)

Was die Behauptung betrifft, daß ja der Regierung daran gelegen sein muß, zu verhindern, daß nicht mehr Leihkäufe angenommen werden und infolge dessen die Gerichtsbehörden Bestrafungen vornehmen, so liegt auch in dieser Frage eine Statistik nicht vor, darüber nämlich, wie viel Abstrafungen im Lande seit Einführung des bestehenden Dienstbotengesetzes, wegen Uebertretung dieses Gesetzes, respective des Strafgesetzes vorgenommen wurden, weil nämlich die Dienstleute mehr Leihkäufe für dieselben Dienstgeber angenommen haben; es wäre das sehr interessant und der Landes-Ausschuß könnte das leicht beschaffen.

Um eben alle diese Verhältnisse klar zu legen, hat der Gemeinde-Ausschuß geglaubt, den Gegenstand dem Landes-Ausschusse zurückstellen zu sollen, damit dieser in der Lage sei, uns ein klares Bild über die Angelegenheit vorzulegen, damit man endlich einmal über diese See- Schlange schlüssig werden kann. — Aus diesem Grunde beantrage ich die Annahme des Antrages des Gemeinde-Ausschusses.

(Bei der hierauf erfolgten Abstimmung wird der Antrag des Gemeinde-Ausschusses angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht des Landescultur-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 62), betreffend die Abänderung des Statutes der Landes-Hufbeschlagschule in Graz.

(Beilage Nr. 148.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter Grafen Kottulinsky, Bericht zu erstatten.

Berichterstatter des Landescultur-Ausschusses Graf **Kottulinsky** (von der Tribüne): Ich habe die Ehre im Namen des Landescultur-Ausschusses über das vom Landes-Ausschuß vorgelegte Statut der Landes-Hufbeschlagschule in Graz Bericht zu erstatten.

Durch die im Jahre 1885 eingeführte Regie der Beschlagsbrücke an dieser Anstalt hat sich die Nothwendigkeit einer Reihe von Veränderungen in dem Organismus der Anstalt ergeben; es war insbesondere erforderlich, eigene

Beschlagschreiber, eigene Schmiede anzustellen und überdies hat sich der Wirkungskreis und die Arbeitsleistung des mit der Leitung dieser Anstalt betrauten landschaftlichen Bezirksarztes in Graz derart vermehrt, daß sich die Nothwendigkeit ergeben hat, einen eigenen Director zur Leitung dieser Anstalt anzustellen.

In Folge dieser Veränderung hat sich der Landes-Ausschuß bemüht gesehen, ein neues Statut auszuarbeiten und dem Landtage zur Genehmigung vorzulegen.

Nachdem dieses Statut dem Zwecke und dem Ziele der Anstalt vollkommen entspricht und auch in Uebereinstimmung ist mit den diesbezüglichen Beschlüssen des hohen Landtages, erlaubt sich der Landescultur-Ausschuß den Antrag zu stellen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Dem mit dem Landes-Ausschußberichte (Beilage Nr. 62) vorgelegten Statute für die Landes-Hufbeschlagschule in Graz wird die Zustimmung ertheilt und der bezügliche Bericht zur Kenntniß genommen.“

Abg. Dr. **Seilsberg**: Ich erlaube mir mit Rücksicht auf den großen Umfang des Statuts und da dasselbe bekannt ist, zu beantragen, von der Verlesung desselben Umgang zu nehmen und dasselbe en bloc anzunehmen.

(Dieser Antrag, sowie der Antrag des Landescultur-Ausschusses werden angenommen.)

Landeshauptmann: Hiermit ist dieser Gegenstand erledigt.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Landescultur-Ausschusses über den Thätigkeitsbericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 9), betreffend die Landes-Obst- und Weinbauschule in Marburg.
(Beilage Nr. 150.)

Nachdem der Herr Berichterstatter Dr. **Nadey** nicht anwesend ist, wird Herr **Sutter** die Freundlichkeit haben, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Landescultur-Ausschusses **Sutter** (von der Tribüne): Ich habe Bericht zu erstatten, über den Bericht des Landescultur-Ausschusses über den Thätigkeitsbericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 9), betreffend die Landes-Obst- und Weinbauschule in Marburg.

In der Sitzung des Landescultur-Ausschusses sind mehrere Wünsche zum Ausdruck gebracht worden (liest):

Nachdem in der Baumschule zwei Drittel das Vorrathes an hochstämmigen Obstbäumen wegen Mangels an Nachfrage nicht abgesetzt wurden, wäre der Hundertpreis dieser Obstbäume zu ermäßigen.

Auf die Anlage der Saatschule mit Samen werthvoller amerikanischer Rebsorten wäre eine große Sorgfalt zu

verwenden, weil dadurch die in Kürze benötigende Menge amerikanischer Reben am leichtesten erzielt wird.

Von den an amerikanischen Mutterstöcken erzielten 3500 Stück Veredlungen mit ausgesprochen guten heimischen Sorten wäre ein Theil (1000) an solche Weingartenbesitzer abzugeben, welche die Garantie bieten, daß sie dieselben rationell anbauen werden.

Wegen Anhäufung der Arbeiten im Curatorium und der Wichtigkeit des Anbaues mit amerikanischen Rebsorten insbesondere, wäre die Vermehrung der Mitglieder des Curatoriums zu empfehlen.

Der Landescultur-Ausschuß stellt den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 9, pag. 105—108), betreffend die Landes-Obst- und Weinbauschule in Marburg wird zur Kenntniß genommen.“

Abg. **Bošnjak** (L.-G. Cilli): Der Bericht des Landes-Ausschusses erwähnt auch die Ernennung eines neuen Lehrers in der Wein- und Obstbauschule in Marburg, nämlich des Herrn Stigler. Bei dem Umstande, als es nothwendig ist, daß die Lehrer an dieser Schule beider Landes Sprachen mächtig sind, erlaube ich mir an den Landes-Ausschuß die Anfrage zu stellen, ob diesem Umstande Rechnung getragen wurde, ob nämlich der Lehrer, der neu angestellt wurde, beider Landes Sprachen mächtig ist?

Abg. **Proboscht** (L.-G. Weiz): Der erste Theil des Berichtes des Landescultur-Ausschusses deckt sich nahezu mit einem bereits vom hohen Hause angenommenen Antrage des Finanz-Ausschusses, welcher bezweckt, den Preis der dort vorräthigen Obstbäume herabzusetzen. Ich bin auch mit den anderen Punkten einverstanden, nur finde ich die allgemeine Fassung des Absatzes bedenklich, welcher lautet (liest):

„Von den an amerikanischen Mutterstöcken erzielten 3500 Stück Veredlungen mit ausgesprochen guten heimischen Sorten wäre ein Theil (1000) an solche Weingartenbesitzer abzugeben, welche die Garantie bieten, daß sie dieselben rationell anbauen werden.“

Nachdem ein Theil der Weingärten daselbst von der Neblaus heimgesucht ist, könnte ich mich also im Allgemeinen nicht dafür entschließen und würde dann diesen Beschluß förmlich beklagen; aber ich denke, er ist auch nicht so gemeint; denn in den nicht verlausten Gegenden, in St. Gallen, soll der Preis herabgesetzt werden. Ich möchte also bitten, in dem Berichte vielleicht statt der Worte: „an solche Weingartenbesitzer“ aufzunehmen die Worte: „an solche Weingartenbesitzer verfeuchter Bezirke etc.“

Landeshauptmann: Der Antrag des Ausschusses besteht darin, den Bericht des Landes-Ausschusses über die

Landes-Obst- und Weinbauschule in Marburg zur Kenntniß zu nehmen; Wünsche, die im Berichte enthalten, sind jedoch nicht Gegenstand der Abstimmung.

Landes-Ausschußbeisitzer Frh. v. **Berg**: Ich werde mir erlauben, diese beiden Anfragen kurz zu beantworten.

Was die Anfrage des Herrn Abgeordneten **Bošnjak** betrifft, welche sich darauf bezieht, ob der provisorische Lehrer **Stiegler** beider Landessprachen mächtig sei, so kann ich die Erklärung abgeben, daß er beider Landessprachen in vollkommen genügender Weise mächtig ist, um den Unterricht an der Landes-Obst- und Weinbauschule zu erteilen.

Was die Anregung des Herrn Abgeordneten **Probošič** betrifft, so erlaube ich mir darauf hinzuweisen, daß das Gesetz den Verkehr in der Weise regelt, daß die Gefahr einer Verschleppung nicht zu erwarten ist. Die Einschränkung wird selbstverständlich in der Weise vorgenommen werden, wie der geehrte Herr Vorredner die Güte hatte anzuregen, und der Landes-Ausschuß wird im Interesse des Weinbaues mit äußerster Vorsicht vorgehen.

(Die Debatte wird hierauf geschlossen.)

Berichterstatter **Sutter**: Nach den Ausführungen des Herrn Landes-Ausschußbeisitzers Freiherrn von **Berg**, habe ich nichts mehr zu erwidern und beschränke mich bloß darauf, den Antrag zu verlesen, welcher lautet:

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 9, pag. 105—108), betreffend die Landes-Obst- und Weinbauschule in Marburg wird zur Kenntniß genommen.“

(Dieser Antrag wird angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Landeskultur-Ausschusses über den ihm zugewiesenen Theil des Thätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 9), betreffend Wasserbauten in Obersteiermark, Seite 73 bis 77.

(Beilage Nr. 152.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter **Köberl** das Wort zu ergreifen.

Berichterstatter des Kultur-Ausschusses **Köberl**: Aus dem Thätigkeitsberichte des Landes-Ausschusses, Seite 73 bis 77, ist ersichtlich, daß für den auf 12.400 fl. veranschlagten Murcorrectionsbau unterhalb **Lorenzen** im Bezirke **Knittelfeld** $\frac{2}{10}$ der Kosten vom Landes-Ausschusse der k. k. Statthalterei in Aussicht gestellt wurden.

Den gleichen Percentsatz hat der Landes-Ausschuß zu dem Murcorrectionsbau in **Niederdorf**, Bezirk **Leoben**, welcher auf 18.000 fl. veranschlagt erscheint, der k. k.

Statthalterei in Aussicht gestellt; somit ist die Petition der Gemeinde **St. Stefan** mit dem Beschlusse des Landtages vom vorigen Jahre erledigt worden.

Was die **Wildbachverbauungen** **Lichtenmeßbach**, **Spitzenbach**, **Tamischbach** und **Wörtschachbach** anbelangt, so sind die Arbeiten zur Befriedigung durchgeführt, und hat sich besonders die Verwendung von Sträflingen gut bewährt.

Es ist nur noch zu wünschen, daß auch bezüglich der **Verbauung**, besonders des **Lichtmeßbaches**, eine besondere Obforge getroffen würde.

Der Ausschuß beantragt (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

I. Der Theil des Thätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses, Wasserbauten am **Murfluß** in **Obersteiermark**, und zwar: „**Lorenzen** bei **Knittelfeld** und **Niederdorf**“ im Bezirke **Leoben**, Seite 73 bis 74, wird zur Kenntniß genommen.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Weiters wird beantragt (liest):

„II. Der Theil des Thätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses, betreffend **Wildbachverbauungen**, und zwar: „**Lichtmeßbach**, **Spitzenbach**, **Tamischbach** und **Wörtschachbach**“, Seite 74 bis 77, wird zur befriedigenden Kenntniß genommen, und der Landes-Ausschuß aufgefordert, auf die genaue und ausreichende Ueberwachung der **Wildbachverbauungswerke** und deren sorgfältige Erhaltung zu dringen, insbesondere bei dem größten und kostspieligsten Werke am **Lichtmeßbache**.“

Statthalter **Freiherr von Kúbeck**. Zu diesem Punkte erlaube ich mir zu bemerken, daß nach den Landesgesetzen vom 6. Juni 1887 und vom 26. Februar 1888 nach den betreffenden Instructionen es der Statthalterei obliegt, die betreffenden Genossenschaften ins Leben zu rufen.

Ich kann dem hohen Hause mittheilen, daß nach der **Collaudirung**, die erfolgt ist, an die **Bezirkshauptmannschaft** **Liezen** bereits der Auftrag ergangen ist, die betreffenden Verhandlungen einzuleiten und zum Abschlusse zu bringen.

Berichterstatter **Köberl**: Ich kann **Er. Excellenz** dem Herrn Statthalter nur danken, daß dieß bereits geschehen ist.

(Der Antrag II wird hierauf angenommen.)

Landeshauptmann: Die Tagesordnung ist bis auf die Petitionen, welche ziemlich umfangreich sind, erledigt.

Ich beantrage die Berichterstattung hierüber von der heutigen Tagesordnung abzusehen.

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Während der Sitzung sind noch **Petitions-Erledigungen** des **Finanz-Ausschusses** aufgelegt worden.

Die nächste Sitzung bestimme ich für morgen Samstag den 22. November um 10 Uhr Vormittag und als

Tagesordnung:

1. Mündlicher Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 147) mit dem Antrag, betreffend den Ankauf der Moller'schen Realität in Rohitsch-Sauerbrunn.

2. Mündlicher Bericht des Finanz-Ausschusses über den Tätigkeitsbericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 9), betreffend das Versicherungswesen.

3. Bericht des Landescultur-Ausschusses über die Regierungsvorlage (Beilage Nr. 86), womit eine Gesetznovelle zum Landesgesetze vom 24. März 1875, Nr. 17 L.-G. und B.-Bl., betreffend die Regulirung des Murflusses von der Madetzkybrücke in Graz angefangen bis abwärts zur steiermärkisch-ungarischen Grenze vorgelegt wird. (Beilage Nr. 151).

4. Bericht des Landescultur-Ausschusses über den Antrag des Abgeordneten Posch und Genossen (Beilage Nr. 90), betreffend die Einsetzung eines Landesculturathes, eventuell die Errichtung einer Ackerbaukammer in Steiermark (Beilage Nr. 155).

5. Bericht des Sonder-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 61), mit der Wieder Vorlage eines Gesetzentwurfes, betreffend die Regelung des Sanitätsdienstes in den Gemeinden (Beilage Nr. 153).

6. Mündlicher Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 145), über das Ansuchen der

Marktgemeinde Obdach um Bewilligung zur Einhebung einer Gemeindeumlage von 120% pro 1891.

7. Mündlicher Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 146), über das Ansuchen der Gemeinde St. Stefan im Gerichtsbezirke Leoben um Ertheilung der Bewilligung zur Einhebung einer Gemeindeumlage von 73% pro 1891.

8. Mündlicher Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 149), über das Ansuchen der Marktgemeinde St. Peter am Kammerberg um Ertheilung einer Gemeindeumlage von 75% für das Jahr 1891.

9. Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 132), betreffend das Ansuchen der Marktgemeinde Mürzzuschlag um Erlassung eines Gesetzes, wonach für die in der Marktgemeinde Mürzzuschlag in den Jahren 1891—1894 auszuführenden Hausbauten eine zehnjährige Befreiung von der Entrichtung der Gemeindeumlagen bis zur Höhe von 70% gewährt wird (Beilage Nr. 154).

10. Bericht des Finanz-Ausschusses über Petitionen.

11. Bericht des Unterrichts-Ausschusses über Petitionen.

12. Bericht des Finanz- und Gemeinde-Ausschusses über Petitionen.

13. Bericht des Landescultur-Ausschusses über Petitionen.

14. Bericht des Petitions-Ausschusses über Petitionen.

Ich erkläre nunmehr die Sitzung für geschlossen.

(Schluß der Sitzung: 3 Uhr.)

