

Die provisorische Zusammenstellung der Betriebseinnahmen pro 1895, welche uns vorliegt, ist jedenfalls für das hohe Haus werthvoll, weil sie einen Anhaltspunkt zur Beurtheilung der Erträgnisse der Landesbahnen für dieses Jahr bietet. Mit Rücksicht auf die Einberufung des Landtages mit Beginn des Jahres können leider definitive Betriebsrechnungen für das eben abgelaufene Jahr noch nicht vorliegen.

Was die Linie Cilli-Wöllan betrifft, so war das Betriebsergebnis des Jahres 1894 gegenüber dem Vorjahre ein wesentlich günstigeres.

Die Garantien wurden in diesem Jahre zur Deckung des Abganges an dem Zinsen- und Amortisations Erfordernisse nur mit 16.123 fl. 06 kr. herangezogen.

Das Betriebsergebnis des Jahres 1895 ist leider wieder bedeutend zurückgegangen.

Bezüglich der Linien Preding-Wiefelsdorf-Stainz und Pöltschach-Gonobitz ist das Betriebsergebnis pro 1894 ein ungünstiges und es drängt sich Jedem, der die Betriebsrechnung pro 1894 und die vorausgegangenen Betriebsrechnungen prüft, der Gedanke auf, ob denn für den Bau dieser Linien ein wirtschaftliches Bedürfnis vorhanden gewesen ist.

Allerdings trifft für den Bau dieser unrentablen Linien den Landes-Ausschuß kein Vorwurf, weil über die Größe des Verkehrs und die Frachtmengen, welche auf diesen Linien zur Beförderung kommen sollten, durch die beteiligten Bezirke und Gemeinden Angaben und Aufstellungen gemacht worden sind, hinter welchen die tatsächlichen Verhältnisse weit zurückgeblieben sind. Es wird in Zukunft Aufgabe des Landes-Ausschusses sein, beim Baue solcher Linien, ohne Rücksicht auf die zugesicherten Zuschüsse der Bezirke, Gemeinden und Interessenten, das wirtschaftliche Bedürfnis und den wirtschaftlichen Werth derselben genau zu untersuchen.

Ist eine Bahn wirtschaftlich nicht gerechtfertigt, so darf sie auch dann nicht gebaut werden, wenn die Betriebszuschüsse durch die beteiligten Interessenten aufgebracht werden; denn diese Zuschüsse sind nicht gerechtfertigt und bringen keine Vortheile und müssen im Laufe der Jahre von den Gemeinden und Bezirken, welche sie zu leisten haben, als eine große unerschwingliche Last empfunden werden.

Ich gelange zur Linie Kapfenberg-Au-See-wiesen. Für diese Bahn liegen die Verhältnisse insoferne anders, als man sich bei dieser Linie über den Umfang des Verkehrs nicht getäuscht hat. Bei dieser Bahn ist aber insoferne ein großer Rechnungsfehler unterlaufen, als die ursprünglich präliminirte Bausumme um mehr als 45% überschritten worden ist. Der Verkehr auf dieser Linie ist von und nach den nächstliegenden Werken haupt-

sächlich maßgebend und hat insbesondere in der ersten Strecke bis Thörl den gehegten Erwartungen entsprochen. Bei der weiteren Strecke Thörl-Au ist allerdings der Frachtenverkehr zurückgeblieben, weil die erwartete Ausbeutung der dortigen Kohlenwerke noch nicht eingetreten ist.

Das hohe Haus hat sich bereits in der letzten Session mit dem Berichte des Landes-Ausschusses über die Baukostenüberschreitung befaßt, der Bericht wurde einer eingehenden Berathung unterzogen und die Kostenüberschreitung nachträglich genehmigt.

Ich glaube daher auf diese Frage nicht weiter zurückkommen zu sollen, wohl aber muß auf eine andere Frage eingegangen werden, welche das Verhältniß der Interessenten und Garantien gegenüber diesen Baukostenüberschreitungen zum Lande betrifft. Es ist nicht zu leugnen, daß die Ueberschreitung der Baukosten auf die von den Interessenten übernommene Haftung einen naturgemäßen Einfluß genommen hat, und daß diese Haftung sich wesentlich verschärft hat. Durch die Erhöhung des Baucapitales ist das Erforderniß für die Amortisation und Verzinsung gestiegen und nachdem die Haftung sich auf die Zuschüsse für dieses Erfordernis beziehen, ist die Haftung viel intensiver geworden.

Nach dem Gesetze zur Förderung des steiermärkischen Localbahnwesens vom 11. Februar 1890 muß beim Baue von Landesbahnen, für deren Finanzierung durch den steiermärkischen Local-Eisenbahnfond die Formel nach § 4, Absatz 2, gewählt würde, von den Interessenten auf Concessionsdauer die Verpflichtung übernommen werden, für den Fall, als die jährlichen Betriebsüberschüsse der in Frage kommenden Localbahn zur Bedeckung der vierprocentigen Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitales nicht hinreichen, Zuschüsse bis zu einer bestimmten Maximalhöhe zu leisten. Diese Haftung kann sich daher nach dem klaren Wortlaute des Gesetzes niemals auf ein bei der Vorverhandlung in Aussicht genommenes Baucapital, sondern immer nur auf das wirklich aufgewendete Capital beziehen und in diesem Sinne hat der Landes-Ausschuß bei allen Linien, wo Betriebszuschüsse zugesichert worden sind — es gilt dies bei der Linie Stainz-Wiefelsdorf und Pöltschach-Gonobitz — ausdrücklich die Garantie-Erklärungen unter Bezugnahme auf diese Gesetzesbestimmung verlangt. Es kann also wohl keinem Zweifel unterliegen, daß auch bei der Linie Kapfenberg-Seebach-Au die Haftung für Verzinsung und Amortisation sich auf das ganze aus dem Landeseisenbahnfond aufgewendete Baucapital erstreckt. Dessenungeachtet darf aber doch nicht außer Acht gelassen werden, daß die Garantien sich in diesem Falle in einem wesentlichen unverschuldeten Irrthume dadurch befunden haben,

daß ihnen damals ein Baucapital angegeben wurde, für welches sie thatsächlich die Garantie übernehmen konnten, weil sie die Höhe des Verkehrs gekannt hatten. Ihre Calculation für die Zuschüsse war auf dieser Grundlage aufgebaut. Dadurch, daß eine Baukostenüberschreitung von über 300.000 fl. vorgekommen ist, sind ihre Berechnungen hinfällig geworden. Sie glaubten dessen sicher zu sein, daß die Zuschüsse des Bezirkes Mflenz niemals bis zur Maximalgrenze, sondern im ungünstigsten Falle bei dem angenommenen Baucapitale nur mit einem Minimalbetrage würden in Anspruch genommen werden. Es ist wahrscheinlich, daß, wenn der Bezirk Mflenz gewußt hätte, daß ein Capital von einer Million zu verzinsen ist, derselbe die Garantie in der Höhe von 12.000 fl. niemals übernommen hätte. Daraus folgt, daß, obgleich die Haftung des Bezirkes rechtlich als eine aufrechtbestehende erklärt werden muß, doch sehr in die Waagschale fallende Billigkeitsmomente für eine theilweise Entlastung des Bezirkes sprechen. Dieser Erwägung hat schon der Landes-Ausschuß in seinem Antrage Rechnung getragen, und der Sonder-Ausschuß hat nicht nur dieser Anschauung beigegeben, sondern ist noch einen Schritt weiter gegangen, indem er eine weitergehende Entlastung des Bezirkes dem hohen Hause vorschlägt.

Der Sonder-Ausschuß empfiehlt dem hohen Hause die Auftheilung der nach Heranziehung der von den Privat-Interessenten zu leistenden Betriebszuschüsse per 2.850 fl. noch verbleibenden jährlichen Betriebsabgänge im Verhältnisse von 75 Percent zu 25 Percent zwischen dem steiermärkischen Localisenbahnfond und dem Bezirke, also die Theilung dieser Abgänge, nachdem die Privat-Interessenten Zuschüsse geleistet haben, im Verhältnisse von 75 Percent, welche das Land zu zahlen hat und von 25 Percent, welche auf den Bezirk Mflenz entfallen.

Ich komme nun zur Linie Unzmarkt-Mauterdorf (Murthalbahn). Nach der Zusammenstellung über die provisorischen Betriebsergebnisse des Jahres 1895 belaufen sich die provisorischen Einnahmen dieses Jahres auf 121.000 fl.

Wenn die Betriebs-Auslagen per Kilometer mit 1.200 fl. angenommen werden, was nach meiner Meinung nicht zu hoch gegriffen ist, so stellen sich die Netto-Einnahmen ohne Rücksicht auf sonstige Auslagen auf 29.800 fl.

Von dem präliminirten Baucapitale von 2,340.000 Gulden (ohne Berücksichtigung einer Ueberschreitung) geht zunächst ab der in Stammactien aufgebrachte Betrag per 956.000 fl.

Der steiermärkische Localisenbahnfond hat also für ein Capital von 1,384.000 fl. mit der Verzinsung und

Amortisation aufzukommen. Dieses Jahres-Erforderniß beträgt 58.128 fl., daher sich im Jahre 1895 unter obiger Voraussetzung ein Abgang an diesem Erfordernisse von rund 28.000 fl. ergibt.

Es kann allerdings ohne Selbsttäuschung angenommen und schon heute die Erwartung ausgesprochen werden, daß bereits in den nächsten Jahren eine merkbare Steigerung der Transports-Einnahmen eintreten wird, zu welcher die im Entstehen begriffenen, theilweise schon im Betriebe stehenden Holzindustrien (Sägewerke, Holzstoff-Fabriken), die Verfrachtung der bedeutenden Forstproducte, wesentlich beitragen werden, wodurch größere Einnahmen herbeigeführt werden.

Am Schlusse dieses Capitels finden Sie im Thätigkeitsberichte des Landes-Ausschusses eine Zusammenstellung, der Erträgnisse der im Betriebe stehenden Landesbahnen auf Basis des Jahres 1894, aus welchen sich das Durchschnitts-Erträgniß mit 2.924 Percent für das gesammte in diesen Bahnen investirte Anlagecapital und von 2.967 Percent für das dem Eisenbahnfonde entnommene Baucapital ergibt.

Im ersten Falle ist das ganze Baucapital in Rechnung gezogen, im zweiten Falle sind die a fond perdu gezeichneten Beiträge in Abzug gebracht.

Wenn Sie die Erträgnisse der Landesbahnen mit anderen Localbahnen vergleichen, für welche das Land Stammactien übernommen hat, beispielsweise bei der Localbahn Radkersburg-Luttenberg, oder Fürstenfeld-Hartberg, bei welcher Bahn nur die Prioritätsactien erster Kategorie mit $1\frac{1}{2}\%$ sich verzinst haben, so muß mit Rücksicht auf den noch unentwickelten Verkehr, der auf diesen Linien ist, das Durchschnitts-Erträgniß der Localbahnen, relativ als kein ungünstiges bezeichnet werden.

Der Sonder-Ausschuß stellt demnach über dieses Capitel folgende Anträge (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Betriebserträgnisse der ausgebauten Strecken Gills-Wöllan, Preding-Wiefelsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Au-Seewiesen und Unzmarkt-Mauterdorf wird zur Kenntniß genommen.

2. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, bei der Landesbahn Kapfenberg-Au-Seewiesen rückwirkend vom Tage der Betriebsöffnung ab, bei Ermittlung der von den Garanten jährlich zu leistenden Betriebszuschüsse derart vorzugehen, daß vorerst zur Deckung des Abganges an dem Erfordernisse für Verzinsung und Amortisation des gesammten aus-

gewiesenen Anlagecapitales die von den Privatinteressenten zugesicherten Betriebszuschüsse voll heranzuziehen sind und daß von dem sohin verbleibenden restlichen Abgange der Bezirk Mtenz bis zur Höhe der übernommenen Maximalhaftung von 12.000 fl., 25% zu ersetzen hat, während 75% von dem steiermärkischen Local-Eisenbahnfonde, respective nach Auflösung desselben vom Landesfonde zu übernehmen sind.“

Abg. Graf **Lamberg** (S.-G.-B.): Ich fühle mich angenehm verpflichtet, von dieser Stelle hier dem geehrten Landes-Ausschusse meine Befriedigung auszusprechen, daß derselbe in seinem aufliegenden Berichte die ungünstigen Erfolge der Landesbahnen offenkundig gemacht hat. Es hat mich als Landtags-Abgeordneten unangenehm berührt, daß diesbezüglich Gerüchte kursirten, die jedem Volksvertreter nahe gehen müssen. So hieß es, daß im vorigen Jahre einer näheren Erörterung über die nothleidenden Landesbahnen aus dem Wege gegangen werden sollte, weil die Südbahn angeblich einige Linien nicht pachten würde, wenn der wahre Zustand der Bahn näher besprochen und aufgedeckt würde. Heuer hieß es, daß Anstrengungen gemacht worden seien, abermals eine öffentliche Besprechung der Localbahnen hintanzuhalten, damit das Anlehen der Obligationen der Localbahnen im Course nicht falle. Es erscheint dringend nothwendig, daß über Unternehmungen, die aus öffentlichen Mitteln unternommen und erhalten werden, stets volle Klarheit und Offenheit herrschen, so daß die Bewohner des entlegensten Thales nicht einen Augenblick über den Zustand der Landes-Unternehmungen im Zweifel sein können. Der Bericht des Landes-Ausschusses, der Ihnen vorliegt (Beilage Nr. 21) scheint mir hiezu geeignet, und darum spreche ich hiemit meine Befriedigung über den erwähnten Bericht aus.

Abg. **Rochlitzer** (S.-K. Graz): Hoher Landtag! Der Herr Abgeordnete Graf Lamberg hat seine Befriedigung über die Vorlage des Landes-Ausschusses ausgesprochen und ich bestätige gerne, daß in Bezug auf die Offenheit rückfichtlich der Situation des Local-Eisenbahnwesens im heurigen Jahre ein ziemlich bedeutender Fortschritt erreicht worden ist. Es ist schon durch den Bericht des Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten sowohl als auch durch den Referenten hervorgehoben worden, daß die Ergebnisse der Localbahn-Action insoweit sie jetzt zur Verrechnung gelangt sind, nicht befriedigende sind. Ich möchte glauben, „daß das nicht befriedigend“ zu wenig ist, sondern sie sind sehr ungünstige und wenn das hohe Haus glaubt, daß diese ungünstige Situation sich möglicherweise

in der nächsten Zeit bessern wird, so befindet sich daselbe meiner Ansicht nach in einem Irrthume. Im Gegentheile, es darf nicht nur befürchtet werden, sondern es muß sogar behauptet werden, daß die nächsten Jahre ein noch viel ungünstigeres Resultat ergeben, als aus dem gegenwärtigen Berichte zu ersen ist. Die wunderliche Idee, meine Herren, daß man im Lande Steiermark nichts zu thun braucht als bloß den billigen Credit des Landes zur Verfügung zu stellen und daß dann schon Bahnen hervorsprossen werden, dazu hat man diese Idee in Verbindung gebracht mit der Absicht, den Unternehmer- und Speculationsgewinn bei Bahnbauten zum Nutzen des Landes einzuziehen, hat sehr freudig überrascht. Sie hat aber in ihrer Gesamtheit, es ist leider so, ich muß es aussprechen, Fiasco gemacht. (Sehr richtig!) Im Landtage und in der Bevölkerung ist erzählt worden, man habe nur 10 Millionen Gulden aus Landesmitteln durch Aufnahme eines Anlehens zu beschaffen nothwendig, man werde mit diesen 10 Millionen Gulden Bahnen bauen, werde diese Bahnen in Actiengesellschaften verwandeln und natürlich mit dem Coursegewinn die ausgegebenen Actien und Titres verkaufen, das investirte Capital refundiren und mit diesem zurückgewonnenen Capitale wieder neue Bahnen bauen und es wird dieses schöne Zukunftsbild so oft und oft wiederholt, bis das ganze Land mit einem Netz von Eisenbahnen überzogen ist, der Eisenbahnfond wird sich dann auflösen und es wird sich ein ganz colossaler Fortschritt auf volks- und landwirtschaftlichem Gebiete ergeben. Man war so überzeugt, daß das so leicht sein wird, daß man diese Idee als das Ei des Columbus hingestellt hat.

Der gesammte Landtag war über die neue Heilslehre in wirtschaftlicher Beziehung Fortschritte zu machen, und die Art, wie man Bahnen baut, freudigst überrascht, ich möchte sagen, es trat ein förmlicher Hypnotismus ein, und die Wenigen, welche sich unterfangen haben, ruhigen Gemüths und mit Ueberlegung die bestehenden Verhältnisse im Lande zu beachten und als Warner aufzutreten, sind die Rufer in der Wüste geblieben.

Nicht genug, daß man sich absolut nicht um diese in der besten Absicht geäußerten Warnungen kümmerte, man that noch sein Uebriges; diejenigen, von welchen Warnungen ausgingen, wurden als Opponenten, als Feinde des wirtschaftlichen Fortschrittes des Landes gekennzeichnet, und naturgemäß, nachdem diese wenigen die Pflicht gefühlt haben, weil sie das öffentliche Interesse zu vertreten hatten, nicht zur Ruhe gebracht wurden, hat man das Uebrige gethan, man hat sie einfach stigmatisirt, daß sie Irreführer der Bevölkerung sind.

Meine Herren! es wäre nicht schwer, und die Mehrzahl des hohen Hauses würde mir beistimmen, wenn man heute die Frage aufwerfen würde, ob die Warner in dieser Frage die Bevölkerung über die Zukunft irreführt haben, oder vielleicht diejenigen, welche ohne Rücksicht und häufig mit großer Schroffheit vorgegangen sind, das Volk und das Land schwer getäuscht haben und Ursache waren, daß das Land durch lange Zeit hindurch an den Folgen dieser Action, durch Erhöhung der Lasten beim Lande wird tragen müssen.

Wenn Sie die Erfolge dieser Action übersehen, werden Sie sich sagen müssen, diese Action hat in der Ausführung ihren Dienst nur zum Theil gethan u. zw. nur sehr zum Theile. In der Hauptsache ist der Erfolg ausgeblieben.

Wir haben heute ungefähr Dreivierteltheil des durch den Eisenbahnfond beschafften Geldes verbaut, wir haben ganz wenige, und leider ganz unfruchtbare Bahnen, wir haben noch keine Actien-Gesellschaft und der Fond und Eisenbahnbau will nicht so recht ins Rollen kommen, im Gegentheil, der Eisenbahnfond ist in Bezug auf die vorhandenen Bahnen passiv. Es muß aufgezahlt werden für die Amortisations- und Zinsenquote und zwar ziemlich bedeutend. Der Referent selbst sagt, daß das Erträgnis in nächster Zeit sich nicht heben werde, oder sich nicht besonders heben werde.

Was diesfalls betreff wesentlicher Besserung ausgesprochen wird — man muß zwar immer hoffen — ist doch nur zum Theile berechtigt. Man darf nicht vergessen, wenn man Bahnen baut, müssen sie früher gründlich erörtert und das Vorproject gemacht, und studirt werden; und eine wesentliche Aufgabe desjenigen, der die Verantwortung trägt, ist auch die, zu prüfen, ob das aufgewendete Capital in irgend einem entsprechenden Verhältnisse zum wirthschaftlichen Werthe der Bahn sich befindet.

Ich möchte fast behaupten, daß bei einer oder der andern Bahn man in dieser Richtung recht oberflächlich vorgegangen ist.

Ich weise diesbezüglich auf die Linie Pöltschach-Gonobitz hin.

Ich habe nicht vor langer Zeit in öffentlichen Blättern gelesen, das aus den Kreisen der Landwirthschaft und aus den Kreisen der Localinteressenten jener Linie Beschwerden hervorgegangen sind, daß diese Bahn ein Schade für die dortige Gegend sei, weil sie den geringfügigen Localverkehr an sich zieht, die kleinen Erwerbsquellen und den Localverkehr dadurch aufhebt — und so unlogisch diese Beschwerde scheint, sie hat doch ihre bestimmte Berechtigung.

Diese Bahn hat eine Einnahme — wenn ich nicht irre — von 800 fl. pro Kilometer; sie erfordert nicht nur die volle Aufzahlung der von den Interessenten übernommenen Beiträge, sondern sie erfordert noch einen Zuschuß aus den Mitteln des Eisenbahnfondes, beziehungsweise aus Landesmitteln. Nun, wenn in einer Localität eine Bahn gebaut wird, wodurch die Interessenten, in ihrem Erwerb beschränkt werden und wo die Interessenten also der Bezirk, in diesem Falle einige 30% seiner gesammten Umlagen der Bahn widmen muß und das Land außerdem noch aufzahlt. — ich bin der Anschauung — daß der Bau einer solchen Bahn rücksichtlich ihres wirthschaftlichen Werthes gegenüber dem aufgewendeten Capitale als nicht zulässig erkannt werden müsse.

Wenn wir das ganze System, wie es bisher sich darstellt, und die erzielten Erfolge betrachten und bedenken, daß allerdings das Bestreben vorhanden war — und man muß das fordern — etwas Mustergiltiges zu schaffen, so muß ich schon gestehen, das was geschaffen, was erreicht worden ist — Muster ist es keines. Es sind aus anderen Ländern verschiedene Experten hergekommen und haben die Sache im Lande Steiermark studirt. Sie hat ihnen auch ganz schön gefallen, bei sich haben sie sie aber nicht eingeführt. Alle Länder Oesterreichs — und die Localbahnfrage ist eine dringende und brennende — haben ebenso das Bedürfnis nach Ausbildung des Localbahnwesens, wie wir in Steiermark empfunden. Aber in dieser Weise sind sie nicht vorgegangen, und das ist dasjenige, was im Lande zu bekämpfen war, und bekämpft werden muß. Es ist nämlich das der Fall, daß das Land und die Bezirke in ein unbestimmtes, nicht faßbares Nisico einbezogen werden. In Böhmen, Galizien und den übrigen Kronländern hat man das vollständig vermieden. Man hat sich einfach darauf beschränkt, die Bahn, die gebaut werden soll, auf ihren wahren wirthschaftlichen Werth zu prüfen, man hat sich beschränkt, ein Nisico in fixen Gränzen zu übernehmen und den wirthschaftlichen Werth der Bahn in Bezug auf den Capitalsaufwand geprüft und dadurch sind diese Landes-Budgets beschützt worden vor Erscheinungen, die wir uns aus unserem Eisenbahn-Berichte schon jetzt selbst ableiten können. Ich habe mir auch erlaubt, eine Rechnung aufzustellen, rücksichtlich der Zukunft der bereits vorhandenen Bahnen — Cilli-Wöllan lasse ich aus, denn diesbezüglich ist das Land in der Lage, einen außerordentlich kräftigen Garant zu haben, so daß das Capital in der Rechnung bezüglich dieser Linien ausgeschlossen ist.

Es kommen nur jene Capitalien in Betracht, welche bezüglich der Linien Gonobitz-Pöltschach, Wieselndorf-Stainz, Murthalbahn, Kapfenberg-Seebach-Au aufgewendet worden sind. Ich habe Rücksicht genommen, auf die Bei-

träge und die a fond perdu-Beiträge in Abzug gebracht. Wenn ich weiter in Abschlag bringe die für die Murthalbahn für die zukünftige Actiengesellschaft zu erwartenden 900.000 fl., so komme ich zu dem Schlusse, nachdem leider bei jedem Bahnbau Ueberschreitungen vorkommen, rücksichtlich des projectirten Capitales, bei der Murthalbahn wie schon bekannt, eine Ueberschreitung von 200.000 bis 300.000 fl. eintritt, welche zugerechnet werden müssen, so daß das Capital in diesen Bahnen, welche durch den Betrieb derselben zur Verzinsung gelangen soll, 3,347.000 fl. beträgt. Wenn man mit 4·2% an Zinsen und Amortisation rechnet, so findet man, daß das Erforderniß beträgt 140.574 fl.

Unter der Voraussetzung, daß die Garanten für die Dauer es aushalten und die Garantie-Beträge durch die Bezirke regelmäßig eingehen, so kommt von diesen 4·2% Erforderniß zur Tilgung des investirten Capitales die Garanten von Sainz mit 5.200 fl.
die Garanten von Gonobitz mit 6.300 „
die Garanten von Kapfenberg-Seebach-Mu mit 6.000 „
mit der vom Landes-Ausschusse selbst angeregten Herabminderung, weil bezüglich dieser Linie besondere Verhältnisse vorliegen, und da bleibt ein Betrag für Zinsen und Amortisation aus dem Betrieb der Bahnen per 123.074 fl. zu bedecken.

133 Betreffs der Ueberschüsse, welche dem gegenüberstehen, belaufen sich dieselben auf 3.800 fl. bezüglich der Linie Sainz, auf 2.700 fl. bezüglich der Linie Gonobitz.

134 Ich muß dazu ausdrücklich bemerken und ich werde das noch näher auseinandersetzen, daß der Landes-Ausschuß — es ist das zu entschuldigen, wenn es etwas schlecht aussieht — insolange die Bahnrechnungen noch nicht abgeschlossen sind, bis zur Stunde noch immer bei dieser Linie Beträge im Bauconto aufrechnet, wodurch das Betriebsconto des laufenden Jahres entlastet und günstiger gestellt wird.

135 Für die Linie Kapfenberg-Seebach-Mu werden die Erträgnisse mit 20.500 fl. nachgewiesen. Bezüglich der Murthalbahn aber wissen wir leider noch nichts näheres. Es ist begreiflich, daß mit Rücksicht auf die Zeit, während welcher der Landtag tagt, bis zur Stunde diese Abrechnung nicht hat erfolgen können; allerdings, drei Quartale hätten wir in definitiver Rechnung haben können. Wir müssen uns daher eine provisorische Abrechnung aufstellen. Ich habe da mäßig gerechnet, bei der Kapfenberg-Seebach-Mu Linie haben wir per Kilometer — und das möchte ich hervorheben — wir haben mit dem procentuellen Betriebscoefficienten der kleinen Bahnen keinen guten Erfahrungssatz, 2.000 fl. Betriebskosten. Wenn wir

die Murthalbahn mit den Steigerungs- und Richtungsverhältnisse beiläufig mit der Kapfenberg-Seebachbahn gleichartig betrachten, und wenn wir dabei rechnen 1.200 fl. per Kilometer, so ist das ein Minimum, welches bei äußerster Sparsamkeit auf die Dauer wohl nicht erreicht werden kann. Ich glaube, daß wir schon im ersten Jahre den Beweis erbringen werden, wo eben die Bahn ganz neu ist, daß die Ersatzarbeiten und Erneuerungen nicht bedeutende sind, daß die Kosten sich über 1.200 fl. belaufen und ganz bestimmt, trotz aller Anstrengung und Dekonomie, höher angerechnet werden müssen. Das Project und Calcül für diesen Bahnban hat einen Betrag von 1.400 fl. angesetzt, ich gebe aber nicht zu, daß man voraussichtlich mit 1.400 fl. auskommen kann und zwar deshalb, weil das System der Bahnagenten sich nicht in dem Umfange rücksichtlich der Verbilligung des Betriebes vortheilhaft erweist, als man annehmen konnte. Diese Bahnagenten sind recht ärmlich bestellt, haben eine ganz kleine Bestallung, der Verkehr ist außerordentlich gering, in Folge dessen sind die Einnahmen klein und die Agenten sind auf das Wirthshaus angewiesen. Ich muß es Ihnen überlassen, sich ein Urtheil darüber zu bilden, ob ein solcher Wirthshausbetrieb durch die Bahnagenten entsprechend erkannt werden kann, ob Sie einen solchen Zustand auf die Dauer aufrecht erhalten können. Ich setze da hinzu, daß das Betriebssystem sonst mit den Bahnagenten ausgezeichnet, sich in Deutschland, Holland und Sachsen gut bewährt hat — und ich zweifle daran nicht — daß es sich auch in Steiermark bei einiger Abänderung als lebensfähig erweisen wird.

Wenn wir nun die Basis der Betriebskosten rechnen mit 1.400, 1.300 und 1.200 fl., so haben wir im ersten Falle bei der Murthalbahn einen Gewinn von 14.000 fl. und im Ganzen einen Ausfall von 81.700 fl. zu decken. Das ist also die jährliche Belastung für das Land auf eine ungezählte Reihe von Jahren, dazu kommt noch, daß sich dieser Betrag jährlich um die Zinsezinsen vermehrt. Es ist nämlich im steirischen Local-Eisenbahngesetze vorgesehen, daß die Abgänge, welche durch den Betrieb der Eisenbahn beim Eisenbahn-Fonde hervorgerufen werden, durch den Fond selbst gedeckt werden und erst dann, wenn er nicht mehr ausreicht, der Landesfond aufkommen muß. Wenn Sie nun an der Hand dieser Bestimmung rechnen so ist heute der Ausfall schon 62.000 fl. Dieser wird aus dem Capitale des Fondes bezahlt und er muß bezahlt werden, weil es eine Amortisations- und Zinsenquote ist. Sie repräsentiren noch einen anscheinend kleinen Betrag. Wenn Sie jedoch bedenken, daß diese Ausgabe sich jährlich wiederholt und mit vollen Zinsezinsen gerechnet werden müssen, so stellt sich der jährliche Ausfall auf mindestens 60.000 bis 80.000 fl. sammt dem

Zinsbeträge und gibt, auf 10—20 Jahre gerechnet, eine sehr große Summe. Ich habe das gerechnet und ich glaube nicht, daß von dem besten Rechner in diesem hohen Hause eine wesentliche Abänderung zu gewärtigen ist. Es ist interessant, wie andere Länder vorgegangen sind und ich habe gerade heute den Beschluß des böhmischen Landtages über das Localbahnwesen gelesen und dabei Vergleiche gezogen. Das Land Böhmen hat 1.300 Kilometer Bahnen fertig gestellt und war hiezu ein Capital von 68 Millionen nothwendig. Bei diesem Capitalserfordernisse wird das Land Böhmen mit 430.000 fl. belastet, wobei eine Menge Prioritäten für den verausgabten Betrag in die Landes-casse zurückfließen und sich durch den Betrieb der Bahnen verzinsen und dadurch die Möglichkeit geboten ist, einen Theil der Haftung wieder zurückzugewinnen. Es ist die Belastung für das Land, wenn diese Inanspruchnahme voll geschehen würde, 333 fl. per Kilometer. Wir haben hier in Steiermark an Schmalspurbahnen 125 Kilometer und nach dieser Richtung hin 3 Millionen Capital investirt und einen Ausfall von 60.000 bis 80.000 fl. so daß die Landes-Verpflichtung gegen die Bahnen pro Kilometer 640 fl. beträgt, also gerade die doppelte Last, gegenüber andern Ländern, wie Böhmen, die uns wirthschaftlich weit überlegen und vorausgeschritten sind. Und darin liegt die Gefahr, die das Land freiwillig, weil man zu wenig gründlich vorgegangen ist, auf sich geladen hat.

Ich bitte nur zu bedenken, daß diese Rechnung aufgestellt wurde mit Rücksicht auf die Garantien. Diese sind belastet bis zur Erschöpfung. Wenn Sie bedenken, daß die Bahnen Stainz-Wieselsdorf und Pöltschach-Gonobitz in einem so abgeschlossenen Wirthschaftsgebiete sich befinden, so müssen Sie mit Recht fürchten, daß in einer Reihe von Jahren, ja auf Jahrzehnte hinaus, kein Ueberschuß und keine Productionszunahme zu erwarten ist. Ein wesentlicher Aufschwung wird also nicht zu erreichen sein.

Die Garantien werden zahlen müssen bis zur Erschöpfung und sich auch auf die Dauer nicht halten können, in Folge dessen gleichfalls ein Betrag von den Bezirken auf das Land, wie dies beim Bezirk Mflenz schon heuer geschieht, zu übernehmen sein wird.

Ich möchte noch eine Bemerkung machen, in Bezug auf die Situation, in welcher die Eisenbahnaction sich befindet. Ich möchte mir heute noch erlauben — und das ist mehr in administrativer Beziehung — zu bemerken, daß die Eisenbahn-Administration und Verwaltung eine Menge Wünsche wachruft.

Ich habe schon im vorigen Jahre betont, daß der Landes-Eisenbahnfond mit den Auslagen einer ständigen Buchhaltung belastet werden sollte; Sie finden im Berichte thatsächlich, daß die Buchhaltung 3.700 fl. gekostet hat.

Ich will zugeben, daß es gewiß eine ziemlich schwierige Arbeit ist, Ordnung zu machen; ich bin kein Buchhalter, aber ich habe mir so Einiges im Laufe der Jahre angeeignet und habe das Urtheil, daß man diese buchhalterische Arbeit wie sie vorliegt, doch viel zweckmäßiger, genauer und sachlich richtiger hätte dem hohen Landtage vorlegen können. Da haben wir den Bauconto, und diesbezüglich möchte ich nur eines erwähnen.

Es ist ganz auffällig, daß bei den einzelnen Bahnen in ihrer Entwicklung, also in dem Falle, wo das Capital von Jahr zu Jahr sich erhöht, die Belastungsposten der Intercalarzinsen ebenfalls steigen müssen. Sie finden aber hier, daß die Intercalarzinsen sinken mit dem Fortschreiten des Unternehmens und der Steigerung des Baucapitalles.

Die Finanzgebahrung mit dem Fonde ist eine außerordentlich günstige, und ich gestehe, eine höchst erfreuliche. Die Beschaffung des Geldes, die Begebung der Eisenbahntitres ist vorzüglich gelungen und der Landes-Ausschuß hat uns diesbezüglich eine ausführliche Rechnung zur Verfügung gestellt, aus welcher man die Gebahrung gut ersehen kann. Bei der Auftheilung der Begebungskosten auf die einzelnen Bahnen wurde dagegen mit einer Willkürlichkeit vorgegangen, die gar nicht am Platze ist, so daß die Beträge auf den einzelnen Baucontis mit dem, was der Landes-Ausschuß selbst sagt, nicht übereinstimmen und darin liegt der Fehler.

Also es ist das eine bedauerliche Geschichte und ich muß es nur sagen, nachdem man die Localbahnaction auf eine rein privatwirthschaftliche Basis gestellt hat. Man hat ausdrücklich gesagt, das Unternehmen muß sich selbst erhalten. Deshalb mußte man bei diesem privatwirthschaftlichen Charakter dieses Unternehmens auf die stricteste und genaueste Buchhaltung bedacht sein und dies ist ein wesentliches Moment. Es wäre ganz gut möglich gewesen, es so zu machen, wie jeder andere Private es macht, und wenn wir gleich das erste Jahr diese Buchung ordentlich eingerichtet hätten, wenn wir das so durchgeführt hätten, wie es sich gehört, so wäre es nicht möglich gewesen, wie es beispielsweise bei der Eröffnung der Linie Kapfenberg-Seebach-Au vorgekommen ist, wo 700.000 fl. Bau-capital projectirt waren, und man bei der Eröffnung gar nicht wußte, daß sich die Ueberschreitung auf 330.000 fl. beläuft. Das kommt doch ein zweitesmal am Erdenrund nicht vor, daß man bei der Baufertigstellung nicht weiß, ob eine Ueberschreitung besteht. In dieser Richtung muß ich die Bitte stellen, und spreche es hier aus, daß ich die Sache deshalb zur Sprache gebracht, damit der Landes-Ausschuß, von dem ich überzeugt bin, daß er die besten Absichten hat, mit aller Strenge und Schärfe endlich dahin wirke, daß Ordnung geschaffen werde. Im § 8 des

steiermärkischen Landeseisenbahngesetzes kommt unter anderem die Bestimmung vor, daß die Garantien, wenn aus den Garantieverpflichtungen aus dem abgelaufenen Betriebsjahre eine Leistung an den Landeseisenbahnfond erwächst, dieselbe im nächsten Jahre bezahlt werden müßte. Nun aus dem Bilanz-Conto, der mit dem Jahre 1894 abschließt, werden Sie nicht unschwer herausfinden, daß, und das ist nur eine Folge der nicht geordneten Verhältnisse bei der Buchhaltung, daß diese Debitoren nicht eingebracht worden sind, für Verpflichtungen, welche schon aus dem Jahre 1892 datiren. Ich habe mir alle Mühe gegeben — ich kann es ja begreiflich finden, daß man einem Bezirke, der nicht zahlen kann, Stundung gewährt u. s. w., ich kann aber nicht begreifen, daß man in diesem Falle keine Zinsenverrechnung hat. Wenn der Landeseisenbahnfond so schlecht bestellt ist und auf dem Standpunkt steht, und man sich denken muß, daß er so große Ausfälle hat, so darf eine sichere und genaue Buchhaltung das nicht zulassen. Es wäre Pflicht gewesen, den Landes-Ausschuß sofort zu benachrichtigen, das und [das ist einzubringen. Aber die Sache ist eine andere. Man hat nicht die Abrechnung gehabt und deshalb konnte man es auch nicht thun und Sie sehen, wenn die Administration einmal in Unordnung gebracht ist, so geht es Glied auf Glied weiter und man kommt aus der Unordnung nicht heraus und in dieser Beziehung möchte ich bitten, daß der Landes-Ausschuß mit Rücksicht auf diese vielen und ziemlich empfindlichen Gebrechen Ordnung mache! Ich schließe meine Ausführungen und habe nur die Absicht gehabt, überhaupt, nachdem der Landes-Ausschuß selbst bestrebt ist, Klarheit zu schaffen, diese nothwendige Klarheit durch meine Ausführungen zu ergänzen. Nachdem nun das Bild wirklich aufgerollt ist, und nachdem wir wissen, daß ziemlich große und schwere Fehler geschehen sind, die zum großen Theile hätten vermieden werden können, wenn man mehr sachlich und nicht nach äußeren Erfolgen gearbeitet hätte so glaube ich überzeugt sein zu dürfen, daß der Landes-Ausschuß in nächster Zeit die Sache mehr, das heißt gründlicher nehmen wird und wir in den nächsten Jahren oder Landtagen viel bessere und geordnetere Vorlagen zum Gegenstande unserer Berathungen haben werden. Ich werde für die Anträge stimmen. (Bravo!)

Abg. **Kurz** (L.-G. Stainz): Ich habe mich zum Worte gemeldet, weil im Berichte des Eisenbahn-Ausschusses bei der Linie Wiefelsdorf-Stainz ein Passus vorkommt, gegen welchen ich Verwahrung einlegen möchte. Es heißt nämlich derselbe, als hätten auch die Gemeinden im Bezirke Stainz die Sachlage als für den Bau einer Bahn günstig hingestellt. Ich kann nur constatiren, daß die Mehrheiten der Gemeinden des Bezirkes Stainz gegen

den Bau einer Bahn war, und zwar gerade deshalb, weil sie vorausgesehen hatten, daß diese Bahn nicht rentabel sein wird, und um das zu constatiren, habe ich mir das Wort erbeten.

Abg. Excellenz Graf **Wurmbrand** (G.-G.-B.): Wer sich auf die Debatten erinnert, welche hier im Landtage anlässlich des Eisenbahn- und Localbahngesetzes erfolgt sind, der wird sich an die Stellung erinnern, welche der Herr Director **Nochliher** schon zu dieser Zeit eingenommen hat. Er war damals schon ein Gegner der Idee, ein Gegner des Gesetzes, ein Gegner der Localbahnen und ist es auch bis heute geblieben.

Seine Haltung ist also dadurch eine consequente. Es ist ja richtig, daß der Erfolg der Localbahnen nicht vollständig den Erwartungen entsprochen hat. Ich werde darauf zurückkommen und werde auch versuchen, etwas ziffernmäßig die Sache klarzustellen, aber in einfacher Weise und nicht in einer so complicirten wie es dem Herrn Director **Nochliher** beliebt hat, der von einer noch nicht berechneten Bahn, deren Betriebskosten wir noch gar nicht wissen den Abgang für alle Jahre hinaus berechnet, der die Zinsen und Zinseszinsen vom Verlust zum Capital schlägt, und dann diesen Verlust im Ganzen darstellt.

Das sind Berechnungen, welche einfach in der Luft stehen und nur angewendet worden sind, was für ihn als einen so tüchtigen Rechner bei seiner Gesellschaft leicht ist, um dem Landtage ein ungünstiges Ergebnis darzulegen. Das Bild, welches wir damals dem Landtage vorgelegt, war folgendes: Es hat sich in Steiermark das Bedürfnis gezeigt, die Thäler mit den Hauptbahnen zu verbinden, Localbahnen zu bauen, um das Land culturell zu heben. Die Frage war nur darin bestanden, wie sind diese Localbahnen zu bauen, wie ist es möglich solche Localbahnen in einem armen Lande zu bauen, ohne zu große Opfer.

Wir hatten damals eine ganze Reihe von Projecten und immer wieder ist an das Land ein Projectant herangetreten, der doch nur für seine eigenen Interessen die Bahnen bauen wollte, nicht für die allgemeinen Interessen, um naturgemäß daraus Gewinn zu ziehen, wie es selbstverständlich ist bei Privatunternehmern.

Der Unternehmer hat stets verlangt, daß das Land eine Subvention gebe. Der Landtag hat Subventionen (ich erinnere mich an meine Nervosität zu dieser Zeit) von 100.000, von einer halben Million, von einer Million, von zwei Millionen innerhalb ein paar Jahren bewilligt, so daß wir in einem Zahlungsverprechen von mehreren Millionen bereits gestanden sind, ohne daß eine dieser Bahnen zustande gekommen wäre, weil, trotz dieser enormen Subventionen, die Concessionäre nicht im Stande waren, dieselben zu bauen und ihre Rechnung dabei zu finden.

Die Belastung, welche die Privaten und Bezirke gegenüber dem Lande heute übernommen, sind geringer als die Belastung, welche die Bezirke damals ohne weiteres auf sich zu nehmen bereit waren. Von der richtigen Idee ausgehend, daß heute eine Stadt, welche abseits vom Verkehr liegt, culturell im Niedergange begriffen ist, weil sie nicht fortschreitet, und was nicht fortschreitet, stehen bleibt und zurückgeht, haben die Städte und Bezirke eine Begeisterung für die Localbahnen und eine Opferwilligkeit gezeigt, welche für die Städte und Bezirke gefährlich werden konnte.

Es hätten sich die Bezirke und das Land mit solchen Localbahnen ruinirt, und gewonnen hätten nur die Unternehmer.

In dieser Situation mußten wir uns sagen, daß, wenn wir schon mit Millionen engagirt sind, es einfacher und unzweifelhaft für uns rentabler ist, wenn wir selbst billiges Geld uns anschaffen, und damit Bahnen bauen.

Unter der Bedingung, daß wir die Interessenten finden, welche uns den Abgang derjenigen Betriebseinnahmen decken, welche wir uns selbst ausrechnen werden. Unter dieser Voraussetzung hätte das Land durch die Einnahme der Bahnen das aufgewendete Capital verzinst. Niemand hat bei diesem Unternehmen gewonnen. Die Geldgebungskosten, die bei jedem Bahnbau in früheren Jahren colossale Summen verschlungen hatten und bei so riskirten Localbahnen wieder bedeutende Summen verschlungen hätten, entfallen hier gänzlich. Die Hoffnung war nicht unberechtigt, daß, wenn die Bahnen mit den Zuschüssen der Gemeinden vier Percent tragen, sich die Anschlußbahnen, welche durch die Anschlußstationen ihre eigenen Einnahmen wahrnehmen, entschließen werden, den Betrieb dadurch zu vereinfachen, daß sie die Bahnen selbst übernehmen.

Dieser Gedanke der Einflußnahme der Länder auf die Localbahnen hat in Steiermark seine erste Verwirklichung gefunden. Der damalige Handelsminister hat mit großem Interesse diese Action verfolgt und fast alle Länder haben diese Action nach und nach mehr oder weniger gleichartig angenommen. Der Herr Director Nothliker findet, daß Böhmen weise gethan hat, in Subventionen das Geld zu gewähren.

Mir ist die Ziffer der Subventionen nicht genau bekannt, welche Böhmen heute leistet. Sie ist aber colossal und ist im Vergleiche zu uns in gar keinem Verhältnisse. Auch Galizien ist nun ganz auf Grundlage unseres Localbahngesetzes daran gegangen, seine Localbahnen auszubauen, aber mit einer sehr bedeutenden Belastung des Landes und mit sehr bedeutendem Gelbaufwande. Nun, meine Herren! Wir haben die Localbahnen, und zwar bis

jetzt vier Bahnen gebaut, und wir haben ein Gesetz, welches uns den Bau von zwei weiteren Bahnen ermöglicht. Nun nehmen Sie einmal den ziffermäßigen Erfolg, wie er sich wirklich ganz ohne künstliche Darstellung in aller einfachster Rechnung ergibt. Man muß einfach rechnen, wenn die Rechnung klar und wahr sein soll. Der Landes-Ausschuß weist uns nach ein aufgewendetes Capital von 4.200.000 fl. für die vier erbauten Bahnen: Cilli-Wöllan, Pöltschach-Gonobitz, Wieselndorf-Stainz und Kapfenberg-Au. Diese vier Bahnen haben in kurzer Zeit nach ihrer Eröffnung 125.272 fl. getragen. Das ergibt einen Percentsatz von 2.967%, also rund 3%.

Meine Herren! Alle, die etwas eisenbahn-verständlich sind, werden zugeben, daß im Allgemeinen, ich rede nicht von besonders glücklicher Bahnen, wie die Graz-Köflacher Bahn, die ein enormes Erträgnis hat, auf Grundlage ihrer Fahrten, der Staat unendlich glücklich wäre, wenn er diesen Percentsatz erreichte, (Muse: Natürlich! Sehr richtig!) ja, es wären im Großen und Ganzen auch die Deutschen (von den englischen will ich nicht reden), es wären auch die Ungarn sehr froh, wenn sie das Percent bei Localbahnen erreichen würden.

Diese drei Percent geben uns den Durchschnitt unseres aufgewendeten Capitaless innerhalb weniger Jahre nach Eröffnung der Bahnen. — Sie müssen aber auch auf die Entwicklung der Bahnen rechnen und jeder, der die Geschichte der Bahnen kennt, wird zugeben, daß die Bahnen sich nur allmählich entwickeln, Warum? Weil Städte und Ortschaften, Landwirthschaft und Industrie sich nur mit Bahnverbindungen entwickeln können. Wenn sie sich in Steiermark nicht in so schneller Weise entwickeln als sonstwo, so fehlt es vielleicht an Capital, Beweglichkeit und Thatkraft, die Naturkräfte gehörig auszunützen.

Ich will nur sagen, wir können auf die allmähliche Entwicklung dieser Eisenbahnen rechnen. Gehen Sie nun über dieses Maß von drei Percent hinaus, dann sind sie schon gute Bahnen, denn was über drei Percent trägt, ist eine gute Bahn. Die Bahnen und das Capital werden in Zukunft einen verschiedenen Weg gehen, d. h. einen entgegengesetzten. Die Bahnen steigen im Ertrage und das Capital sinkt in der Verzinsung. Die Bahnen, welche über drei Percent tragen, gehen in Zukunft einer vollen Verzinsung des Capitaless entgegen, welches sich in nicht sehr ferner Zeit auf 3½ Percent Verzinsung stellen dürfte. Nun stellt sich für das Land bei diesen vier Bahnen die Verzinsung heute anders. Bei diesen vier Bahnen leisten die Garanten für Cilli-Wöllan 16.000 fl., für Wieselndorf-Stainz der Bezirk 6000 fl., für Pöltschach-Gonobitz 6000 fl. und für Kapfenberg-Au 14.000 fl., das sind zusammen 42.000 fl.

Wenn Sie diese Summe zu den 125.000 fl. dazurechnen, dann sind das 167.000 fl. Wenn Sie nun 4 Percent von 4,200.000 fl. rechnen, so sind das 168.000 fl., also kommen wir zum Schlusse, daß mit der Leistung der Bezirke diese vier Bahnen die 4 Percent voll tragen. Nun ist Herr Director *Nochliher* besorgt um das Wohlergehen Steiermarks, für die Last, welche durch Landesumlagen auf das Land fallen könnten, von niederdrückender Armuth, welche die Bezirke erleiden werden, indem sie ausgepreßt worden sind von dem tyrannischen Eisenbahngesetz. Was sind diese Beträge von 5—6000 fl. für Stainz. Das sind nicht Summen, welche Bezirke ruiniren. Was Seebach-Kapfenberg anbetrißt, so bitte ich eines zu bedenken; 14.000 fl. sind zwar ziemlich viel, aber nicht horrend, und wenn Sie bedenken, was dieser Bezirk oder Alenz durch diese Bahn gewinnen kann, wenn es sich so weiter entwickelt, wie es jetzt der Fall zu sein scheint, so sind diese 14.000 fl. noch nicht exorbitant.

Wir haben aber diese 14.000 fl. herabgesetzt auf 25 Percent (Abg. *Pösch*: 12.000 fl.), es sind also nur 12.000 fl., also auf 3.000 fl. herabgesetzt.

Also diese 3.000 fl., das Sammern um diese 3.000 fl. war nicht gerechtfertigt. (Abg. *Nochliher*: Ich habe nicht gejammert! — Abg. *Graf Wurmbrand* zu Abg. *Nochliher* gewendet:) Sie haben auch nicht gezahlt, aber der Bezirk hat gejammert. Diese 9.000 fl., die das Land übernimmt, dürfen Sie dem Eisenbahnfond nicht anrechnen, können Sie nicht von dem Eisenbahnfond zahlen lassen, sondern vom Landesfond, weil der Landesfond stets ja dort, wo es Noth thut, den Gemeinden und Bezirken in Steiermark hilft. Es ist eine Hilfe für diese Bezirke, die durch die Last bedrückt werden.

Uebrigens würde man für diese Bahn keine Subvention brauchen, denn dies ist eine Bahn, die sich völlig rentiren würde, wenn die Ueberschreitung des Baues nicht vorhanden gewesen wäre. Nun sehen Sie, meine Herren! Der Herr Director *Nochliher* ist Abgeordneter und ich will es glauben, ein sehr tüchtiger Eisenbahnmann; ich weiß aber nicht, ob er Eisenbahnen gebaut hat und weiß nicht, ob er Techniker ist, wir Beide sind dann auf demselben Standpunkte.

Die Ueberschreitungen von Bahnen sind dasjenige, was nicht nur jedem Erbauer der Bahn seitens des Staates oder Landes, immer außerordentlich zu schaffen macht, sondern es kommen merkwürdiger Weise auch bei den Bauunternehmern Fälle vor, wo, wie die Wiener sagen „auch Hausheeren sterben“. Also auch Bauunternehmer gehen zu Grunde, auch die verrechnen sich für den eigenen Saft. Es scheint die genaue Berechnung einer

Bahn sehr schwierig zu sein. Beim Kapfenberg-Baue also hat eine Ueberschreitung stattgefunden, und diese Ueberschreitung ist sehr zu bedauern, die Bahn ist dadurch belastet worden, der Bezirk ist belastet worden und dadurch sind diese vier Bahnen im Gesamt-Erträgnis nothleidend, es sind diese 9.000 fl. darauf zu zahlen. Sa meine Herren! dafür kann, glaube ich Niemand, aber die Ueberschreitung bei Gebirgsbahnen und Thälern, wie sie vorkommen, ergeben, daß die besten Techniker nicht im Stande sind, den Bau auszurechnen. Soll aber deshalb das System schlecht sein? sollen wir ein Fiasco gemacht haben, nachdem alle andern Kronländer, und der Staat auf unser Princip übergegangen ist, nur weil Herr Director *Nochliher* ein Deficit von 80.000 fl. herausgerechnet hat und von vorne herein ein Feind dieser Bahnen war, um sein Recht zu behalten?

Ich glaube, daß das nicht gerechtfertigt ist. Ich glaube, daß der Gedanke auf diesem Wege in Steiermark die Bahnen zu bauen ein richtiger war, denn wir haben erstens Millionen erspart, die wir ausgegeben haben würden, und zweitens haben wir in den Localbahnen nun eine Erfahrung. Diese dringenden Anträge, die für Localbahnen sonst gekommen sind und den Landtag in die größte Verlegenheit versetzt haben (Abg. *Dr. Wannisch*: Sehr richtig!), weil der Eine für die Localbahn des Andern stimmen mußte, um wieder die Zustimmung der Andern zu erhalten, das hat nun aufgehört. Jetzt höre ich, daß es ungerechtfertigt war, nach Stainz eine Bahn zu bauen. Früher hat Stainz gesagt, die Bahn ist mein Lebensbedingnis. Warum haben wir die Murthalbahn gebaut, wenn wir sie heute nicht brauchen, zu was brauchen Sie Bahnen.

Sie haben ein Deficit von 20.000 fl., ja, aber das Murthal, meine Herren, will leben und ist es die billigste Art gewesen, das Murthal zu beleben. Bei der Murthalbahn und bei Stainz zum Beispiel rechnet Herr Director *Nochliher*, der sonst so ein eminenter Rechner ist, eines nicht. Wir hätten bei Stainz eine Straßenumlegung machen müssen, um einen Betrag von 50.000 fl.; wir hätten auch eine Murthalstraße bauen müssen, weil das Murthal sonst unzugänglich war, um 200.000 fl. — 300.000 fl., das entfällt nun; wir haben die Bahn. Sa, meine Herren, so müssen Sie rechnen. Der Murthalbahn wird vorgeworfen, daß wir einen Ausfall haben, und ich weiß nicht wie viel, nach Angabe des Herrn Director *Nochliher*. Vorläufig wissen wir nur bestimmt, daß sie 121.000 fl. trägt. Nun, meine Herren, der Betriebcoefficient einer Bahn ist verschieden, je billiger die Einrichtungen sind und da hat er auch gegen diese Einrichtung der Wirthschaft gespöttelt (Abg. *Nochliher*: Par-

don, ich habe nicht gespöttelt!) ja, er hat gespöttelt, daß die Wirthe und Restaurateure als Bahnagenten bestellt sind. Diese Art der Einrichtung ist aber sehr billig und unser Bestreben war die billigste Regie an den Localbahnen einzuführen, die überhaupt nur in Oesterreich existirt und das Handelsministerium war damals so wohlwollend uns ausnahmsweise gegen alles Regulativ diesen Betrieb zu gestatten. Warum soll denn der Betriebs-Coefficient so hoch gerechnet werden, wie Director **Nochliher** es mit 14.000 fl. (Abg. **Nochliher**: Der Eisenbahnrath hat es gesagt!) thut. Ich stelle mir vor, daß er mit 60% und wenn er hoch kommt mit 70%, gerechnet werden dürfte. Wenn Sie diese Rechnung annehmen, so kommen wir gleich zu etwas Anderem. Gleich im ersten Jahr wäre ein Ertrag von 40.000 fl. zu hoffen. Wenn nun die Bahn im ersten Jahre, wo man weiß, daß das Fuhrwerk in Concurrenz mit der Bahn bleibt, weil es das Pferdmaterial nicht hergibt, sondern nur noch ausschinden will, der Ertrag so gut war, so kann man sagen, daß die Bahn einmal in ihrer Entwicklung ein doppeltes Erträgnis als im ersten Jahre haben wird. Das Bild ist damit ein ganz anderes geworden. Ich will heute Ihnen über die Murthalbahn nicht Hoffnungen vormalen, die sich vielleicht nicht so bald erfüllen werden. Ich glaube nur, daß die Vorwürfe gegen die Action hier im steiermärkischen Landtage nicht gerechtfertigt erscheinen, und deshalb, glaube ich, sollten wir mit voller Überzeugung den Anträgen des Ausschusses zustimmen und sollten wir dem Landes-Ausschusse dankbar sein für die correcte Art der Darstellung der Ergebnisse der Bahn. Dabei kann ich nicht unterlassen auch noch zu betonen, wie Herr Director **Nochliher** unsere Buchhaltung früher als ungenügend für die Darstellung der Bahnen hingestellt hat, und auch diese Buchhaltung, welche eine kaufmännische ist, bekräftigt und nicht berücksichtigt, wie schwierig es ist, von der kammeralistischen Buchführung zu einer doppelten umzuspringen. Gewisse Posten, die er erwähnt hat, können verschieden eingetheilt werden, für die Belastung der Endziffern macht es gar keinen Unterschied. Die klare Darstellung der doppelten Buchhaltung ist eine schwierige, schwierig besonders dann, wenn die Ziffern aus der kammeralistischen Buchhaltung übernommen werden, leichter wenn das Unternehmen von vornherein darauf basiert ist. Ich wünsche dem Herrn Director **Nochliher**, daß seine Buchhaltung noch besser, noch klarer ist (Abg. **Nochliher**: Das steht nicht auf der Tagesordnung!) ja es steht nicht auf der Tagesordnung, ich wünsche es nur; ich glaube, daß es Stimmen geben kann und gibt, die auch nicht über seine Buchhaltung zufrieden sind. Derjenige, der in der Buchhaltung ein Haar finden will, findet es

leicht und überall, es handelt sich somit nur um Diejenigen, welche dieses Haar finden wollen.

Abg. **Nochliher** (H.-R. Graz): Es ist naturgemäß, daß ich dieser Causerie Sr. Excellenz des Grafen **Wurmbrand** nicht mit dieser Fertigkeit folgen kann und es liegt auch in der Natur der Sache, weil ich kein Parlamentarier bin. Vom politischen Standpunkte ist Graf **Wurmbrand** in der Lage, nach politischer Geometrie oder Arithmetik, wenn sie wollen, aufs Genauste zu beweisen, daß 2 mal 2 5 oder 7 ist. Ich habe nicht politisch gesprochen, sondern technisch und vom Standpunkte des Geschäftes und in geschäftlicher Beziehung ist 2 mal 2, 4 und niemals 6. Sr. Excellenz hat insbesondere beim Eingange seiner Erwiderung mich als Gegner schon bei Beginn der Localbahn-Action hingestellt. Das aber vollständig mit Unrecht. Er hat gleichzeitig die Liebenswürdigkeit gehabt, mich rücksichtlich des Unternehmens, welches ich in meinem Privatleben zu vertreten habe, zu apostrophiren, daß dasselbe ziemlich gut geleitet wird. In den Widerspruch verstehe ich nicht und den wird Sr. Excellenz Graf **Wurmbrand** auch nicht verstehen. Daß, wenn die Köflacherbahn gut geleitet wird — sie steht zwar nicht auf der Tagesordnung — daß ich ein Gegner der Localbahnen sein sollte. Das reimt sich nicht. Ich möchte wünschen, daß in jedem Graben eine Bahn gebaut würde, die Bahnen biennen Kohlen und für die Köflacherbahn ist das das Beste. Das hat Sr. Excellenz ganz übersehen. Aus diesem Grunde schon war ich kein Gegner. Ich war nur Gegner des Umstandes und der Thatsache, daß fort und fort gesagt wird, die Bahnen kosten dem Lande nichts, ich war ein Gegner der Art und Weise, wie man den Landtag rücksichtlich des commerciellen Calculs zur Beschlußfassung gebracht hat.

Die Herren wissen genau, nach einer der ersten Sitzungen des Eisenbahn-Ausschusses, habe ich die Ehre gehabt im Landtage zu erscheinen und da habe ich ausdrücklich darauf hingewiesen und den Bauantrag dahin apostrophirt und erklärt, ob das eine Gründlichkeit sei, mit der das Calcul der Bahnen aufgebaut wurde, und wenn Sr. Excellenz sagt, ich habe jemals gegen die Bahnen als solche gestimmt, so hat Sr. Excellenz aus Unkenntnis der Thatsachen oder aus Vergesslichkeit mir etwas zugemuthet, was nicht wahr ist. Ich habe niemals gegen die Linie **Wieselsdorf-Stainz** gestimmt, auch niemals gegen irgend eine andere Bahn. Das constatire ich ausdrücklich. Ich sagte nur, die Ziffern werden nicht stimmen, sie werden einen Verlust nachweisen. Ich habe das commercielle Calcul, das ich rücksichtlich **Wieselsdorf-Stainz** aufgestellt habe, dem Landes-Ausschusse zur Verfügung gestellt und meine Herren! daß das nicht so schlimm ist, bei so kleinen Bahnen

zu machen, beweist — ich berufe mich auf die Mittheilungen, welche ich dem Landes-Eisenbahnamte zur Verfügung gestellt die Aufnahme von Daten, die ich in den Jahren 1886, 1887 und 1888 machte. Ich habe dieselben im Jahre 1890 dem Landes-Eisenbahnamte zur Verfügung gestellt und constatire hiemit, daß diese meinerseits aufgenommenen commerciellen Voraussetzungen dieser Bahn genau oder fast genau auf die heutige Einnahme stimmen.

Also Se. Excellenz hat mit einer ziemlichen, ich will nicht sagen, Mißachtung gesprochen. Das ist aber bei der Ueberlegenheit die Se. Excellenz gegen mich kleinen Wurm hat, naturgemäß. (Heiterkeit.) Und wenn er sich so herablassend geäußert hat, und sagte: Ja, das kann man nicht machen wie ich, so ist das eben nicht zutreffend. Wenn ich von meinem Standpunkte dies erheben konnte und ziemlich genau erhoben habe, so war es meine Pflicht, dem Eisenbahn Ausschusse und dem hohen Hause und Eisenbahnrathe zu sagen: Meine Herren die Sache geht schief, die Voraussetzungen stimmen nicht.

Was ist mir aber geschehen? und ich berufe mich auf das im Landes-Eisenbahnrathe Gesagte. Ich habe seinerzeit gesagt, daß die einzige Linie, die von den Localbahnen gut sein könnte, die Linie Kapfenberg-Seebach-Mu sei. Diese Bahn wäre gut geworden (ich will nicht ruhmredig sein), wenn man meinen Antrag beachtet und nicht schroff zurückgewiesen hätte, so wäre die Bahn gut geworden.

Es war in der Eisenbahnrathe-Sitzung, als diese Bahn auf der Tagesordnung stand. Das Calcul über die Einnahme war ganz imposant und es war insbesondere damals die Frage des Kohlenwerkes, welches dort entstehen sollte, auch auf der Tagesordnung. Ich kenne die Steiermark so ziemlich genau und habe auch das Thal nach Mflenz kennen gelernt und habe damals den Antrag gestellt. Ich bitte, wenn das alles so wäre, was zu bezweifeln ich alle Ursache habe, daß hier ein mächtiges Kohlenlager ist, das anerkannt und thatsächlich zu jener Zeit in capitalstärkige Hände gekommen war, wenn das alles so ist, dann stelle ich den Antrag, daß wir die Linie normalspurig bauen — Seebach-Mflenz ist ohne Kohle eine todte Linie.

Von Mflenz bis Seebach-Mu haben wir ohne Kohle nichts zu erwarten, während sie von Thörl aus an sich sehr gut ist. Aber ich sagte auch, ich stelle den Antrag, mit der Beschlußfassung und dem Baubeginne zu warten, bis constatirt ist, daß das Kohlenlager vorhanden ist.

Wenn dasselbe vorhanden gewesen wäre, wie man uns erzählt hat, und sich auf ein bestimmtes Gutachten berufen wurde, wäre eine Schmalspur-Localbahn für ein solches Kohlenwerk nicht zweckmäßig gewesen. Ich fügte bei, wenn das Kohlenlager leistungsfähig ist, kann man

eine schmalspurige Bahn nicht brauchen und nachdem das Kohlenlager commercieell außerordentlich günstig in Steiermark läge, würde unbedingt in Folge dieses Kohlenlagers eine normalspurige Bahn aufgeführt werden müssen. Da ich bitte, man hat sich nicht gescheut und Se. Excellenz wird sich erinnern, daß ich nach meinem besten Wissen und Können und nach Auffassung der Pflicht, die ich von meinen Auftraggebern übernommen habe, mich im Interesse dieser übernommenen Pflicht zu äußern, mich verpflichtet hielt.

Se. Excellenz erwiderte, wir haben nicht nothwendig zu warten, was gehen uns die Kohlenwerksbesitzer an? Den Landes-Ausschuß kümmert das nichts, das sind geldkräftige Leute. Wir müssen bauen, wenn Herr Director *N o c h l i z e r* Zeit hat zuzuwarten, so finde ich das begreiflich, es ist ja in seinem Interesse.

Man ist sogar soweit gegangen, daß man mich beschuldigt hat, als Vertreter im Landes-Eisenbahnrathe, daß ich so geringfügiger Sachen halber so kleinlich wäre und es nur in meiner eigenen Sache sei, gegen das Project zu stimmen und es zu vertagen.

Wenn damals mein Antrag durchgegangen wäre, hätte daraus nach Mflenz eine erträgnisreiche Bahn folgen müssen, weil man ohne Kohlenlager Mflenz-Seebach-Mu nicht gebaut hätte. Bezüglich der Linie Wiefelsdorf-Stainz habe ich mich nie dagegen ausgesprochen; fällt mir gar nicht ein, und wenn Se. Excellenz mich in meiner Privatstellung als entsprechend betrachtet, darf er mir nicht zumuthen, daß ich nicht für ein Unternehmen, welches ich zu vertreten habe, das nöthige Verständnis habe, denn eine Bahn, welche in eine andere einmündet, bringt doch etwas an Fracht und Verkehr, und wenn ein Director einer Bahn-Gesellschaft gegen eine Anschlußaugbahn zur eigenen Bahn stimmen würde, würde er sein eigenes Interesse verletzen. Das dürfte mir Se. Excellenz wohl zugeben. Die Berechnung, die Se. Excellenz aufgestellt hat — ich erlaube mir dies in aller Unterthänigkeit zu behaupten — ist unrichtig. Wenn Se. Excellenz nun sagt, das sind willkürliche Ziffern, die ich annehme, meine Herren, so ist das erst recht unrichtig.; ich präcisire mich nicht auf meine Autorität. Ich habe meine Anschauung nie strikte zum Durchbruche führen wollen. Ich präcisire mich nur auf die Voranschläge und Behauptungen des Localisenbahnamtes. — Das Localisenbahnamt hat rückfichtlich der Murthalbahn gesagt, und das steht schwarz auf weiß, die Betriebskosten der Murthalbahn müssen mit 1.400 fl. eingestellt werden. Meine Herren! Auf die Autorität des Eisenbahnamtes hin hat Se. Excellenz die Murthalbahn zum Beschlusse gebracht und diese soll jetzt nicht Recht behalten? Das heißt, die Autorität, die er selbst anerkannt

hat, will er jetzt deshalb nicht anerkennen, weil ich das wiederhole, was seine Autorität für diese Bahn angeführt hatte. Ich bitte, wegen dieser Thatsache kann die Rechnung Sr. Excellenz auch nicht mit der Meinigen stimmen. Ich stehe auf dem Standpunkte seiner Rechnung und wiederhole, es wird nicht lange dauern, daß aus der definitiven Betriebsrechnung hervorgehen wird, daß der Kilometer 1400 fl. kosten wird, daß dieselbe in dem ersten Jahre nicht 1.300 oder 1.400 fl. ausweisen wird, sondern vielleicht weniger, bloß 1.200 fl. oder nur Weniges darüber, das gebe ich zu. Aber Sie werden die Erfahrung machen, in wenigen Jahren wird die Murthalbahn über 1.200, 1.300 und sogar 1.400 fl. und mehr an Betriebskosten ausweisen. Ich habe mich nicht spöttelnd ausgelassen über die Bahnagenten, wie Sr. Excellenz in seiner Causerie zu sagen beliebte. Ich habe gesagt, daß diese Zustände aus diesem Grunde unhaltbar sind, und es liegt auch dem Eisenbahn-Ausschusse eine Petition vor, in welcher die Leute bitten, daß sie in eine bessere Situation gebracht werden mögen, weil die Agenten nicht existiren könnten, denn die Einnahmen dieser Bahn sind so gering, daß sie aus den percentuellen Antheilen, die ihnen zugesprochen sind, nur ganz geringe Einnahmen beziehen. Ihre fixe Bestallung ist ganz klein, das ist Thatsache, und wird es auch voraussichtlich der Herr Vertreter des Landes-Ausschusses bestätigen. Was bleibt aber übrig? Die Bahnagenten müssen sich hauptsächlich vom Wirthshause erhalten. Nun müssen Sie mir wohl zugeben, daß dies eine sehr schwankende Basis ist, auf der sich ein Agent bewegt. Es kommt darauf an, wo diese Station liegt. Das Zugspersonale wird ihn durch seine Zehrung nicht glücklich machen. Ich sage also, daß dieser Zustand der Agenten, die auf die Wirthshäuser angewiesen sind, mit den gegenwärtigen Bedingungen nicht haltbar ist; und was folgt daraus, daß indirecte die Betriebsauslagen höher werden müssen. Sr. Excellenz hat auch gesagt: „Ich glaube nicht, daß die Linien Wieselssdorf-Stainz und Sonobitz-Pöltschach sehr theuer zu betreiben sind.“ Ich verweise darauf, daß unser Localbahnamt, die Autorität, auf welche Sr. Excellenz Graf Wurmbrand schwört, uns erzählt hat, daß die Betriebskosten für Wieselssdorf-Stainz und Sonobitz-Pöltschach schlimmsten Falles 500 bis 700 fl. sein werden, und als ich sagte, meine Herren, — ich möchte den Herrn Landes-Ausschuß-Beisitzer zum Zeugen aufrufen — Sie werden mit 1.000 und 1.100 fl. nicht für die Kosten des Betriebes dieser Bahn aufkommen — bin ich natürlich belächelt worden. Mit Rücksicht darauf ist im Jahre 1892 und 1893 mit den Betriebsausweisen klipp und klar scharf nachgewiesen worden, die Betriebskosten sind 700 fl. und es steht der rühmliche Satz im Texte

des Jahresberichtes, daß das eine ganz außerordentliche Leistung ist.

Sehen Sie sich heute die Geschichte an. Heute kostet der Betrieb nahe 1.100 fl. für Wieselssdorf-Stainz, für Sonobitz wurde behauptet, daß er kaum mehr als 500 fl. kosten wird, und heute kostet er circa 700 fl.

Sehen Sie sich die buchhalterischen Ziffern an und Sie werden finden, daß 1.000 bis 1.200 fl., welche bei Sonobitz den Betrieb belasten sollten, auf den Bauconto gebucht sind. Wenn Sie wollen, so kostet der Betrieb auch gar nichts, wenn Sie alle Betriebsausgaben auf den Bauconto werfen.

Ich habe in diesen kurzen Zügen nachgewiesen, daß man zu weit gegangen ist. Sr. Excellenz hat sehr Unrecht, wenn er sich über mich spöttelnd ausgelassen hat. Ich kann ihm dies leider nicht verbieten. Das eine behauptete und wiederhole ich, daß ich kein Gegner der Localbahnen war, ich war einfach ein Gegner dessen, daß man der Bevölkerung das nicht sagte, wovon man überzeugt ist, und zwar, daß man im Lande Steiermark ohne wesentliche Opfer des Landes keine Bahnen bauen kann, und deshalb habe ich von allem Anfang an diese Idee und die Form derselben in der Ausführung bekämpft, weil man dem Lande von Haus aus die Unwahrheit gesagt hat. Man hat immer gesagt: es wird gar nichts kosten, und das war der größte Fehler.

Die Herren werden mir kaum einen Widerspruch entgegensetzen, namentlich der Herr Beisitzer im Landes-Ausschusse wird die Güte haben, zu bestätigen, daß ich mich gegen die Localbahn-Action als solche gar niemals erhebt habe, sondern nur gegen die Form und die Versprechungen, die man dem Lande gemacht und die nie gehalten worden sind.

Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. **Schmiderer**: Hoher Landtag! Ich muß zuerst meine Befriedigung mindestens darüber aussprechen, daß wir von einer Seite einen Dank erhalten haben, nämlich von der Seite des Herrn Grafen **Lambert**, der gesagt hat, daß wir heuer zum ersten Male dem hohen Landtage ein Bild über die Zustände der Localbahnaction und ihren Erfolg gegeben haben. Ich lasse dies auch bis zu einem bestimmten Grade gelten.

Soweit es möglich war, haben wir dies auch in den vorigen Jahren immer dem Landtage gethan und immer den Herren die Daten, die wir eben gehabt haben, nach unserer Pflicht vorgelegt. Die Herren mögen sich erinnern, daß wir gerade im Vorjahre das ganze Bild, wie es sich bei der Bahn Kapfenberg-Seebach-Au entrollte, dargelegt haben und kein Fehl gemacht haben über den wundesten Punkt der ganzen Eisenbahnaction des Landes, über die große Ueberschreitung bei dieser Linie und ich

glaube gleich hier beifügen zu sollen, daß, wenn wir in der Strecke Kapfenberg-Seebach-U diese große Ueberschreitung nicht gehabt hätten, ich aufrichtig gesagt nicht wüßte, warum man sich heute über die ganze Action des Landes, die groß gedacht und angelegt war, in solcher Weise erhitzt und die Sache, die man vor vier Jahren als den Stein der Weisen angesehen hat, nunmehr so verurtheilt hat. Ich muß, weil der Herr Director Rochlizer mich persönlich apostrophirt hat, sagen, daß ich dem zustimme, daß er kein Gegner der Action a priori war, sondern nur Skeptiker und daß er gesagt hat, die Herren werden sich in den Berechnungen täuschen. Für einzelne Bahnen hat er wirklich selbst gestimmt.

Wenn ich weiter, meine Herren, gesagt habe, es ist seit der ganzen Zeit nichts geschahen, daß wir die ganze Action von vorneherein so verurtheilen sollten, so bitte ich Sie, auf die einzelnen Bahnlilien zu blicken. Was ist bei der Linie Cilli-Wöllan geschahen? Wir sind von den Beitragsleistungen des Garant von 38.000 fl. auf 16.000 fl. gesunken und wenn der Garant nicht das Malheur gehabt hätte mit den schlagenden Wettern, wenn er nicht die Unannehmlichkeit mit dem Strike der Arbeiter gehabt hätte, wenn der Betrieb von Seite der Regierung — ich weiß nicht ob mit Berechtigung oder nicht — eingestellt worden wäre, so würde er seinen Verpflichtungen der Südbahn gegenüber nachgekommen sein und hätte uns nichts zu leisten gehabt, denn die Erträgnisse dieser Bahn hätten dann hingereicht, daß er aus jeder Verbindlichkeit herausgekommen wäre und daß die Bahn so dastehen würde, wie wir es gedacht haben.

Meine Herren! Was ist weiter geschahen bei den anderen Linien Preding-Stainz und Pölttschach-Gonobitz? Die Verhältnisse sind hier ganz die gleichen geblieben. Im Gegentheile, wir legen Ihnen einen Bericht vor, daß wir glauben, daß es bei Pölttschach-Gonobitz nicht besser wird, sondern werden muß und das ist keine sanguinische Hoffnung, weil wir von Seite der Südbahn auf unsere mehrjährigen Bitten hin solche Tariffstellungen bekommen haben, wie ab Cilli nach Agram und Sissek, so daß die Gonobitzer hoch erfreut sind. Denken Sie ferner, daß Gonobitz hiedurch ein Hauptholzplatz sein wird, daß sämtliche Frachten auf unserer Bahn befördert werden und daß wir damit ein großes Erträgnis bekommen werden. Glauben Sie nicht, daß es optimistisch gedacht ist, daß wir Ihnen aus Jahr mit dieser Bahn mit einem ganz anderen Bilde kommen werden und ebenso bei der Strecke Stainz-Wieselstdorf. Rechnen Sie, daß wir bei diesen zwei Linien viele Tausende von Gulden erspart haben an Straßenerhaltung, die uns jährlich mehr als 2—3.000 fl. gekostet haben, und so werden Sie mir zugeben,

daß auch diese Action des Landes nicht als eine verfehlte betrachtet werden kann.

Auch die Herren von Stainz möchte ich sehen, wenn sie die Bahn nicht hätten und im Bezirke Gonobitz möchte ich denjenigen sehen, der sagt, wir wollen diese Bahn nicht mehr. Ich glaube nicht, daß sich irgend einer findet.

Bei der Bahn Kapfenberg-Seebach-U ist es ein Malheur gewesen, daß die Ueberschreitung vorgekommen ist; wir sind gewiß auch, — weil der Herr Director Rochlizer gemeint hat, man müßte möglichst sachlich vorgehen — bei dieser Bahn wie bei den anderen immer auf Grundlage der Erhebungen unseres Eisenbahnamtes streng sachlich vorgegangen und haben gewiß nicht gestrebt, irgend einen äußerlichen Erfolg oder Ruhm zu finden, um die Bahn zu bauen. Das ist leicht, daß man heute, wenn die hohen Erwartungen nicht eingetroffen sind, über die Sache den Stab bricht. Aber ich bitte sich in die Lage zu versehen, wie der Landes-Ausschuß und der Landtag sie vorgefunden haben, also in den Jahren 1889 und 1890. Es war ein Drängen und Schreien nach den Eisenbahnen; das Land war mit 2½ Millionen im Zahlungsverprechen und heute stehen wir mit einem Zuschusse, der sich nicht, wie der Herr Director Rochlizer meint, auf 60—80.000 fl., sondern nach meinem Ermessen, wie ich mir das ausgerechnet habe, höchstens auf 20—30.000 fl. beziffert.

Dann bedenken Sie, meine Herren, daß das neue Bahnen sind. Glauben Sie, daß man vor 50 Jahren die Nordbahnactien mit 3.000 fl. gezahlt hat? Vielleicht höchstens mit 800 oder 900 fl. Und der, der die Nordbahn gebaut hat, hat sich nicht gedacht, daß sie einmal diesen Werth bekommen würde. Bei den Eisenbahnen muß sich eben alles einleben. Die Verhältnisse müssen sich eben den Communicationsmitteln anbequemen. Wir können nichts dafür, und es ist dies schon früher betont worden; auch weiß ich es aus eigener Erfahrung, daß bei der Strecke Pölttschach-Gonobitz, diejenigen, die am meisten gedrängt haben, daß die Bahn gebaut wird, mit den Pferden daneben herfahren, um uns zu zwingen, andere Tarife zu machen. Thun wir das, so steigt naturgemäß die Garantie des Bezirkes, weil wir weniger Einnahmen haben. Der Herr Director Rochlizer hat gemeint, daß wir noch längere Zeit an den Folgen dieser Action leiden werden und daß diese Folgen von seinem Standpunkte aus für das Land schlecht sein werden. Wir haben diese Action nicht übernommen, um Geschäfte zu machen; das wäre nicht Sache des Landes gewesen, sondern um dem Lande und einzelnen Thälern Nutzen zu schaffen, und das ist, wenn wir jetzt in diese Thäler gehen, gewiß reichlich

eingetreten. Um Ihnen nur eine einzige Folge zu nennen, so haben wir erhoben, daß die Station Rapsenberg allein seit dem Insklebenstreten unserer Bahn eine Mehreinnahme von über 40.000 fl. jährlich hat. Woher werden diese bei der Südbahnstation Rapsenberg kommen? Wir haben Bahnen gebaut, der Verkehr ist gestiegen und dadurch wird vielleicht das Land bei irgend einer Bahn einige Tausend Gulden draufzahlen, aber indirect hat das Land gewiß durch Hebung des Verkehrs gewonnen. Ich bitte zu betrachten, was dort alles entstanden ist und wie sich der Verkehr nach Stainz-Wieselödorf gehoben hat.

Ich habe gesagt, daß sich das nicht in einem Jahre einleben kann; gehen Sie heute in die Murthalbahn hinauf. Ich bedaure, daß wenige Herren sind, welche die Strecke so genau kennen, wie ich. Da stehen Fabriken und der Verkehr, Handel und Wandel sind ganz anders. Um einen Beweis zu geben, werden vom Jahre 1896 angefangen — und dies bestätigt die Direction Seiner Durchlaucht des Fürsten Schwarzenberg — keine Floße mehr an der Mur herabfahren, sondern das ganze Holz, das auf dieser 75 Kilometer langen Strecke geschlagen wird, wird auf dieser Eisenbahn herabgeführt. Wir werden also Frachten haben, und rechnen Sie die Entstehung der Fabriken, die sich dort etablirt haben, so können Sie ersehen, daß auch durch diese Bahn ein beträchtlicher Nutzen für die dortige Gegend geschaffen wurde.

Bei einer solchen Strecke, wie wir sie da in der Murthalbahn haben — 75 km — war es den betreffenden Grundbesitzern und Bauern einfach unmöglich, ihre Producte und Holz zu verwerthen, und daß jedenfalls indirecter Nutzen geschaffen wird, bin ich vollkommen überzeugt und beruhigt.

Der Herr Director Rochlitzer hat auch als einen der wundesten Punkte und Hauptangriffspunkte unsere Buchhaltung und Buchführung bezeichnet; es ist schon früher betont worden, daß es keine Kleinigkeit ist, den Uebergang zu machen, von der kammeralistischen in die doppelte Buchführung — wir haben eine Ausgabe von 6½ Millionen gehabt — in diesem Jahre umzustellen, ich kann diesem betreffenden Herrn, der der Arbeit vorgestanden, nur meine Anerkennung aussprechen, daß er diese Arbeit soweit bewältigt hat, daß wir dem Auftrage, der von Seite des hohen Landtages ausgegangen ist, in dieser Weise nachkommen konnten. Daß sich einzelne Posten, z. B. die Intercalarzinsen, auf welche der Herr Director hingewiesen hat, von Jahr zu Jahr verändern, ist ja begreiflich, ich möchte sagen, sie müssen sich verändern, und hängt dies mit der ganzen Capitalgebahrung zusammen.

Im Jahre 1891 wurde die erste Bahn gebaut und im Jahre 1892 die zweite und dritte, und so verändern

sich diese Ziffern, wie eben der betreffende Baufortschritt gewesen ist; daß dies aber ein so großer Fehler ist, als welcher er hingestellt wurde, dies ist nach meiner Auffassung nicht der Fall. Der Herr Director hat auch ein gewisses Gewicht darauf gelegt, in welcher schlimmen Weise das Land mit den Bahn-Agenten, zum Beispiel bei der Murthalbahn, umgeht, und hat sie als bedauernswerthe Leute hingestellt. Diese Angestellten bekommen seit 1. Jänner dieses Jahres ab, weil wir wissen, daß es im Winter diesen Bahnagenten nicht besonders geht, monatliche Zulagen von 10 bis 25 fl. rund, und die Leute sind mit derselben zufrieden. Es handelt sich auch nur um sieben bei der Murthalbahn, und diese sind, wie bemerkt, nachdem sie diese Zulage bekommen haben und nebstbei ihren sonstigen Verdienst haben, befriedigt.

Nachdem also gegen die Anträge, wie sie von Seite des Eisenbahn-Ausschusses gestellt worden sind, eigentlich weder von Seite des Herrn Director Rochlitzer, noch von Seite des Herrn Grafen Lamberg ein Einwand erhoben wurde, kann ich sie nur dem hohen Hause zur Annahme empfehlen und kann nur sagen, daß wir, sowie in allen früheren Fällen vollkommen ruhig, objectiv und sachlich, ohne nach äußerlichem Ruhm und Ehre zu streben, auch weiter in dieser Eisenbahnaction vorgehen werden. (Bravo! Bravo!)

Landeshauptmann: Nachdem sich Niemand zum Worte meldet, erkläre ich die Debatte für geschlossen und ertheile dem Berichterstatter das Schlußwort.

Berichterstatter Dr. Link: Sehr geehrte Herren! Ich will mich auf das Gebiet der Recrimination, welches betreten worden ist, nicht weiter einlassen.

Gegenüber den Ausführungen des Herrn Director Rochlitzer kann ich nur auf meine einleitenden Bemerkungen hinweisen, aus welchen derselbe Grundton heraus geklungen hat. Allerdings hat er etwas schrillere Töne angeschlagen.

Die Action des Landes für das Localbahnwesen ist bereits seitens Sr. Excellenz Grafen Wurmbraun in berufener Weise vertheidigt worden und ebenso die Haltung des Landes-Ausschusses von Seite des Herrn Referenten Dr. Schmiderer. Ich darf mich daher auf wenige Bemerkungen beschränken. Was die vorgetragenen Berechnungen betrifft, wäre ich auch in der Lage, solche Aufstellungen mit einiger Wahrscheinlichkeit dem hohen Hause vorzulegen.

Solche Rechnungen für die Zukunft, beruhen mehr weniger doch nur auf Annahmen, und es ist Sache des Gefühles, mit welchen Ziffern man rechnet.

Auf positiven Zifferngrundlagen beruhen doch nur die Rechnungen, welche in der Beilage des Landes-Ausschußberichtes vorliegen. Die vorliegenden Ergebnisse rechtfertigen eine so strenge Aburtheilung der Action des Landes bei dem Baue der Localbahnen, wie sie diese vom Herrn Abgeordneten *Nochlizer* erfahren, denn doch meiner Uebersetzung nach nicht.

Die herbe Kritik des Systems scheint mir nicht gerechtfertigt. Den ausgewiesenen Ausfällen bei den einzelnen Linien sind folgende Umstände entgegenzuhalten: Bei *Prebding—Wiefelsdorf—Stainz* beträgt der Ausfall pro 1894 5.724 fl. Herr Dr. *Schmiderer* hat gesagt, daß zwischen 3—4.000 fl. an Straßen-Subventionen dem Lande dagegen erspart worden sind, das Deficit beträgt daher höchstens 2.000 fl.; *Pöltschach—Sonobitz* hat einen Ausfall von 2.400 fl., *Kapsenberg—Seebach—Au* einen Ausfall von 16.000 fl., nach Heranziehung der Interessenten-Beiträge 14.280 fl., wäre der Ausfall 1.820 fl. Nur diesen Ausfall können Sie dem System zur Last schreiben, daß Sie den Bezirk *Alsenz*, um ihm aus einer sehr schwierigen Situation zu helfen, in welche er kommen würde, wenn er die volle Garantie von 12.000 fl. zahlen müßte, einen Nachlaß gewähren, kann eigentlich nicht auf den Bilanz-Conto dieser Localbahn gesetzt werden. Bezüglich der *Murthalbahn* läßt sich eine verlässliche Erträgniß-Berechnung überhaupt nicht aufstellen, weil wir die Betriebskosten nicht kennen. Es fehlen uns überhaupt noch genügende Erfahrungen für die richtige Beurtheilung der Erträgnisse der Landesbahnen. Bei Bahnen kann man überhaupt erfahrungsgemäß vor Ablauf von wenigstens 10 Jahren ein Urtheil über Verkehr, Entwicklungsfähigkeit und Rentabilität nicht abgeben.

Eine solche Action läßt sich nicht in wenigen Jahren nach momentanen Erfolgen oder Mißerfolgen beurtheilen.

In zehn Jahren, so hoffe ich, werden die Resultate uns nicht so ungünstig erscheinen als heute, wo wir unter dem peinlichen Eindrucke der Baukosten-Ueberschreitungen stehen. Die Ueberschreitungen der Baukosten wirken depressiv auf uns. Und doch haben wir auch hiefür einen Trost, nämlich den, daß nicht wir allein mit dieser Calamität zu kämpfen hatten. Auch der Staat, dem doch so viele Ueberwachungs-Organe zur Verfügung stehen, hat, Sr. Excellenz der Herr Statthalter wird das von seiner früheren Stellung als Handelsminister zu bestätigen in der Lage sein, in dieser Beziehung sehr traurige Erfahrungen gemacht. Ich verweise auf die colossalen Ueberschreitungen, welche in der jüngsten Zeit bei der Bahn *Bordernberg—Eisenerz* vorgekommen sind. Solche Ueberschreitungen gab es auch bei den galizischen Eisenbahnen. Daraus folgt, daß außergewöhnliche Vorsicht bei allen Bahnbauten sehr

geboten ist. Diese Calamitäten liegen aber nicht im Systeme, sondern in der Durchführung. Wenn überhaupt beim Baue und der Finanzierung einzelner Bahnen von unrichtigen oder nicht ganz zutreffenden Voraussetzungen ausgegangen wurde, so trifft, und dies dürfen wir nicht vergessen, nicht den Landes-Ausschuß oder mindestens nicht ihn allein die Schuld. Alle vom Landes-Ausschuße durchgeführten Actionen stützen sich auf Landtagsbeschlüsse. Die Beschlüsse werden allerdings auf Grund von Vorlagen und Berichten, welche der Landes-Ausschuß dem hohen Hause erstattet hat, und welche wir geprüft und als richtig befunden haben, gefaßt.

Wenn wir in unseren Erwartungen getäuscht worden sind, dann müssen wir diese Täuschung tragen. Für die Zukunft werden wir zu noch größerer Vorsicht gemahnt. Eines glaube ich jedoch als Resultat der ganzen heutigen Debatte feststellen zu dürfen, die theilweisen Mißerfolge liegen nicht in dem System, sondern in der mangelhaften oder überhasteten Ausführung. Der Herr Director *Nochlizer* hat es selbst in seinem Schlußworte ausgesprochen, daß er kein Gegner des Systems sei, sondern nur die Fehler, die bei der Ausführung desselben vorgekommen sind, charakterisiren und brandmarken wollte.

Wir wissen jetzt den richtigen Weg, den wir einzuschlagen haben. Wenn das Gesetz zur Förderung des Local-Eisenbahnwesens sonst gar keinen Vortheil gebracht hätte, so hat es unbedingt den einen gebracht, daß der Projectmacherei im großen Style ein Damm gesetzt wurde. Ich bitte sich an die Debatten in diesem hohen Hause aus früheren Jahren zu erinnern, wo die Herren Abgeordneten, gedrängt von ihren Wählern, fort und fort mit Projecten an das hohe Haus getreten sind und bemüht sein mußten, die in ihren Wahlbezirken gewünschten Bahnprojecte zur Durchführung zu bringen. Daß ein Abgeordneter seiner Wählerschaft gegenüber sich der Verpflichtung nicht entziehen kann, für die Bahnprojecte in seinem Wahlbezirke einzutreten und daher bei diesen Berathungen nicht immer ausschließlich das Interesse des ganzen Landes maßgebend war, das liegt auf der Hand. So mußte es kommen, daß eine Gruppe für diese Bahn eintrat, weil sich ihr die Aussicht eröffnete, dafür eine andere Bahn, für welche ihr Wahlbezirk großes Interesse hatte, durchzubringen. Wenn das Localbahngesetz nicht geschaffen worden wäre, so wären viele vielleicht minder werthvolle Linien zu Stande gebracht worden, welche wahrscheinlich dem Lande mehr Opfer gekostet hätten, als heute aus der Landes-Eisenbahn-Action entstanden sind.

Heute ist der Landtag in der Lage, unter Verweisung auf die klaren Bestimmungen des Gesetzes solche Projecte, für welche nicht die erforderlichen finanziellen

Grundlagen für die Durchführung nach dem Gesetze geschaffen werden können, zurückzuweisen, ohne sich dem Vorwurfe von Zurückstellungen oder Bevorzugungen auszusetzen. Darin allein liegt ein großer Vortheil. Ich schließe damit, daß ich sage, das eingeführte System für die Förderung von Localbahnen enthält einen gesunden Kern, der Weg, der uns damit gezeigt wurde, ist ein richtiger und Sr. Excellenz dem Herrn Grafen Wurmbrand, unserem früheren Landeshauptmann, gebührt das große unleugbare Verdienst, daß er mit der an ihm gewohnten seltenen Energie zur Verwirklichung dieses Systems in hervorragender Weise beigetragen hat.

Landeshauptmann: Wir schreiten nunmehr zur Abstimmung. Es liegen seitens des Ausschusses zwei Anträge vor (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Betriebserträge der ausgebauten Strecken Cilli—Wöllan, Preding—Wieselsdorf—Stainz, Pölschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seeviesen und Unzmarkt—Mauterndorf wird zur Kenntnis genommen.

2. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, bei der Landesbahn Kapfenberg—Au-Seeviesen rückwirkend vom Tage der Betriebs-Eröffnung ab, bei Ermittlung der von den Garanten jährlich zu leistenden Betriebszuschüsse derart vorzugehen, daß vorerst zur Deckung des Abganges an dem Erfordernisse für Verzinsung und Amortisation des gesammten ausgewiesenen Anlagecapitals die von den Privat-Interessenten zugesicherten Betriebszuschüsse voll heranzuziehen sind und daß von dem sohin verbleibenden restlichen Abgange der Bezirk Aflenz bis zur Höhe der übernommenen Maximalhaftung von 12.000 fl. 25% zu ersetzen hat, während 75% von dem steierm. Local-Eisenbahnfonde, resp. nach Auflösung desselben, vom Landes-Ausschusse zu übernehmen sind.“

(Die Anträge werden in getrennter Abstimmung angenommen.)

Berichterstatter Dr. Link:

B. Zur Ausführung genehmigte Linien: Wolfsberg-Zeltweg, Unterdrauburg-Wöllan.

In dieser Beziehung wurde dem Landes-Ausschusse in der letzten Session des Landtages der Auftrag erteilt, die erforderlichen Schritte zur Erlangung der Allerhöchsten Concession dann sofort einzuleiten, sobald die im Reichs-Gesetze vom 22. Juni 1894, Nr. 129 R.-G.-Bl., und dem Landesgesetze vom 11. Februar 1890 festgesetzten Bedingungen erfüllt sind.

Der Landes-Ausschuß hat zunächst in dieser Richtung ein Detailproject bezüglich der Linie Wöllan-Unter-

drauburg verfaßt, bei dessen Verfassung wurde Rücksicht genommen auf das anstandslose Ergebnis der Tracen-revisions- und Stations-Commission vom 16. und 17. October 1893 und auf die Bestimmungen des Gesetzes vom 11. Juni 1894, nach welchen sowohl diese Linien, als auch die Linie Zeltweg-Wolfsberg als Hauptbahnen zweiten Ranges mit allen im administrativen Wege für Localbahnen zulässigen Begünstigungen und Erleichterungen herzustellen war, und auf die im April 1895 vereinbarten technischen Concessionsbedingungen.

Dieses Project wurde vom k. k. Handels-Ministerium als geeignete Grundlage für die politische Begehung erklärt und hierüber von der k. k. Statthalterei in Graz die Begehungscommission mit dem Beginne am 20. August ausgeschrieben. Inzwischen hatte sich der Landes-Ausschuß an das k. k. Handels-Ministerium mit dem Ersuchen um Einleitung der Concessionsverhandlungen gewendet. Bei diesen Verhandlungen hat die Regierung den Standpunkt eingenommen, daß diese Bahnlinie nicht allein, sondern nur im Zusammenhange mit der nördlichen Fortsetzungslinie von Wolfsberg nach Zeltweg der concessionsmäßigen Sicherstellung zugeführt werden könne, eine Anforderung, welche weder in dem Reichsgesetze vom 22. Juni 1894, noch in einer früheren Verhandlung mit der k. k. Regierung zum Ausdruck gekommen ist.

Bei der mittlerweile abgehaltenen Begehungscommission hat der Vertreter des k. u. k. Reichskriegs-Ministeriums zur Ueberraschung aller Commissions-Mitglieder die Erklärung zu Protokoll gegeben, daß diese Linie als Hauptlinie gebaut und eingerichtet werden müsse, und sich gegen die projectirte Ausführung dieser Bahn als Localbahn verwahrt.

Auf diese Erklärung erwiderte der Vertreter des Landes-Ausschusses unter Berufung auf das Reichsgesetz vom Jahre 1894, daß das Land an den Bau dieser Linie nur unter der Voraussetzung gehen könne, daß der Baukosten-Mehraufwand vom Staate übernommen werde. In Festhaltung dieses Standpunktes hat der Landes-Ausschuß auch dem k. k. Handels-Ministerium mitgetheilt, daß von dem Ausbaue dieser Linie und der Linie Zeltweg-Wolfsberg durch das Land insoweit abgesehen werden müsse, bis nicht für die Deckung der Mehrkosten für militärische Zwecke Vorsorge getroffen werde. In Folge dieser Mittheilung hat das k. k. Handels-Ministerium sich bereit erklärt, mündliche Verhandlungen zu dem Zwecke einzuleiten, um zu versuchen, in wie weit der Bau dieser Bahnen im Rahmen des bisherigen gesetzlich genehmigten Programmes ermöglicht werden könnte.

Anfangs September vorigen Jahres wurde vom Landes-Ausschusse auch das Detailproject für die Linie

Zeltweg-Wolfsberg vorgelegt und die politische Begehung in der Zeit vom 7. bis 23. Jänner 1896 abgehalten. Bei dieser Begehung hat der Commissionsvertreter des k. u. k. Reichskriegs-Ministeriums sich auf die Erklärung beschränkt, daß er die Entscheidung über die Frage der Eliminirung des 180 Meter Radien der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vorbehalten müsse, was darauf schließen läßt, daß die k. k. Kriegsverwaltung bezüglich der militärischen Anforderungen überhaupt sich einer etwas milderen Auffassung zuneigt. Die weiteren Kosten des Voranschlages über die notwendige Umgestaltung der beiden Linien für militärische Zwecke wurden vorgelegt und sind dem Berichte des Landes-Ausschusses beigelegt.

Bei dieser Gelegenheit zeigt es sich, daß die Vorsicht, vor Erwerbung der Allerhöchsten Concession die politische Begehungs-Commission abhalten zu lassen, ganz am Platze war, indem das Land sonst in unangenehme und folgen-schwere Complicationen hätte gerathen können.

Es scheint Aussicht vorhanden zu sein, daß die zwischen dem k. u. k. Reichskriegs-Ministerium und dem k. k. Handelsministerium über die militärische Ausgestaltung des ganzen Linienzuges Zeltweg—Cilli eingeleiteten Verhandlungen zu einem günstigen Abschlusse in der Richtung führen werden, daß eine theilweise Rückstellung der aus diesem Titel erhobenen Forderungen zugestanden werden wird und daß der Staat für die immerhin noch verbleibenden Mehrkosten in irgend einer Form aufkommen wird, so daß das Land mit den im Reichsgesetze vom 22. Juni 1894, Nr. 129 N.-G.-Bl., präliminirten Baucapitalien das Auskommen finden kann.

Dagegen wird das k. k. Handels-Ministerium von der Bedingung der gleichzeitigen Sicherstellung des Baues beider Linien und von der gleichzeitigen Concessionsbewilligungs-Erwirkung nicht abgehen.

In Anbetracht der für diese Bahnen bereits bestehenden gesetzlichen Grundlagen und in Consequenz der vom hohen Landtage in der letzten Session gefaßten Beschlüsse, ferner mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Wichtigkeit dieser Verbindung für das Land, besonders für die Entwicklungsfähigkeit der bereits in Betrieb befindlichen Landesbahn Cilli—Wöllan und mit Rücksicht auf die Bedeutung dieser Fortsetzung für die wirtschaftlichen Verhältnisse des Mur- und Drauthales empfiehlt der Sonder-Ausschuß in Uebereinstimmung mit dem Landes-Ausschusse dem hohen Hause den Ausbau dieser beiden Programmlinien unter der Voraussetzung, daß die im Reichsgesetze festgesetzten Bedingungen für den Ausbau dieser Linien streng eingehalten werden, daß also die finanziellen Vor-

aussetzungen für die Durchführung dieser Linie nicht zu Ungunsten des Landes verrückt werden und daher die Mittel zur Deckung des für militärische Zwecke erforderlichen Mehraufwandes für die Ausgestaltung der Linie Cilli—Zeltweg ausschließlich vom Staate getragen werden. In der Verpflichtung des Landes-Ausschusses wird es daher liegen, Nachtheile, wie sie heute in drastischer und lebhafter Weise geschildert wurden, von dieser Action ferne zu halten. Die Hauptgefahr, die über uns schwebt, ist die Ueberschreitung der Baukosten und diese ist im vorstehenden Falle umso gefährlicher für das Land, je größer die Baukosten sind, welche auf diese Bahn neuerdings investirt werden sollen. Der Sonder-Ausschuß hat sich berufen gefunden, in dieser Richtung die Aufmerksamkeit des Landes-Ausschusses auf einige besonders wichtige Momente und Vorsichtsmaßnahmen zu lenken.

Der Landes-Ausschuß wird dem Landeseisenbahnname die Anwendung aller jener Vorsichten aufzutragen haben, welcher ein gewiegter Bauunternehmer anwendet, um sich vor Schaden zu bewahren. Es wurde die eine Vorsicht bereits gebraucht, die politische Begehungs-Commission vor Bewerbung um die Allerhöchste Concession abhalten zu lassen; dadurch kommt das Landeseisenbahnname in die Kenntnis aller Anforderungen, welche nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze gestellt werden. Es wird dadurch der Kreis der Verpflichtungen in bautechnischer Beziehung näher umschrieben. Bezüglich der militärischen Mehrforderungen wird durch Verhandlung mit der k. k. Regierung, ins Klare zu bringen sein, daß alle Kosten für militärische Zwecke vom Staate zu tragen sind. Eine weitere Vorsichtsmaßregel wird darin zu bestehen haben, daß bezüglich der Bahn-Anschlußverhältnisse schon vor der Erlangung der Concession entsprechende Vereinbarungen mit den Hauptbahnen getroffen werden, damit der Landes-Ausschuß die Gewißheit erlangt, daß nicht nachträglich aus diesem Anlasse, wie es in Kapfenberg geschehen ist, Anforderungen gestellt werden, die nicht vorgesehen waren. Weiter wird dem Landes-Ausschusse schon jetzt der Abschluß eines Betriebsvertrages mit der k. k. General-Direction der Staatsbahnen empfohlen, und es ist womöglich auf Pauschalirung der Betriebskosten zu dringen. Dadurch wäre der Vortheil erreicht, daß das Land nicht genöthigt ist, das Betriebspersonale aufzunehmen, daß die Nettoerträgnisse sich viel einfacher und leichter übersehen und berechnen und auf eine stabilere Basis stellen lassen, und daß das Risiko des Landes aus dem Betriebe verringert wird.

Was die finanzielle Durchführung für die Fortsetzung dieser Action betrifft, so habe ich zu bemerken, daß nach dem Tätigkeitsberichte an Geldmitteln circa 8 Millionen

erforderlich sein werden. Dabei sind alle jene Summen inbegriffen, welche nach dem Kostenvorauslage für militärische Zwecke wenngleich zu Lasten des Staates aufzuwenden wären, wenn alle Forderungen zur Durchführung gelangen. Von den 10 Millionen Anlehen, sind nach Abzug der für die Murthalbahn noch zu deckenden restlichen Baukosten, sowie der Kosten für die Aufstellung der Detailprojecte für die Linien Köflach—Krengrabern und Wies—Eibiswald noch circa 3 Millionen verfügbar. Es wären somit 5 Millionen Gulden durch Aufnahme eines weiteren Landes-Eisenbahn-Anlehens zu beschaffen. Für diese als vierte Serie auszugebenden Landes-Eisenbahn-Anlehens-Obligationen wären auf verfassungsmäßigem Wege durch den Landes-Ausschuß dieselben Begünstigungen zu erwirken welche mit dem Reichsgesetze vom 15. Juni 1890 für das bereits begebene Landes-Eisenbahn-Anlehen gewährt sind. Weiters wäre auch für die Aufnahme dieses Anlehens und den Beschluß des Landtages in dieser Beziehung die Allerhöchste Genehmigung einzuholen.

Nachdem dieser Ihnen heute vorliegende Bericht bereits gedruckt war, sind dem Eisenbahn-Ausschusse, beziehungsweise dem Landes-Ausschusse von Sr. Excellenz dem Herrn Statthalter Eröffnungen gemacht worden, welche den Sonder-Ausschuß für Eisenbahn-Angelegenheiten veranlaßt haben, dem hohen Hause zu diesen Anträgen, welche ich verlesen werde, als Punkt 15 noch einen Zusatzantrag zu stellen. Seine Excellenz hat dem Sonder-Ausschusse die Mittheilung gemacht, daß die hohe Regierung, für den Fall, als der hohe Landtag es vorziehen sollte, statt der Beschaffung der finanziellen Mittel zum Baue der beiden Programmlinien im Sinne des Local-Eisenbahngesetzes durch Aufnahme eines neuen Eisenbahn-Anlehens im Betrage von 5 Millionen sich an der Capitalsbeschaffung durch Uebernahme von 400.000 fl. in Stammactien des neuen Bahn-Unternehmens zu betheiligen, geneigt sei, auch mit einer solchen Betheiligung des Landes eine finanzielle Grundlage für die Durchführung dieser Linien zu schaffen, daß es daher in diesem Falle Aufgabe der Regierung sein werde, für die Aufbringung der weiteren Mittel zum Baue dieser Linien Sorge zu tragen.

Mit Rücksicht auf diese Mittheilungen Sr. Excellenz des Herrn Statthalters hat der Sonder-Ausschuß sich mit diesem Alternativ-Vorschlage beschäftigt, wodurch die finanzielle Durchführung dieser Linien auf eine vollkommen geänderte Grundlage gestellt wurde.

Der Sonder-Ausschuß ist nach reiflicher Erwägung aller Umstände zu dem Antrage gelangt, auf eine solche Betheiligung an der Capitalsbeschaffung für beide Linien

mit dem Betrage von 400.000 fl. mittelst Uebernahme von Stammactien dem hohen Landtage unter gewissen Voraussetzungen einzurathen.

Es steht allerdings diese Art von Betheiligung an der Capitalsbeschaffung für eine Bahn mit den grundsätzlichen Bestimmungen des steierm. Local-Eisenbahngesetzes, das von der Tendenz getragen ist, die Landesbahnen nur unter den dort vorgesehenen Bedingungen aus den Mitteln des Landeseisenbahnfondes zu bauen, nicht im Einklange. Dieses Princip würde für diesen Fall verlassen, aber es sprechen sehr wichtige Gründe dafür.

Erstens handelt es sich hier um zwei Bahnlilien, welche eigentlich außer dem Rahmen des Localbahngesetzes liegen, welche im Reichsgesetze selbst als Hauptbahnen zweiten Ranges erklärt sind, von denen eine sogar durch ein fremdes Land führt. Es muß weiters betont werden, daß bei diesen Bahnen gerade in letzter Zeit das militärische und staatliche Interesse in markanter Weise in den Vordergrund geschoben wurde. Weiters ist es doch nicht ganz unbedenklich, die Mittel des Landeseisenbahnfondes in so hohem Grade für zwei Linien zu engagiren, daß, wie schon früher auseinandergesetzt, die Aufnahme eines neuen Anlehens von fünf Millionen nothwendig würde, und dabei noch jede andere Thätigkeit für den Ausbau weiterer Linien vollständig lahmgelegt würde.

Ein weiterer Grund, der für diesen Alternativ-Antrag spricht, liegt darin, daß durch die Uebernahme von Stammactien in einem bestimmten Nominal-Betrage das Maximum des Risico's, welches das Land zu tragen hätte, beschränkt wird.

Die Gefahren der Baukostenüberschreitungen, welche bei aller Vorsicht und Gewissenhaftigkeit schon mit Rücksicht auf unvorhergesehene Ereignisse nicht ganz beseitigt werden können, würden vollkommen wegfallen, und dadurch auch die weiteren Verhandlungen mit der k. k. Regierung wesentlich vereinfacht, der Landes-Ausschuß einer Verantwortlichkeit enthoben, welche ihm sehr drückend wäre. Aber nicht bloß den Gefahren beim Baue würde das Land entgehen, sondern auch allen Zufälligkeiten, die sich in Zukunft beim Betriebe der Bahnen ergeben. Endlich würde auch das Risiko aus den Schwankungen des Verkehrs und der Einnahmen aus dem Betriebe entfallen.

Wenn auch die vorliegenden Berechnungen über die Einnahmen aus dem Personen- und Frachtenverkehr auf diesen Linien als auf verlässlichen Grundlagen beruhend einen gewissen Grad von Beruhigung darüber geben, daß sich Abgänge an dem Erfordernisse für Verzinsung und Capitalstilgung mit Rücksicht auf die staatliche Garantie und die Interessentenbeiträge nicht ergeben werden, so darf

doch nicht übersehen werden, daß die jeweiligen verkehrspolitischen Verhältnisse, die Tarifpolitik der Staatsbahn und insbesondere das Verhältnis der k. k. Regierung zur Südbahn, eine eventuelle Verstaatlichung der Südbahn die Betriebsereignisse dieser beiden Linien im Laufe der Zeiten wesentlich beeinflussen und daß hiebei Verhältnisse auf den Verkehr einwirken können, welche heute gar nicht zu überblicken sind. Ein weiterer Vortheil dieses Alternativ-Vorschlages würde darin liegen, daß jene Geldsummen, welche von dem 10 Millionen-Anlehen noch unverwendet sind, es sind dies circa 3 Millionen, für andere kleinere Bahnprojecte, die schon ziemlich ausgereift sind, unter der Voraussetzung, daß die Bedingungen des Gesetzes vollkommen erfüllt sind, zur Verwendung gelangen könnten.

Es ist allerdings richtig, daß das Land 400.000 fl. in Stammactien zu übernehmen hätte, welche voraussichtlich in der ersten Zeit ihre Verzinsung nicht finden würden, Wenn aber selbst der Zinsenverlust für dieses Capital mit 16.000 fl. veranschlagt werden muß, so wird dieser Verlust durch die Vortheile, welche die vorgeschlagene Aenderung der Finanzierung dieser beiden Linien nach verschiedenen Richtungen für das Land hat, aufgewogen. Die Höhe der verlangten Beteiligung in Stammactien des Unternehmens erschien dem Sonder-Ausschusse als eine angemessene.

Da das Programm für die von der k. k. Regierung in letzter Stunde in Aussicht genommene Durchführung des Baues und der Finanzierung der beiden Bahnlinien noch nicht vorliegt, überhaupt eine definitive Entscheidung der k. k. Regierung nicht getroffen ist, so empfiehlt es sich, dem Landes-Ausschusse auf Grund der mit der k. k. Regierung zu pflegenden Verhandlungen und des Ergebnisses derselben freien Spielraum für seine weiteren Entschlüsse zu geben, bei welchen er sich lediglich die möglichste Wahrung der Interessen des Landes vor Augen zu halten hat.

Der Sonder-Ausschuß hat sich auch gegenwärtig gehalten, daß, wenn auch für den Augenblick die vom Lande zu übernehmenden Stammactien voraussichtlich keine Zinsen tragen, mit der Entwicklung des Verkehrs und mit dem Ausbaue der Bahn von Heiligenstein nach Stein, welche vom Staate in Aussicht genommen zu sein scheint, wodurch eine Durchzugslinie von eminenter Wichtigkeit geschaffen würde, in absehbarer Zeit selbst die Stammactien eine Verzinsung finden können. In jedem Falle würden aber, im Falle der Einlösung der Bahn, durch den Staat, die Stammactien zur Geltung kommen.

Ich habe bereits erwähnt, daß die Beteiligung des Landes an der Capitalsbeschaffung für eine Bahn außer

dem Rahmen unseres Localbahngesetzes liegt. Ich möchte aber das hohe Haus darauf aufmerksam machen, daß für solche Beteiligungen Präcedenzfälle bestehen. Ein Fall war die Unterstützung, die seinerzeit der Bahn Fürstfeld-Hartberg in Stammactien Nominale von 250.000 fl. vom hohen Hause gewährt wurde; es geschah dies zu einer Zeit, wo das Localbahngesetz schon in Sicht stand. Ein weiterer Präcedenzfall ist im Jahre 1893 vorgekommen; damals hat sich der hohe Landtag bestimmt gefunden, für die Linie Hartberg-Aspang eine Subvention von 300.000 fl. in der Form von Stammactien der zu bildenden Actien-Unternehmung zuzusichern. Ich habe aus allen diesen Gründen im Namen des Eisenbahn-Ausschusses diese alternativen Anträge für beide Bahnlinien dem hohen Hause zur Annahme zu empfehlen, wobei dem Landes-Ausschusse die Ermächtigung gegeben wird, jene Alternative zu wählen, welche derselbe nach den Ergebnissen der Verhandlung mit der hohen Regierung und den sich ergebenden Vereinbarungen im Interesse des Landes für vortheilhafter hält.

Ich empfehle in diesem Sinne namens des Sonder-Ausschusses dem hohen Hause folgende Anträge (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Linien Zeltweg-Wolfsberg, Unter-Drauburg-Wöllan, Südbahn-Sauerbrunn-Landesgrenze und Neuberg-Mariazell wird zur Kenntnis genommen.“

Pardon! Ich muß die Anträge betreffs der Linien Südbahn-Sauerbrunn-Landesgrenze und Neuberg-Mariazell vorläufig auslassen, weil ich über diese beiden Linien noch nicht referirt habe (liest):

„2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt und ermächtigt, die Verhandlungen zur Sicherstellung des Ausbaues der Linien Unter-Drauburg-Wöllan und Zeltweg-Wolfsberg unter Zugrundelegung der im Reichsgesetze vom 22. Juni 1894, Nr. 129 R.-G.-Bl., enthaltenen Bestimmungen und unter voller Wahrung der Interessen des Landes fortzusetzen, für diese beiden Linien jedoch nur dann die Allerhöchste Concession zu erwerben und mit dem Baue zu beginnen, wenn die mit der Ausgestaltung derselben für militärische Zwecke und mit der aus eben diesen Rücksichten verlangten Umgestaltung der Bahnlinie Cilli-Wöllan verbundenen Bauauslagen, beziehungsweise die zur Verzinsung und Amortisation derselben erforderlichen Beträge ohne Belastung des Landes vom Staate aufgebracht werden und der Landes-Ausschuß aus der durch das Landes-Eisenbahnamt an der Hand der Ergebnisse der poli-

tischen Begehungen vorzunehmenden nochmaligen Ueberprüfung der Project-Kostenvoranschläge und aus den sonstigen in den angedeuteten Richtungen zu pflegenden Erhebungen und Verhandlungen die Ueberzeugung gewinnt, daß die aus dem steiermärkischen Landes-Eisenbahnfonde zu beschaffenden Geldmittel für Bau, Einrichtung und Ausrüstung der beiden Bahnen und für die Durchführung der beiden Bahnunternehmen in den für beide Linien präliminirten Anlagecapitalien von 2,800.000 fl. für die Linie Unter-Drauburg-Wöllan und 3,600.000 fl. für die Linie Zeltweg-Wolfsberg ihre volle Bedeckung finden.

3. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt und ermächtigt, für den Fall, als der Ausbau der Linien Unter-Drauburg-Wöllan und Zeltweg-Wolfsberg unter Einhaltung der im Absätze 2 aufgestellten Bedingungen gesichert werden kann, und unter der weiteren Voraussetzung, daß seitens der k. k. Regierung im Wege eines Reichsgesetzes die gleichen staatlichen Begünstigungen, wie für das bereits ausgegebene Landes-Eisenbahnanlehen, gewährt werden, die zum Bauen dieser Linien noch erforderlichen Geldmittel im Höchstbetrage von fünf Millionen Gulden durch Aufnahme eines weiteren Landes-Eisenbahnanlehens im Höchstbetrage von fünf Millionen Gulden, beziehungsweise Begebung einer IV. Serie von Landes-Eisenbahnanlehens-Obligationen in einer das Interesse des Landes möglichst wahren Weise zu beschaffen.

4. Für den ad 3 gefaßten Beschluß wegen Aufnahme eines weiteren Landes-Eisenbahnanlehens im Höchstbetrage von fünf Millionen Gulden, somit der Erhöhung des steiermärkischen Local-Eisenbahnfondes von zehn auf fünfzehn Millionen Gulden, hat der Landes-Ausschuß die Allerhöchste Genehmigung einzuholen.

5. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt:

A. sich an der Capitalsbeschaffung für das bezüglich der Linien Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan, eventuell zu bildende neue Eisenbahnunternehmen mit einem Betrage von höchstens 400.000 fl. Nominale gegen Uebernahme von Stammactien unter folgenden Bedingungen zu theiligen:

a) daß der Bau und die Geldbeschaffung für diese beiden Linien durch den Staat oder unter Mitwirkung desselben als einheitliches Ganzes unter anderen als den im Reichsgesetze vom 22. Juni 1894, Nr. 129 R. G. Bl. enthaltenen Bestimmungen

durchgeführt wird, und der Landes-Ausschuß aus den mit der hohen k. k. Regierung hierüber zu pflegenden Verhandlungen die Ueberzeugung gewinnt, daß diese beiden Linien unverzüglich in Angriff genommen werden;

b) daß diese neue Form der Durchführung, bei welcher der steirische Localeisenbahnfond zur Herbeischaffung der erforderlichen Geldmittel im Sinne des Landesgesetzes vom 11. Februar 1890 nicht herangezogen würde, sich für die Interessen des Landes empfehlenswerther und vortheilhafter herausstellt, und

c) daß dem Lande gestattet sein muß, sich von dieser Betheiligung die bisher aufgewendeten Vorkosten in Abrechnung zu bringen;

B. die eventuell aufzubringenden Geldmittel sind vorläufig dem steirischen Localeisenbahnfonde gegen seinerzeitige Refundirung aus dem Landesfonde zu entnehmen.

6. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, im Sinne der in der vorjährigen Session gefaßten Beschlüsse dem Zustandekommen der Linie Südbahn-Sauerbrunn-Landesgrenze nach wie vor sein Augenmerk zuzuwenden.

7. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, über das Ergebnis der weiteren Action dem Landtage Bericht zu erstatten."

Statthalter Marquis **Bacquehem**: Da bisher wenigstens kein Widerspruch gegen die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses im hohen Hause erhoben wurde, darf ich wohl erwarten, daß dieselben eine freundliche Aufnahme im hohen Hause, wie früher im Ausschusse finden werden, und scheint es mir auch in der That zweckentsprechend und im Interesse einer unaufgehaltenen Herstellung dieser beiden Bahnen, die nach Anschauung der Regierung als ein einheitliches Ganzes zu behandeln sind, erwünscht, auch für den Fall durch den vorgeschlagenen Eventualantrag Sorge zu tragen, daß es nothwendig erscheinen sollte, die Herstellung dieser Bahnen auf Grund eines anderen finanziellen Programmes in Erwägung zu ziehen, als wie ein solches im Reichsgesetze vom Jahre 1894 niedergelegt ist. Diese Eventualvorschläge scheinen mir aus den Gründen, die der verehrte Herr Berichterstatter angeführt hat, geeignet, die Zustimmung des hohen Hauses zu finden. Es ist allerdings richtig, was der Herr Berichterstatter bereits anzuführen die Güte hatte, daß eine solche eventuelle Subventionirung der beiden Projectlinien von Seite des Landes, streng genommen, nicht im Rahmen des steiermärkischen Localeisenbahn-

gesetzes vom Jahre 1890 gelegen wäre. Ich glaube aber, daß ein Abgehen von den Principien in diesem Falle durch die Gründe, welche der Herr Berichterstatter angeführt hat, und auch in der weiteren Erwägung erleichtert wird, daß es sich im vorliegenden Falle um Hauptbahnen zweiten Ranges handelt, die auch als solche im Gesetze vom Jahre 1894 bezeichnet werden.

Wenn ich hiemit empfohlen habe, eventuell eine andere Art der Finanzierung der beiden Projectslinien in Aussicht zu nehmen und einem solchen Vorschlage die Zustimmung zu ertheilen, möchte ich nicht, daß meine Worte dahin gedeutet würden, als ob ich das Princip, das im Localbahngesetze vom Jahre 1890 enthalten ist, nicht als das richtige erkennen würde.

Ich würde bei einer solchen Auffassung mit den Anschauungen in Widerspruch gerathen, welche ich jeder Zeit gehegt habe und welchen ich bei jeder Gelegenheit Ausdruck gegeben habe zu einer Zeit, als ich berufen war, über den Vorschlag des Landes-Ausschusses und über die aus der Initiative des hohen Hauses hervorgegangene Action zur Förderung des Localbahnwesens zu urtheilen und zu entscheiden. Ich darf nicht vergessen, daß das Handelsministerium, als die Vorschläge des Landes-Ausschusses an dasselbe gelangten, diese Vorschläge lebhaft begrüßte und bereitwillig mitwirkte, sie zur Ausführung zu bringen. Das Handelsministerium hat sich aber auch bezüglich der Sicherstellung von Localbahnen in anderen Ländern auf den Standpunkt des steirischen Localbahngesetzes gestellt und hat anderen Landtagen empfohlen, dem Beispiele dieses hohen Landtages zu folgen, hat Vorlagen in diesem Sinne eingebracht und hatte auch den Erfolg zu verzeichnen, daß derartige Localbahngesetze mit den Abweichungen, wie sie den in anderen Ländern bestehenden Verhältnissen entsprechen, auch beschlossen wurden.

Es ist gewiß mißlich, wenn bei Ausführung einer Bahn sich eine bedeutende Ueberschreitung zeigt; allein der geehrte Herr Berichterstatter hatte vollkommen Recht, wenn er die Behauptung aufstellte, daß speciell mir derartige Ueberschreitungen keine ungewöhnliche Erscheinung sind. Und er hat auch Recht, wenn er auch hier auf einige Beispiele hinwies, wie auf die Herstellung einer Bahn, auf welche seinerzeit seitens des hohen Landtages ein so großer Werth gelegt wurde und bei welcher absolut und relativ eine sehr bedeutende Ueberschreitung eingetreten ist. Ich weiß nicht, ob damals im hohen Landtage eine abfällige Kritik darüber geübt wurde; und wenn sie nicht vorgekommen ist, so ist sie wohl deshalb ausgeblieben, weil meines Erinnerns der Mehraufwand, welcher ver-

ursacht wurde, von Staate übernommen wurde (Heiterkeit!) An einer anderen hohen Stelle sind mir kritisch abfällige Bemerkungen in diesem Falle nicht erspart geblieben. Die Erfahrungen, die bisher in Folge des Localbahngesetzes gemacht wurden, werden gewiß vortheilhaft von Seite des Landes-Ausschusses verwerthet werden. Ich möchte aber, wie ich dies schon einmal bei einer anderen Gelegenheit sagte, auch jetzt betonen, daß meines Erachtens die Opfer, die dadurch dem Lande erwachsen, daß die Erträgnisse einer Bahn hinter den Erwartungen zurückgeblieben sind, nicht zu bedauern sind, wenn sie von den Vortheilen überwogen werden, die für die von der Bahn durchzogene Gegend entstehen. (Bravo! Bravo!)

Abg. Dr. Starfel (St.-G. Windischgraz). Hoher Landtag! Die Geschichte der Bahnlinie Wöllan-Unterdrauburg, welche Linie mir als Vertreter des theilhaftigen Bezirkes besonders am Herzen liegt, ist — und das ist nicht zu viel gesagt — bereits eine Leidensgeschichte geworden. Die Bevölkerung durfte gerade bei dieser Linie mit Recht erwarten, daß sie möglichst bald ausgebaut werde; denn diese Linie ist als Bestandtheil der großen Linie Beltweg—Gilli eine sehr wichtige Linie, zunächst für den Staat von großer Bedeutung als Parallellinie der Südbahn und sogar von besonderer strategischer Wichtigkeit, wie leider sehr spät erst hervorgehoben wurde. Die Linie ist weiters für das Land Steiermark von größter wirtschaftlicher Bedeutung und speciell deshalb besonders wichtig, daß sie jene Fortsetzung der bereits ausgebauten Linie Gilli—Wöllan bildet, welche allein geeignet ist, auch diese Linie zu heben und ertragsfähig zu gestalten.

Aus diesen Gründen glaubte die Bevölkerung von Jahr zu Jahr dem endlichen Beginne des Baues entgegenzusehen zu können, allein die Schwierigkeiten kamen nach einander: zuerst die große Schwierigkeit mit der Beschaffung der nothwendigen Summe von Interessentenbeiträgen mit 200.000 fl., die endlich nach vielfältigen Bemühungen zusammengebracht wurde.

Kaum war diese große Arbeit überstanden — und der geehrte Herr Referent des Landes-Ausschusses wird mir bestätigen, daß das eine außerordentlich große und schwierige Arbeit war — so kam zu der früher bestandenen noch eine neue Schwierigkeit, die Anfangs nicht vorhanden war, nämlich, daß die Regierung sich auf den starren Standpunkt stellte, die Linie Wöllan—Unterdrauburg dürfe nicht allein, sondern nur zugleich mit der Linie Wolfsberg—Beltweg ausgebaut werden. Auch in dieser Richtung hat sich der Landes-Ausschuß bemüht, und ich danke dafür, daß er diese Bemühungen nicht fallen ließ.

Ich war zur Unterstützung derselben mit einer Deputation in Wien beim Handelsministerium und es schien bei den damaligen Besprechungen mit dem Leiter des Handelsministeriums Wittek, sowie im Local-Eisenbahnamte, als ob es gelingen würde, diese strenge Bedingung zu beseitigen.

Ein bald darauf gekommener Erlaß des Handelsministeriums hat diese Hoffnung jedoch wieder zu nichte gemacht und wir mußten uns mit dem abfinden, daß in der nächsten Session die nun weiters erforderlichen Beschlüsse gefaßt werden, welche den Ausbau sichern.

Bereits mit dieser Hoffnung vertraut, kam ein neuer Schlag, daß bezüglich dieser Bahn, von welcher man im Reichsgesetze vom 24. Juni 1894 ausdrücklich gesagt hatte, daß diese Linie als Hauptbahn zweiten Ranges, jedoch mit allen, in Gemäßheit der jeweilig geltenden gesetzlichen Bestimmungen für Localbahnen zulässigen Begünstigungen und Erleichterungen auszuführen ist, obwohl also diese ausdrückliche Bestimmung in einem publicirten Gesetze enthalten war, trotzdem bei der Commission von dem Vertreter des k. und k. Reichskriegs-Ministeriums die Anforderung gestellt wurde, daß diese Linie überhaupt als Hauptbahn gebaut und eingerichtet werden müsse. Daß hiedurch der Bau einfach unmöglich gemacht würde und daß diese Anforderungen mit dem besagten Gesetze im vollkommenen Widerspruche stehen, ist klar. Das Wort der Bibel, daß die Rechte nicht wissen soll, was die Linke thut, sollte bei einem Ministerium, wie ich glaube, wohl nicht Anwendung finden, was in diesem Falle sagen will, wenn das Handelsministerium etwas thut, so soll davon auch das k. u. k. Reichskriegsministerium etwas wissen und umgekehrt, nicht aber soll unter Verantwortung des Handelsministeriums ein Gesetz publicirt werden, welches das Kriegsministerium dann einfach ignoriert. Aus dieser Sachlage, die sich leider nicht ändern läßt, folgen die Anträge, die vom Eisenbahn-Ausschusse gestellt wurden, und es erübrigt nichts anders, als sich denselben anzuschließen, weil diese allein es möglich machen, die Bahn doch vielleicht noch im Laufe dieses und des nächsten Jahres auszubauen. Denn wenn diese Anträge angenommen werden und das nöthige Geld von Seite des Landes beschafft sein wird, wird alles Weitere erst von der Regierung abhängen. Es hängt von der Regierung ab, daß entweder das Kriegsministerium zur Herabminderung seiner Ansprüche bewogen wird oder aber, daß der Staat die nöthigen Mittel zur Erfüllung dieser Ansprüche hergibt.

Ich glaube, daß der Landes-Ausschuß auch hier bei den weiteren Verhandlungen mit der Regierung auf die Pflicht derselben pochen soll, die daraus hervorgeht, daß

sie im Gesetze vom 24. Juni 1894 einen Standpunkt vertreten hat, welcher den Bau der Bahn möglich macht und daß es, wenn später im Gegensatze hiezu Ansprüche hervorkommen, die den Bau unmöglich machen. Pflicht der Regierung ist, diese Situation zu beseitigen und entweder das Reichskriegsministerium zur Herabminderung seiner Ansprüche zu bewegen oder die nöthigen Mittel beizuschicken.

Es ist deshalb ganz richtig, daß die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses auf dem Standpunkte stehen, daß das Land eine weitere Beitragsleistung keinesfalls übernimmt, sondern nur der Bedingung, daß beide Linien zugleich ausgebaut werden, zustimmt und beschließt, daß das hiezu nöthige Anlehen aufgenommen wird, daß jedoch jeder weitere Beitrag vom Staate gegeben werden muß. Ich bitte schließlich, nachdem der Bau dieser Bahn im Interesse der beteiligten Bevölkerung, im Interesse des Staates, im Interesse des Landes gelegen ist, die Anträge anzunehmen und erwarte vom Landes-Ausschusse, daß er auf Erfüllung der dem Staate aus der selbstgeschaffenen Lage erwachsenden Pflichten dringen und verlangen werde, daß die Regierung die Zusage, die sie im Gesetze vom 24. Juni 1894 gegeben hat, auf die eine oder andere Weise auch erfülle.

Landeshauptmann: Da sich niemand mehr zum Worte meldet, erkläre ich die Debatte für geschlossen und ertheile dem Herrn Berichterstatter das Schlusswort.

Berichterstatter Dr. **Link:** Ich verzichte.

(Die Anträge 2, 3, 4 und der als Punkt 5 aufgenommene Zusatz-Antrag des Eisenbahn-Ausschusses werden angenommen.)

Bezüglich der Linie Südbahn—Sauerbrunn—Landesgrenze beziehe ich mich auf die Bemerkungen, die im Eingange des Berichtes des Sonder-Ausschusses enthalten sind.

Bezüglich der Linie Neuberg—Maria-Zell ist zu erwähnen, daß keine Aussicht vorhanden ist, dieselbe zu Stande zu bringen, daß der Landes-Ausschuß dagegen den Versuch gemacht hat, wenigstens in einer Richtung Abhilfe zu schaffen und den Wünschen der dortigen Bevölkerung entgegenzukommen, nämlich dadurch, daß Erhebungen angestellt wurden über die Fortsetzung der Linie Kapfenberg—Au-Seewiesen mit Umgehung des Seeberges nach Maria-Zell.

In dieser Beziehung wird der Landes-Ausschuß seine Bemühungen fortsetzen und in der nächsten Session berichten.

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

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Linien Zeltweg—Wolfsberg, Unterdrauburg—Wöllan, Südbahn—Sauerbrunn—Landesgrenze und Neuberg—Maria-Zell wird zur Kenntnis genommen.“
(Die Anträge 1, 6 und 7 werden angenommen).

Petition Nr. 232, der Stadtgemeinde Judenburg mit den Stadtgemeinden Murau und Oberwölz, den Marktgemeinden Neumarkt, Unzmarkt, Oberzeiring und verschiedener anderer Ortsgemeinden.

Diese Petition hängt zusammen mit der Linie Wolfsberg—Zeltweg, die gebaut werden soll. In dieser Petition wird ausgeführt, daß durch den Anschluß der Linie von Wolfsberg in Zeltweg die vitalsten Interessen der Stadt Judenburg gefährdet werden; daß nach einem ausgearbeiteten generellen Projecte über eine Variante Weiskirchen nach Judenburg die Baukosten für diese Variante sich um circa 12.000 fl. niedriger stellen, als für die projectirte Theilstrecke Weiskirchen—Zeltweg, und es wird in derselben darauf hingewiesen, daß der Anschluß in Judenburg für die Fortsetzung einer Tauernbahn viel günstiger sei. Die Stadt Judenburg hat sich weiters bereit erklärt, im Falle der Anschluß in Judenburg erfolgt, eine Subvention von 50.000 fl. zu leisten. In der Petition wird die Bitte gestellt, daß der hohe Landtag den Landes-Ausschuß beauftragen solle, die Frage der Einmündung der Linie von Wolfsberg in die Staatsbahn so lange offen zu halten, bis das Ergebnis der Studien über das von ihr vorgelegte generelle Project vorliegen wird und die Regierung zu diesem Projecte vom Standpunkte der militärischen und betriebstechnischen Rücksichten Stellung genommen haben werden und daß der Landes-Ausschuß vorläufig insofern die Bau-Concession nur bis zur Station Weiskirchen einholen möge.

Es ist vor allem zu bedauern, daß die Stadt Judenburg erst in einem so vorgerückten Stadium der Verhandlung mit ihren Wünschen bezüglich der Tracenführung zum Vorschein kommt, und es bei der Tracen-Commission versäumt hat, ihre Wünsche vorzubringen. Es kann nicht geleugnet werden, daß durch den Anschluß in Zeltweg die wirtschaftlichen Interessen der Stadt Judenburg gefährdet erscheinen, weil dadurch eine vollständige Ablenkung des Verkehrs von Judenburg stattfindet.

Es müssen dieser Petition gegenüber zwei Gesichtspunkte festgehalten werden, erstens, daß die Befriedigung der Interessen der Stadt Judenburg nur so weit möglich ist, als dadurch der Bau und die Durchführung dieser

Bahn überhaupt nicht in Frage gestellt wird, und zweitens, daß die Durchführung des Baues nicht hinausgeschoben wird. Der Schwerpunkt für die Erfüllung dieser Wünsche liegt überhaupt nach Ansicht des Sonder-Ausschusses nicht hier im hohen Hause, sondern vielmehr bei der hohen Regierung in Wien.

Für die k. k. Regierung waren dem Vernehmen nach strategische Rücksichten und verkehrspolitische und betriebstechnische Gründe bezüglich des Anschlusses in Zeltweg maßgebend. Ob die k. k. Regierung von diesen Forderungen abgehen und in eine Verlegung der Trace in der Richtung nach Judenburg willigen wird, ist nach den Ergebnissen der politischen Begehung zweifelhaft und nach den zutage getretenen Anschauungen kaum anzunehmen. Immerhin hat sich der Sonder-Ausschuß für verpflichtet erachtet, dem hohen Hause die Petition wenigstens in der Richtung zu empfehlen, daß die Möglichkeit nicht verschlossen ist, die Variante Weiskirchen—Judenburg unter der Bedingung zu berücksichtigen, daß seitens der k. k. Regierung die Zulässigkeit derselben ausgesprochen wird und daß eine Mehrbelastung des Landes hiedurch nicht eintritt. Wenn für die beiden Programmlinien die zweite Alternative für die Ausführung des Unternehmens und die Aufbringung der Geldmittel zur Durchführung gelangt, so ist damit die Entscheidung der ganzen Frage in die Hand der k. k. Regierung gegeben, weil die Frage der Mehrkosten und alle übrigen damit zusammenhängenden Fragen lediglich das staatliche Interesse berühren. Da aber immerhin die Ausführung dieser Linien auch noch nach dem Reichsgesetze vom Jahre 1894 erfolgen kann, in welchem Falle das Land ein wesentlicher Factor für die Entscheidung der Tracenfrage bliebe, so stellt der Sonder-Ausschuß folgenden Antrag (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird angewiesen, unter der Voraussetzung, daß die in der Petition Nr. 232 erbetene Verlegung der Trace in der Theilstrecke Weiskirchen—Zeltweg der Bahnlinie Wolfsberg—Zeltweg somit die Einmündung dieser Bahn in Judenburg von der hohen k. k. Regierung unter Aufrechterhaltung der im Reichsgesetze vom 22. Juni 1894, Nr. 129 R.-G.-Bl., enthaltenen staatlichen Unterstützung und aller sonstigen hierin festgesetzten Bestimmungen genehmigt wird, bei Erwerbung der Allerhöchsten Concession und beziehungsweise Bauausführung diese Tracenverlegung unter den weiteren Bedingungen in Berücksichtigung zu ziehen, daß durch diese Abänderung des Projectes für das Land keine Mehrbelastung herbeigeführt und der Ausbau dieser Linie nicht verzögert wird.“
(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Weitere Projecte: Hartberg—Aspang, für welche Linie zugleich eine Petition der oststeirischen Bezirke, Städte und Märkte, Hartberg, Friedberg, Pöllau und Borau und 59 oststeirischer Gemeinden vorliegt. Der hohe Landtag hat sich mit diesem Projecte und dessen wirtschaftlicher Bedeutung für das Land und namentlich für die Nordost-Steiermark und ebenso mit der Wichtigkeit dieser Linie für strategische Zwecke, also für den Staat, in früheren Sessionen so eingehend befaßt, daß ich der Mühe überhoben bin, weiter auf diesen Gegenstand einzugehen. Ich muß nur erwähnen, daß dieses Project schon weit ausgereift ist, indem für diese Linie ein der Trace und Stations-Commission bereits unterzogenes Project vorliegt, die steirischen Interessenten 200.000 fl., der hohe Landtag 300.000 fl., auch in neuester Zeit die niederösterreichischen Interessenten wieder 300.000 fl. aufgebracht haben, so daß dem Staate für den Fall des Ausbaues dieser Linie 800.000 fl. Stammactien zur Verfügung stehen, was immerhin eine ganz beachtenswerthe Summe ist. Wie uns mitgeteilt wird, scheint die k. k. Regierung nun ernstlich an den Ausbau dieser Linie zu gehen, was die neuerliche Einlösung eines Versprechens bedeuten würde, welches schon wiederholt von hoher und maßgebender Stelle der Bevölkerung gegeben wurde.

Durch das fortwährende Hinausschieben der Inangriffnahme dieses Bahnbaues ist — ich citire die Petition — einigermassen Unruhe und Erregung in der Bevölkerung entstanden, welche Muthlosigkeit hervorruft.

Es steht daher zu befürchten, daß die Interessentenbeiträge theilweise zurückgezogen werden und die Grundeinlösungs-Vorverträge wieder außer Kraft treten könnten, wenn die Action der Regierung noch lange auf sich warten läßt. In dieser Petition wird die Bitte an das hohe Haus gestellt, der Landes Ausschuß solle beauftragt werden, sich neuerlich mit der Bitte wegen baldigsten Ausbaues an die k. k. Regierung zu wenden. Ich habe die Ehre Namens des Sonder-Ausschusses die Petition aus diesen Gründen kräftigst zu befürworten.

Boitsberg—Rainach, Köflach—Krennhof.

Der Landes-Ausschuß berichtet, daß für die Linie Boitsberg—Rainach keine Aussicht auf Realisirung vorhanden sei, wohl aber bezüglich der Linie Köflach—Krennhof und daß diesbezüglich schon Studien gemacht wurden, die noch fortzusetzen wären, weil thatsächlich, nach Ansicht des Landes-Ausschusses und Mittheilungen von kompetenter Seite — in letzter Richtung berufe ich mich auf Herrn Abgeordneten Rothliger — bei dieser Linie für den Bau die Bedingungen des Localbahngesetzes vorhanden wären oder geschaffen werden können. Wenn die zwei

Programmlinien nun mit einer Subvention des Landes gebaut werden, so würde der Landes-Ausschuß in die Lage kommen, dieses und das darauffolgende Project Wies—Eibiswald, bei dem ich mich ebenfalls auf frühere Verhandlungen beziehen kann, mit den schon vorhandenen Geldmitteln ausführen zu können.

Ich stelle zu diesem Capitel Namens des Eisenbahn-Ausschusses folgenden Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Linien Hartberg—Aspang, Köflach—Krennhof, Boitsberg—Rainach und Wies—Eibiswald werde zur Kenntniß genommen.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, sich neuerdings an die hohe k. k. Regierung mit der Bitte zu wenden, die zur Sicherstellung des Baues der Linie Hartberg—Aspang durch den Staat oder unter finanzieller Mitwirkung des Staates erforderlichen Gesetzesvorlagen ehestmöglichst im Reichsrathe einzubringen.

3. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, dem Zustandekommen der im Berichte für das Jahr 1894 angeführten Bahnprojecte auch weiterhin seine Aufmerksamkeit zuzuwenden und darüber in der nächsten Landtags-Session zu berichten.

4. Durch den Antrag 2 findet die Petition Nr. 143 ihre Erledigung.“

Abg. **Sagenhofer** (L.-G. Hartberg): Als Uebersicherer der Petition Nr. 143 der oststeirischen Bezirke, Städte und Märkte, Hartberg, Friedberg, Pöllau und Borau und 59 oststeirischer Gemeinden und als Vertreter des größten Theiles der interessirten Bezirke kann ich die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses betreffend den Ausbau der Linie Aspang—Hartberg nur wärmstens befürworten.

Meine Herren, der Ausbau dieser Linie ist für unseren Landestheil eine Lebensfrage. Der Bezirk Hartberg und auch andere Bezirke haben sich zum Zwecke des Ausbaues der Linie Fürstenfeld—Hartberg bedeutende Kosten aufgebürdet, in der Voraussicht, daß die Linie Aspang—Hartberg in Kürze ausgebaut würde. Nun war das nicht der Fall und die Bezirke haben die auf sich genommenen Lasten zu tragen und haben es andererseits ermöglicht, daß unsere ganze Gegend mit ungarischen Bodenproducten, Mehl und Getreide überfluthet werden, der bei uns im reichlichen Maße gebaute Weizen ist in Folge dessen im Preis bedeutend zurückgegangen, während andererseits uns unser natürliches Absatzgebiet Wien und Niederösterreich nicht eröffnet wurde. Wir betreiben haupt-

fächlich die Viehzucht und den Obstbau und unser Absatzgebiet für diese Producte ist insbesondere Wien und Niederösterreich. Nun müssen wir sie heute über Graz nach Wien senden, obwohl wir eigentlich, wenn die Linie Wien—Aspang ausgebaut wäre, von Hartberg nach Wien nicht weiter hätten, als von Hartberg nach Graz. Die Frachtkosten würden durch den Ausbau der betreffenden Linie bedeutend vermindert. Ich unterstütze selbstverständlich den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses lebhaft und möchte ich dem Wunsche Ausdruck geben, daß nun von der hohen Regierung dem Punkte 2 des Antrages ehemöglichst nachgekommen würde. Der Vorwurf einer Ueberstürzung wird in diesem Falle der Regierung nicht gemacht werden können, denn die Unterhandlungen, betreffend den Ausbau dieser Linie, dauern bereits Jahrzehnte lang.

Abg. **Sutter** (St.-G. Fürstenfeld): Ich möchte die Gelegenheit benützen, den Landes-Ausschuß zu bitten, diesem Projecte sein Augenmerk zuzuwenden und Se. Excellenz den Herrn Statthalter bitten, ebenfalls das Bestreben des Landes-Ausschusses und der Interessenten wegen des Zustandekommens dieser Bahn bei der hohen Regierung wärmstens zu unterstützen und zu befürworten. Ich habe in diesem Hause wiederholt Gelegenheit gehabt, über die ungünstigen Verhältnisse in unserem Landestheile zu sprechen. Unsere Producte sind billiger, wie an allen übrigen Märkten, die Viehpreise sind noch um 2 bis 3 fl. niedriger als im Müritzthale. Es ist dies aber auch erklärlich, weil wir, um unsere Producte nach Wien zu bringen, die Bahn mit einer Länge von 340 Kilometer über Graz und den Semmering benützen müssen, während wir sonst, wenn die Bahn von Wien über Aspang geht, nur eine Bahnstrecke von 130 bis 140 Kilometer benützen könnten. Es ist daher in der nordöstlichen Steiermark ein Rückgang bemerkbar. Die Stadt Fürstenfeld war früher die drittgrößte Stadt in Steiermark, jetzt ist sie aber weit zurückgeblieben, ich bitte daher den Landes-Ausschuß und Se. Excellenz den Herrn Statthalter, die Bestrebungen der Interessenten in dieser Richtung bei der hohen Regierung wärmstens zu unterstützen.

Abg. **Mayr** (St.-G. Hartberg): Es ist gar kein Zweifel, daß der Ausbau der Eisenbahnlinie Aspang-Hartberg, wie schon der Herr Abg. Sagenhofer gesagt hat, eine Lebensfrage für die östliche Steiermark geworden ist. Mag auch der Bau von Bahnen in anderen Provinzen Oesterreichs nothwendig sein, so steht gewiß der Ausbau dieser Linie in Bezug auf die Dringlichkeit keiner anderen nach.

Seit der Eröffnung der Linie Fürstenfeld-Hartberg sind viele Jahre ins Land gegangen, und es darf nicht

Wunder nehmen, wenn die Bevölkerung endlich ungeduldig wird, und daß sich derselben eine gewisse Aufregung bemächtigt hat.

Es darf auch nicht übersehen werden, daß durch die Herstellung dieser Verbindung eine ausgiebige Concurrenzlinie gegen die Südbahn geschaffen wird, und daß diese Linie auch in militärischer Hinsicht von großer Wichtigkeit ist.

Als Vertreter des Wahlbezirkes Hartberg erlaube auch ich mir an die hohe Regierung gleichfalls die dringende Bitte zu richten, den Ausbau der Eisenbahnlinie Aspang-Hartberg ehestens in Aussicht zu nehmen.

(Die Debatte wird hierauf geschlossen und die Anträge werden angenommen.)

Berichterstatter Dr. **Vink**: Ich komme nun zum Punkte III „Finanzieller Theil“.

In dieser Beziehung verweise ich auf die klare und übersichtliche Darstellung im Thätigkeitsberichte des Landes-Ausschusses. Es ist heute unwidersprochen geblieben, daß die Begehungen des Landeseisenbahn-Anlehens unter günstigen Bedingungen durchgeführt wurden. Ich habe der Darstellung des Landes-Ausschusses nichts beizufügen.

Der Sonder-Ausschuß glaubte bei diesem Anlasse dem Landes-Ausschuße empfehlen zu sollen, aus den Begebungscoursen und Spezen jeder Serie den Durchschnittscours für alle drei Serien zu ermitteln und die Auftheilung nach diesem Durchschnittscourse auf die einzelnen Bahnen nach Verhältnis der investirten Baucapitalien vorzunehmen.

Es hängt dieser Gedanke mit den Auseinandersetzungen zusammen, die der Herr Abg. Kothlitzsch schon gegeben hat. Es ist unbedingt nothwendig, eine gewisse Gleichmäßigkeit in der Anrechnung herbeizuführen, den gemeinsamen Durchschnittscours zu finden und darnach die einzelnen Baucapitalien zu stellen.

Weiter gibt der Sonder-Ausschuß in seinem Berichte dem Landes-Ausschuße die Anregung, außer dem allgemeinen Tilgungsplane für das Landeseisenbahn-Anlehen für jede Landesbahn einen gesonderten Tilgungsplan aufzustellen.

Dieser Tilgungsplan wäre auf Grundlage einer 4%igen Verzinsung nach der Concessionsdauer anzufertigen. Es ist nothwendig, daß für jede Linie ein gesonderter Tilgungsplan besteht, um an der Hand desselben die Tilgung des Anlagecapitals innerhalb der Concessionsdauer durchführen zu können.

Der Sonder-Ausschuß stellt den Antrag (liest):
„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht über die Begebung der III. Serie des Eisenbahn-Anlehens wird zur befriedigenden Kenntnis genommen und genehmigt.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Ich gelange nun zum Punkte IV „Organisation des Landes-Eisenbahn-Amtes“. Auch in dieser Richtung verweise ich auf den Tätigkeitsbericht des Landes-Ausschusses und die darin befindliche Zusammenstellung, aus welcher sich ergibt, daß das im Landes-Eisenbahn-Amte angestellte Personale dormalen einen Gehaltsaufwand von jährlich 36.000 fl. erfordert, wovon auf das technische Bureau 17.280 fl. entfallen. Wenn die zwei Programmlinien ausgebaut sind, wird sich die Möglichkeit ergeben, dieses technische Bureau vollständig aufzulassen.

Ich stelle Namens des Sonder-Ausschusses den Antrag (liest):

„1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Organisation des Landes-Eisenbahn-Amtes wird zur Kenntnis genommen.

2. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, auch im Jahre 1896 die für die Durchführung des Landes-Eisenbahngesetzes erforderlichen Kräfte nach Maßgabe des Bedarfes in provisorischer Weise zu bestellen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

V. „Vom Lande subventionirte Bahnen.“

Bei der Linie Febring-Fürstenfeld ist die seinerzeit vom Lande bewilligte Subvention per 30.000 fl. bereits erschöpft.

Die weiters vom Lande übernommenen Prioritäts-Actien per 50.000 fl. Nominale genießen eine volle 5% Verzinsung.

Auch bezüglich der Linie Spielfeld-Radkersburg wurde die letzte Jahresrate für die vom hohen Landtage bewilligte Subvention an die Südbahn gezahlt.

Die Linie Weiz-Gleisdorf weist eine starke Entwicklung des Verkehrs aus; der Prioritäts-Coupon wurde im Jahre 1894 mit 7 fl. gegen 6 fl. im vorigen Jahre eingelöst.

Die Linie Radkersburg-Luttenberg hat einen sehr geringen Verkehr und das Land hat demnach keine Aussicht für die übernommenen Stammactien dieser Linie in absehbarer Zeit eine Verzinsung zu bekommen.

Bei der Linie Fürstenfeld-Hartberg, welche auf Grund des Local-Eisenbahngesetzes hätte gebaut werden sollen, dann aber durch Uebernahme von Stammactien im Nominale von 250.000 fl. subventionirt wurde, ist der Verkehr anhaltend schwach, so daß im Jahre 1894 nur

von den Prioritätsactien lit. A der Coupon mit dem Betrage von 3 fl. (1½ Procent) eingelöst werden konnte, während auf die Prioritätsactien lit. B und die Stammactien keine Dividende entfallen ist.

Der Sonder-Ausschuß stellt den Antrag (liest):

„Der Bericht des Landes-Ausschusses über die vom Lande subventionirten Bahnen wird zur Kenntnis genommen.“

Abg. Graf **Lamberg** (G. G. B.) Ich möchte mir erlauben, an den verehrten Landes-Ausschuß die Bitte zu richten, seinen Einfluß geltend zu machen, daß man auf der Bahn Spielfeld-Luttenberg halbwegs menschlich befördert werde, denn eine Fahrt von Spielfeld nach Luttenberg gleicht heute einer Strafe für schwere Verbrechen; bei jeder Station muß man eine halbe Stunde oder 20 Minuten warten. Ich erlaube mir diese Bitte an den Landes-Ausschuß zu richten.

(Die Debatte wird hierauf geschlossen und der Antrag des Sonder-Ausschusses wird angenommen.)

Berichterstatter Dr. **Sink**: VI. „Sonstige Anträge in Eisenbahn-Angelegenheiten.“

Ich beziehe mich in dieser Richtung auf die Darstellung des Tätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses und bezüglich der Einführung der Buchführung auf die von mir gemachten Bemerkungen.

Dem Landes-Ausschusse ist zu empfehlen, auch in Zukunft die Rechnungen, wie sie diesmal vorgelegt wurden, also die Betriebsrechnungen, die übersichtlichen Zusammenstellungen der Einnahmen des unmittelbar vorausgegangenen Jahres, dann weiters die Bilanz-Conti mit den Gewinn- und Verlust-Conti vorzulegen und darauf hinzuwirken, daß die gegenwärtig der Buchhaltung noch anhaftenden Mängel beseitigt und die Differenzen zwischen den Aufstellungen nach der kaufmännischen und den Ausweisen, die der cameralistischen Rechnungsführung entnommen waren, unter Beziehung der Landesbuchhaltung aufgeklärt und richtiggestellt werden.

Ich stelle den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über sonstige Eisenbahn-Angelegenheiten wird zur Kenntnis genommen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Der letzte Punkt betrifft die Verpachtung der Linien Pöltschach-Gonobitz und Kapfenberg-Au-Seewiesen an die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

In diese Action ist seinerzeit der Landes-Ausschuß mit großen Erwartungen eingetreten, welchen eine große Ernüchterung gefolgt ist.

Nach dem Berichte des Landes-Ausschusses haben die unter Intervention des k. k. Handels-Ministeriums, welches das officium boni viri übernommen hatte, gepflogenen Vorverhandlungen keine befriedigende Grundlage für den Abschluß einer Vereinbarung ergeben.

Das k. k. Handels-Ministerium verspricht sich eine Erleichterung und Beschleunigung dieser Verhandlungen, wenn einerseits die von den Privat-Interessenten zur Deckung etwaiger Betriebskosten-Ausfälle zu leistenden Zuschüsse in fixe Annuitätenzahlungen oder in gleichwertige, einmal zu leistende Capitalbeträge nach Maßgabe der finanziellen Leistungsfähigkeit umgewandelt und wenn andererseits das Land den Capitalbetrag, für dessen Verzinsung und Tilgung die Pachtrente zu dienen hätte, herabmindert, d. h. die aus der Pachtrente zu bedeckende Verzinsung und Tilgung nicht bezüglich des vollen, aus Landesmitteln angewendeten Anlagecapitals in Anspruch nehmen würde, wobei überdies die für die beiden Localbahnen noch weiter erforderlichen Investitionskosten ohne Erhöhung der Pachtrente zu bedecken wären.

Das Recept, welches uns vom k. k. Handels-Ministerium vorgeschlagen wird, ist einfach und verständlich, die Interessenten sollen entlastet, das Land noch mehr belastet und noch für weitere Investitionen aufkommen. Für das durch Abschreibung auf Verlustconto für alle Zukunft reducierte Anlagecapital wurde dann in der Pachtrente der Südbahn die Bedeckung für das Erfordernis an Verzinsung und Tilgung gefunden. Die ganze Sanirung würde auf Kosten des Landes erfolgen, welches dann vor weiterem Verluste geschützt wäre.

Ich setze allerdings nur geringe Hoffnungen, auf die Fortsetzung der Verhandlungen. Nachdem aber das k. k. Handels-Ministerium seine fernere Unterstützung in dieser Angelegenheit bei den Verhandlungen mit der Südbahn in Aussicht stellt, die jeweiligen Stimmungen in den hohen Kreisen wechseln, und die Beurtheilung solcher Transactionen erst dann möglich wird, wenn durch die Verhandlungen eine genügende Klärung der gegenseitigen Wünsche und Anforderungen eingetreten ist, so glaubt der Sonder-Ausschuß dem hohen Hause die Fortsetzung der Verhandlungen empfehlen zu sollen, und ich stelle daher Namens des Sonder-Ausschusses den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Dem hohen k. k. Handels-Ministerium wird für seine wohlwollende Intervention in Angelegenheit der Verpachtung der Localbahnen Pöltschach-Sonobitz

und Kapfenberg-Mu-Seeviesen an die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft der Dank des Landes ausgesprochen und das hohe k. k. Eisenbahn-Ministerium, an welches diese Agenden übergegangen sind, gebeten, die weiteren Verhandlungen unterstützend zu fördern.

2. Der Bericht des Landes-Ausschusses wird zur Kenntniß genommen.

3. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, unter Wahrung der Interessen des Landes die weiteren nöthigen Verhandlungen wegen Verpachtung der sub 1 aufgeführten beiden Landesbahnen zu pflegen.

4. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, über den weiteren Verlauf der Angelegenheit dem Landtage in seiner nächsten Session Bericht zu erstatten.“
(Die Anträge werden ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Wir kommen zum nächsten Punkte der Tagesordnung, zum Berichte des Eisenbahn-Ausschusses über die Petitionen Nr. 50 und Nr. 296.

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Posch** (von der Tribüne): Petition Nr. 50. Die Marktgemeinde Nussee bittet, das Bauunternehmen der sogenannten Gosaubahn kräftigt zu unterstützen.

Sie führt hier aus, daß diese Bahn zwar eigentlich nicht das Land Steiermark berührt, sondern daß nur durch dieselbe der Fremdenverkehr nach Nussee gefördert wird, und deshalb wünscht sie, daß das Land dieses Unternehmen unterstützen möge. Der Eisenbahn-Ausschuß hat beschlossen:

„Die Petition Nr. 50 werde dem Landes-Ausschuß überwiesen.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Petition Nr. 296, der Marktgemeinde und des Bezirks Liezen, um Subventionirung des Bahnbaues von Liezen über den Pöhrnpaß nach Windisch-Garsten.

In der Petition wird angeführt, daß das beabsichtigte Unternehmen zwar mit Adhäsions- und Zahnstangensystem ein schwieriges sei, daß aber zu hoffen ist, daß sie mit diesem Project ihr Ziel erreichen werden, wenn das Land durch Zeichnung von Stammactien eine Unterstützung gewährt. Nachdem diese Petition erst in letzter Zeit überreicht wurde, hat der Eisenbahn-Ausschuß sich veranlaßt gesehen, sich in das Meritum der Sache nicht einzulassen, sondern es dem Landes-Ausschuß zu überlassen und in Folge dessen stellt der Eisenbahn-Ausschuß den Antrag:

„Die Petition Nr. 296 wird dem Landes-Ausschuß überwiesen.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Wir kommen nun zu einer Reihe von

Petitionen des Unterrichts-Ausschusses n. zw. Nr. 135, 197, 200, 208, 218, 227, 228, 229, 231, 257, 260, 270, 273, 277, 280, 281, 282, 287, 288, 291 und 297.

Referent ist Herr Graf Stürgkh.

Berichterstatter des Unterrichts-Ausschusses Graf **Stürgkh** (von der Tribüne): Ich habe die Ehre zu berichten über die Petitionen Nr. 135, 197, 200, 208, 218, 227, 228, 229, 231, 257, 260, 270, 273, 277, 280, 281, 282, 287, 288, 291 und 297. Diese Petitionen gehen aus von einer größeren Anzahl von Gemeinden, Ortschulrathen, Lehrkörpern und Lehrern, um Veretzung der bezüglichen Volksschulen in eine höhere Gehaltsklasse, beziehungsweise um Besserung der materiellen Lage der Lehrpersonen.

Der Unterrichts-Ausschuß beantragt (liest):

„Die Petitionen werden dem Landes-Ausschusse unter Bezug auf die in Aussicht genommene außerordentliche Revision der Schulen III. Gehaltsklasse zur eingehenden Würdigung und weiteren geeigneten Verfügung übermittelt.“

Ich erlaube mir nur zu bemerken, daß im Lithogramm des Petitionsbogens sich insofern ein Irthum eingeschlichen hat, daß es statt IV. Gehaltsklasse richtig heißen soll III. Gehaltsklasse, weil bekanntlich die IV. Gehaltsklasse durch die provisorische Verfügung des Vorjahres aufgehoben worden ist.

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Es folgen nun Berichte über die Petitionen des Landescultur-Ausschusses Nr. 183, 201 und 138.

Referent ist Herr Abgeordneter Sutter.

Berichterstatter des Landescultur-Ausschusses **Sutter** (von der Tribüne): Hoher Landtag! Ich habe zu berichten über die Petition Nr. 183, der Gemeinde Groß-Hartmannsdorf, im Bezirke Fürstenfeld, um Gewährung von Subventionen für Uferschuß- und Regulirungsbauten an der Feistritz.

Im Feistritzhale haben an mehreren Stellen Uferbrüche stattgefunden und ist die Gefahr vorhanden, daß sich die Feistritz ein ganz neues Bett reißt. Es haben schon mehrmals Commissionen stattgefunden wegen Herstellung dieser Uferbrüche, aber immer sind die Verhand-

lungen gescheitert an dem großen Kostenbetrag. Aber endlich hat sich die Gemeinde Groß-Hartmannsdorf aufgerafft und ist an die Arbeit dieser Uferschußbauten gegangen. Die Kosten dieses Uferschußbaues würden 2.900 fl. betragen. In Anerkennung, daß die Gemeinde sich zu einer so bedeutenden Arbeit aufgerafft hat, hat der Bezirks-Ausschuß Fürstenfeld der Gemeinde 300 fl. zu diesem Baue bewilligt; das ist jedoch viel zu wenig gegen den erforderlichen Betrag von 2.900 fl.; es werden solche Uferbrüche an der Feistritz immer mehr vorkommen, es ist daher, wie gesagt, eine sehr große Gefahr da, und es ist daher gewiß sehr anerkennenswerth, daß die Gemeinde sich so weit herbeigelassen hat, solche Arbeiten zu leisten; diese Arbeiten werden zwar, weil sie in eigener Regie ausgeführt werden, vielleicht billiger kommen als 2.900 fl., aber es ist noch immer eine bedeutende Leistung.

Der Landescultur-Ausschuß beantragt daher (liest):

„Der Gemeinde Groß-Hartmannsdorf wird für die auf 2.900 fl. veranschlagten Uferschußbauten an der Feistritz, und zwar für die bereits hergestellten Arbeiten im veranschlagten Betrage von 350 fl., für welche der Bezirk Fürstenfeld 50 fl. beizutragen hat, ein Betrag von 50 fl. aus der Dotation für Wasserbauten bewilligt und der Landes-Ausschuß beauftragt, für die weiteren noch in der Ausführung begriffenen, in eigener Regie herzustellenden Uferschußarbeiten an der Feistritz unter der Bedingung, daß diese Arbeiten dem Plane und Vorausmaße entsprechend hergestellt werden, zu den von der Bezirksvertretung Fürstenfeld bewilligten Beiträge per 250 fl. noch einen Beitrag von 500 fl. aus der Dotation für Wasserbauten in Aussicht zu stellen und nach erfolgter Herstellung flüssig zu machen.“

Abg. Graf **Lamberg** (G.-G.-V.): Hohes Haus! Ich muß mir erlauben, die Petition auf das allerwärmste zu unterstützen. Der Fluß hat dort so weit eingerissen, daß er das alte Bett ganz verlassen hat und nunmehr nur durch doppelte Wehren und Anschüttung von ganzen Grundstücken wieder in sein altes Bett zurückgeleitet wird.

Die Gemeinde Hartmannsdorf ist nicht im Stande, dieses allein zu leisten und das Land wird hoffentlich die beantragte Summe gewähren. Ich erlaube mir nun die Gewährung dieses Antrages auf das wärmste zu unterstützen.

(Der Antrag wird angenommen.)

Landeshauptmann: Ueber die Petitionen Nr. 138 und 201 ist Berichterstatter Herr Abg. Graf **Kottulinsk**h.

Berichterstatter des Landescultur-Ausschusses **Graf Kottulinsky** (von der Tribüne): Ich habe die Ehre zu referiren über die Petition Nr. 201, der Ortsgemeinde Johannesberg und noch mehrerer Gemeinden um Ablösung der Fischereirechte.

Der Landescultur-Ausschuß erlaubt sich den Antrag zu stellen (liest):

„Diese Petition wird dem Landes-Ausschusse zur Würdigung gelegentlich der Ausarbeitung eines neuen Fischereigesetzes zugewiesen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Petition Nr. 138, des Mühlbesizers Alois Haas in Schöpfendorf, Bezirk Radkersburg, um Errichtung eines Wehres im Murfluße zur Hintanhaltung des großen Wassermangels im Werkbache zwischen Frattenberg und Sögersdorf.

Der Landescultur-Ausschuß erlaubt sich den Antrag zu stellen (liest):

„Diese Petition wird dem Landes-Ausschusse mit dem Auftrage überwiesen, diese Petition der hohen k. k. Statthalterei zur thunlichsten Berücksichtigung bei Ausführung der Murregulierungsarbeiten abzutreten.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Wir kommen nunmehr zu den

Berichten und Anträgen des Finanz-Ausschusses über die Petitionen Nr. 295, 126, 193, 245, 271, 272, 290, 1, 5, 7, 8, 12, 26, 42, 46, 56, 74, 75, 76, 77, 103, 140, 220, 142, 174, 243, 256, 259.

Ueber die nächstfolgenden Petitionen ist Berichterstatter Herr Abg. Endres.

Berichterstatter des Finanz-Ausschusses **Endres** (von der Tribüne): Petition Nr. 272, des Stadtrathes Graz nomine des Gemeinderathes der Landeshauptstadt Graz, um die Erhöhung der Gehalte der Lehrpersonen an den öffentlichen Volks- und Bürgerschulen, und um Definirung deren provisorischer Parallellassen an den genannten Schulen.

Der Antrag des Finanz-Ausschusses lautet (liest):

„Die Petition wird dem Landes-Ausschusse zur Erhebung und Berichterstattung, eventuell Antragsstellung überwiesen.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Petition Nr. 295, der Lehrerschaft von Graz um Gehaltregulirung.

Der Antrag des Finanz-Ausschusses lautet (liest):

„Die Petition findet ihre Erledigung mit dem Hinweis auf Beschluß und Antrag des Finanz-Ausschusses über Petition Nr. 272 des Gemeinderathes der Landeshauptstadt Graz.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Petition Nr. 126, des Sigmund Leyfert, Directors der Knaben-Bürgerschule in der Wielandgasse in Graz, um Gewährung der gesetzlichen Functionszulage für die Leitung der Mädchen-Bürgerschule in der Wielandgasse.

Der Antrag des Finanz-Ausschusses lautet (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, seine Zustimmung zu erteilen, daß dem Director Leyfert in der Wielandgasse eine angemessene Remuneration gegeben werde, wiewohl er einen gesetzlichen Anspruch auf die Functionszulage nicht hat.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Petition Nr. 193, des Friedrich Piperger, Oberlehrers i. P., um Nachsichtgewährung von 20 Tagen zur vollen Anrechnung von 30 Dienstjahren.

Der Antrag des Finanz-Ausschusses lautet (liest):

„Die Petition wird dem Landes-Ausschusse mit der Ermächtigung abgetreten, dem Ansuchen im Einvernehmen mit dem k. k. Landeschulrath bei vorhandener Würdigkeit und Dürftigkeit zu entsprechen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Petition Nr. 245, des Verbandes der Curorte und Sommerfrischen des Salzkammergutes, um Gewährung einer Subvention.

Der Finanz-Ausschuß beantragt mit Hinweis auf die geringe Wichtigkeit dieses Verbandes für Steiermark die „Abweisung“.

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Petition Nr. 271, des Katholischen Schulvereines für Oesterreich, um Verleihung einer Subvention.

Der Finanz-Ausschuß beantragt „die Abweisung“ der Petition aus principiellen Gründen, insbesondere deshalb, weil der Verein seine Thätigkeit außerhalb des Landes entfaltet.

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Ueber die nächste Petition ist Referent Herr Abg. Probojsch.

Berichterstatter des Finanz-Ausschusses **Probofscht** (von der Tribüne): Petition Nr. 290, des Grazer Trabrenn-Vereines, um Subventionirung der dies-jährigen Rennen.

Dieser Verein hat im Jahre 1893 und 1894 immer eine Subvention von 200 fl. bekommen, im Jahre 1895 ist er nicht eingeschritten und im Jahre 1896 schreitet er wieder ein.

Mit Berufung darauf, daß auch züchterische Interessen gewahrt werden, stellt der Finanz-Ausschuß den Antrag (liest):

„Dem Grazer Trabrenn-Verein wird pro 1896 eine Subvention per 200 fl. mit der Bedingung gewährt, daß dieser Betrag nur auf Prämien für Pferdezüchter verwendet werden darf.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Berichterstatter der weiteren Petitionen des Finanz-Ausschusses ist der Herr Abg. von **Forcher**.

Berichterstatter des Finanz-Ausschusses von **Forcher** (von der Tribüne): Petition Nr. 1, des Vereines zur Unterstützung dürftiger und würdiger Hörer an der k. k. Bergakademie in Leoben, um eine Subvention pro 1896.

Der Finanz-Ausschuß stellt den Antrag (liest):

„Erledigt sich durch Einstellung pr. 100 fl., bei Capitel V, Titel I, Post 6.“

(Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.)

Petition Nr. 5, des Unterstützungsvereines für arme Studirende am Landes-Untergymnasium in Pettau, um eine Subvention pro 1896.

Der Finanz-Ausschuß stellt den Antrag (liest):

„Erledigt sich durch Einstellung von 100 fl., bei Capitel V, Titel I, Post 9.“

(Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.)

Petition Nr. 7, des Ausschusses des Leobner Musikvereines, um eine Subvention pro 1896.

Der Finanz-Ausschuß stellt den Antrag (liest):

„Erledigt sich durch Einstellung von 100 fl., bei Capitel V, Titel 3, Post 5.“

Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.)

Petition Nr. 8, der Direction des Pettauer Musikvereines, um eine Subvention pro 1896.

Der Antrag des Finanz-Ausschusses lautet (liest):

„Erledigt sich durch Einstellung von 100 fl., bei Capitel V, Titel 3, Post II.“

(Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.)

Petition Nr. 12, des Handelsgremiums in Marburg, um eine Subvention pro 1896.

Der Antrag des Finanz-Ausschusses lautet (liest):

„Erledigt sich durch Einstellung von 500 fl., bei Capitel V, Titel I, Post 14.“

(Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.)

Petition Nr. 26, des Rectorates der k. k. Carl Franzens-Universität als Vorstand des Freilich-Institutes, um eine Subvention pro 1896.

Der Antrag des Finanz-Ausschusses lautet (liest):

„Erledigt sich durch Einstellung von 300 fl., bei Capitel V, Titel I, Post 12.“

(Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.)

Petition Nr. 42, des Haus Baron Zoiss, um Verleihung einer Unterstützung zur Composition und Vollendung eines Bühnenwerkes für die Opern-Preis-concurrenz in Mailand.

Der Finanz-Ausschuß beantragt „die Ablehnung dieser Petition.“

(Die Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Petition Nr. 46, des Pfarramtes Oberburg und mitgefertigten Bauern von St. Leonhard am Mogac, um eine Subvention zur Wiederherstellung der durch eine Schneelawine beschädigten Filialkirche St. Leonhard.

Nachdem diesbezüglich die näheren Daten fehlen, stellt der Finanz-Ausschuß folgenden Antrag (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt den Thatbestand zu erheben, eventuell unter Hinweisung auf Capitel VI, Titel 3, Post 4, das Gesuch zu berücksichtigen.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Petition Nr. 56, des Vereines für österreichische Volkskunde in Wien, zur Förderung seines auch für Steiermark thätigen Zweckes, um eine Subvention.

Der Finanz-Ausschuß stellt den Antrag (liest):

„Nachdem durch Schaffung des Landesmuseums, sowie durch viele einschlägige Publicationen in ausreichender Weise für die gleichen Zwecke, wie solche der Verein verfolgt, im Lande gesorgt ist, wird das Gesuch abschlägig beschieden.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Petition Nr. 74, des Unterstützungs-Vereines für dürftige und würdige Hörer der k. k. Hochschule für Bodencultur in Wien, um eine Subvention.

Der Antrag des Finanz-Ausschusses lautet (liest):
„Erledigt sich durch Einstellung von 100 fl., bei Capitel V, Titel I, Post 18.“

(Wird zur Kenntnis genommen.)

Petition Nr. 75, des Verwaltungs-Ausschusses des Unterstützungsfondes für slovenische Studenten an der k. k. Universität in Graz, um eine Subvention pro 1895/96.

Der Antrag des Finanz-Ausschusses lautet (liest):
„Erledigt sich durch Einstellung von 150 fl., bei Capitel V, Titel I, Post 5.“

(Wird zur Kenntnis genommen.)

Petition Nr. 76, des Vereines zur Pflege kranker Studirender an der Universität in Wien, um eine Subvention.

Der Finanz-Ausschuß beantragt, „diese Petition aus principiellen Gründen abzulehnen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Petition Nr. 77, des Ausschusses des deutschen Studenten-Krankenvereines beider Hochschulen in Graz, um eine Subvention pro 1895/96.

Der Antrag des Finanz-Ausschusses lautet (liest):
„Erledigt sich durch Einstellung von 200 fl., bei Capitel V, Titel I, Post 7.“

(Wird zur Kenntnis genommen.)

Petition Nr. 103, des Vollzugs-Ausschusses zur Förderung des deutschen Studentenheimes in Cilli, um Gewährung einer Subvention.

Nachdem dieser Vollzugs-Ausschuß erst um die Genehmigung der Statuten bei der k. k. Statthalterei eingekommen ist und diese Erledigung bisher noch nicht erflossen ist, stellt der Finanz-Ausschuß den Antrag (liest):

„Diese Petition wird dem Landes-Ausschusse zur Erledigung mit der Ermächtigung zugewiesen, diesem Vereine, wenn seine Satzungen im Laufe dieses Jahres behördlich genehmigt werden und der Verein ins Leben tritt, einen einmaligen Gründungsbeitrag von 1.000 fl. zuzuwenden, gegen nachträgliche Rechtfertigung im Rechnungs-Abschlusse pro 1896.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Petition Nr. 140, des steirischen Gebirgsvereines in Graz, um eine Subvention zur Herausgabe des Werkes „Steirische Sommerfrischen.“

Der Finanz-Ausschuß beantragt, „diese Petition aus principiellen Gründen abzulehnen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Petition Nr. 220, des Sabelsberger Stenographen-Vereines in Graz um eine Subvention.

Der Finanz-Ausschuß betragt, „diese Petition aus principiellen Gründen abzulehnen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Petition Nr. 142, des Ausschusses des medicinischen Unterstützungs-Vereines an der k. k. Universität in Wien, um eine Subvention.

Der Antrag des Finanz-Ausschusses geht dahin, „diese Petition aus principiellen Gründen abzulehnen.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Petition Nr. 174, des philharmonischen Vereines in Marburg, um eine Subvention pro 1896.

Der Antrag des Finanz-Ausschusses lautet (liest):

„Erledigt sich durch Einstellung von 200 fl. bei Cap. V, Titel 3, Post 8.“

(Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.)

Petition Nr. 243, des Ausschusses des juristischen Unterstützungsvereines an der k. k. Universität in Wien, um eine Subvention.

Der Antrag des Finanz-Ausschusses geht dahin, „diese Petition aus principiellen Gründen abzulehnen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Petition Nr. 256, des Vereines der deutschen Steirer in Wien, um Gewährung einer Subvention.

Der Antrag des Finanz-Ausschusses lautet (liest):

„Erledigt sich durch Einstellung von 25 fl. bei Cap. V, Titel I, Post 19.“

(Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.)

Petition Nr. 259, des Unterstützungsvereines für Schüler an der k. k. Staats-Gewerbeschule, um eine Subvention.

Der Antrag des Finanz-Ausschusses lautet (liest):

„Erledigt sich durch Einstellung von 200 fl. bei Cap. V, Titel III, Post 10.“

(Wird zur Kenntnis genommen.)

Landeshauptmann: Somit ist auch dieser Punkt der Tagesordnung erledigt, und wir kommen nun zum letzten Punkte der Tagesordnung, nämlich zur Fortsetzung der Berathung, betreffend den

Bericht des Landescultur-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 19, mit Vorlage eines das Jagdwesen in Steiermark regelnden Gesetzentwurfes.

(Beilage Nr. 93.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter in der Verhandlung fortzufahren.

Berichterstatter des Landescultur-Ausschusses Graf **Kottulinský** (von der Tribüne): Hoher Landtag! Wir sind bei der gefügigen Berathung bis zum Paragraphen

52 gelangt. Die Debatte über diesen Paragraphen ist schon abgeschlossen worden und handelt es sich nur mehr noch um die Abstimmung.

Landeshauptmann: Es ist der vom Herrn Abg. Dr. Starke! gestellte Antrag, womit zu § 52 eine andere Fassung beantragt wurde, abgelehnt worden, und es ist der § 52 in der Fassung des Sonder-Ausschusses über einen in der letzten Zeile einzuschaltenden Satz, wornach es statt des Wortes „hierüber“ heißen soll „im ersteren Falle, wenn kein Uebereinkommen zu Stande kommt!“ noch nicht abgestimmt worden.

Ich ersuche diejenigen Herren, die den § 52 in der Fassung des Sonder-Ausschusses mit der bekannt gegebenen Einschaltung annehmen wollen, sich von ihren Sitzen zu erheben.

(§ 52 wird abgelehnt.)

Abg. Dr. **Link** (St.-G. Murau): Da der § 52 in der Fassung, wie er vorliegt, nicht angenommen und ein Gegenantrag nicht gestellt wurde, so ist es schwer möglich, die Debatte fortzusetzen. Ich möchte mir erlauben, den Vertagungs-Antrag, der von verschiedenen Seiten schon zu Beginn der Berathung über dieses Gesetz, insbesondere aber vom Herrn Abgeordneten von Forcher, gestellt worden ist, wieder aufzunehmen, und die Zurückweisung der ganzen Vorlage an den Landes-Ausschuß zu beantragen.

Zur Begründung desselben erlaube ich mir Folgendes anzuführen.

Nachdem der § 52 nicht angenommen wurde, und dieser Paragraph mit den folgenden Paragraphen tief einschneidende Bestimmungen enthält; die sogenannte Ausrottung des Hasen behandelt, so muß mir gestattet sein, mich zunächst über diese und die damit zusammenhängenden Paragraphen näher auszusprechen, um daran für die Begründung meines Antrages weitere Anhaltspunkte zu knüpfen.

Es fällt in den §§ 52 und 53 eine gewisse Systemlosigkeit auf. Während im § 52 die Entscheidung darüber, ob der gänzliche Abschluß des Hasen in solchen Gemeinden, in welchen er keine Schonzeit genießt, in die Hand der Vertretung der Ortsgemeinde gelegt wird, legt sonderbarerweise der § 53 die eigentliche Durchführung einer solchen Maßnahme in die Hand der politischen Behörde, ja, die politische Behörde wird zum Ausführungsorgan der Gemeinde gemacht. Ich halte ein solches Verhältnis von Vorneherein für nicht möglich. Entweder legt man die Entscheidung über beide Fragen in die Hand der Behörde, oder über beide Fragen in die Hand der Gemeinde. Ich bitte die Konsequenzen zu verfolgen.

Ich muß dabei auf einen früheren Paragraphen zurückkommen, mit welchem ein Verzeichniß jener Bezirke, für welche eine Schonzeit des Hasen nicht besteht, festgestellt wird.

Bei der Berathung im hohen Hause ist in einer eigenthümlichen, ich möchte fast sagen zufälligen Weise, ein Verzeichniß der Bezirke zustande gekommen, welches nun einen Bestandtheil des Gesetzes bildet.

Daran muß starr festgehalten werden. Das ist grundsätzlich.

Die Frage, in welchen Bezirken der Hase keine Schonzeit haben soll, muß sich nach dem jeweiligen Bedürfnisse richten, und es ist unmöglich, von Vorneherein durch ein Gesetz, das man nur wieder im Gesetzeswege abändern kann, für Bezirke eine Tabelle aufzustellen, in welchen der Hase nicht geschont werden soll.

Es ist sehr leicht möglich, daß in einem solchen auf der Liste befindlichen Bezirke Gemeinden vorkommen, die den Hasen schonen wollen, oder es kann sein, daß die Umänderung in den Culturen das Bedürfnis für Nichtschonung im Laufe der Zeiten sich herausstellt.

Also die Einschachtelung der Bezirke in einen gesetzlichen Rahmen ist meiner Ansicht nach unmöglich. Die Entscheidung darüber, wo der Hase geschont werden soll, liegt im Gesetze, — darüber aber, wo der Hase ganz ausgerottet werden soll — also die viel weitergehende, verfügt die Gemeinde allein nach souveränem Ermessen.

Nun wieder zu den §§ 52 und 53. Diese gehen von unrichtigen Bestimmungen und Grundsätzen aus — sind ungerecht und unbillig.

Ich möchte insbesondere den § 53 erläutern. Derselbe sagt, daß, wenn eine Gemeinde einen Beschluß auf Hasenabschuß gefaßt hat, und dieser von der politischen Bezirksbehörde als legitim erklärt wurde, hat die politische Bezirksbehörde den Jagdpächter bei Vermeidung der unten angeführten Folgen zu beauftragen, die Hasen von diesem Gemeindejagdgebiete thunlichst auszuschließen, ein vager Begriff, der in einem Gesetze nicht vorkommen darf.

Kommt dieser Pächter dem Auftrage nicht nach, oder nicht mit dem entsprechenden Erfolge nach, so hat die politische Bezirksbehörde den Abschluß der Hasen mehreren von der Gemeinde namhaft zu machenden Sachverständigen und vertrauenswürdigen Personen zu übertragen. Denselben fällt als Entschädigung für ihre Mühewaltung das Eigenthum der von ihnen erlegten Hasen zu.

Meine Herren! Schon einmal das Abschließen oder Ausschließen, wie es heißt, ist außerordentlich schwer, wenn es sich um kleine Gemeindejagdgebiete handelt, da die Hasen ja immer aus den Nachbarrevieren einwechseln. Der Jagdpächter ist in einem permanenten Kriege. Der

Hase geht dorthin, wo er Futter hat. Er weiß ja nicht, wo ihm Vernichtung droht. Er wird von den Waldungen in die Felder hereinkommen, und der Jagdpächter kann sich Mühe geben, wie er will, er kann ihn nicht ausrotten. Es wird eine Mazzia veranstaltet durch die politische Behörde und es werden die von der Gemeindegemeinschaft gemachten Sachverständigen und Jäger täglich auf die Jagd gehen, auf diese Weise Raubschützen oder Nebenschützen herangezogen, die eine sehr schöne Unterhaltung haben, und zum Lohne die Hasen bekommen, die sie erlegen. Der Jagdpächter kann ruhig zusehen, für ihn ist ja die Jagd nicht mehr möglich, die besorgen die Nebenschützen.

Er ist in fortwährender Collision mit Allen, und die Hasen, die die anderen schießen, muß er ihnen überlassen, die Jagd wird ruiniert.

Es kommt ja jede Woche wenigstens wieder ein Hase in sein Revier und der muß wieder erlegt werden.

Der Pächter hat keine Jagd, keine Hasen, weil sie nicht ihm gehören und schließlich muß er aber, wenn noch ein Hase übrig geblieben ist, auch noch den Wildschaden bezahlen.

Das sind unmögliche, ungerechte Bestimmungen. Entweder wendet die politische Behörde das Gesetz strenge an, dann wird es mit der Ausrottung der Hasen auch zum vollständigen Versalle der Jagd kommen, dann wäre es meiner Ansicht nach viel richtiger und consequenter, die Bestimmung des Landes-Ausschusses in der Gesetzesvorlage aufzunehmen, worin der Hase einfach für schädlich erklärt werden kann, und der Grundbesitzer berechtigt wird, ihn zu erlegen.

Sehen Sie aber von der Annahme aus, daß die politische Behörde das Gesetz milder auffassen werde und das scheint fast der Fall zu sein, dann haben alle diese gedrehten und gewundenen Bestimmungen nicht den geringsten Werth und der Grundbesitzer erlangt nicht den verlangten Schutz.

Ich lese aus dem ganzen Gesetze nur so viel heraus, daß der Wirkungskreis der Gemeinden auf das Jagdwesen durch dieses Gesetz in maßgebenden Dingen nicht nur nicht ausdehnt, sondern gegenüber der heutigen Gesetzgebung eher noch einschränkt; wohl aber sehe ich andererseits, daß der Einfluß der politischen Behörden in Handhabung dieses Gesetzes ein außerordentlich weitgehender und dehnbarer ist, und ich glaube, das kann selbst der politischen Behörde nicht angenehm sein, weil sie sich jedenfalls außerordentlich vielen Recriminationen nach jeder Richtung hin aussetzt.

Mit einem Worte, ich stehe auf dem Standpunkte, wenn das Gesetz nicht strenge gehandhabt wird, und die

Handhabung liegt lediglich in der Hand der politischen Behörde, dann haben alle Schutzmaßnahmen keinen Werth. Das Gesetz befriedigt den Grundbesitzer nicht, das Gesetz ist ungerecht gegenüber dem Jagdpächter.

Außer diesen besprochenen Bestimmungen gibt es noch eine Menge anderer, die in hohem Grade bedenklich sind. Ich finde überhaupt, daß in dem Gesetze ein bestimmter leitender Grundsatz nicht enthalten ist. Das Gesetz bewegt sich immer in Halbheiten. Bald gibt sie der Gemeinde ein Sträußchen, bald den Grundbesitzern, bald den Jagdbesitzern oder Jagdpächtern. Befriedigt wird gewiß Niemand von dem Gesetze. (Abg. Baron Hackelberg: „Auch der Hase nicht!“ Heiterkeit.) Wenn wir die Debatte, die sich abgepielt hat, auf uns wirken lassen, müssen wir sagen, daß es uns sehr unangenehm berührt hat, daß gerade die Vertreter der bäuerlichen Wahlbezirke, welche an dem Gesetze am meisten interessiert sind, sich an den Berathungen größtentheils nicht betheiligen haben. (Abg. Probošcht: „Gar nicht!“) Wir wollen aber gerade den Grundbesitzer, und den kleinen Grundbesitzer schützen, wir machen jedoch ein Gesetz ohne denselben, ja gegen seinen Willen. Das ist jedenfalls schon eine Anomalie. Es geht aus der Nichttheilnahme an den Berathungen hervor, daß diese Vertreter mit den Grundbesitzern, welche in dem Gesetze niedergelegt sind, sich nicht einverstanden erklären konnten. (Sehr richtig!) Aus der Debatte hat sich eine vollständige Zersahrenheit ergeben. Ich habe den Eindruck gehabt, daß die Abstimmungen der einzelnen Paragraphen reine Zufälligkeitsabstimmungen sind. (Abg. Dr. Kokoschineg: „Das ist ja jede Abstimmung.“) Nachdem außerdem die Zeit schon so vorgeückt ist, daß es fast ausgeschlossen erscheint, das Gesetz zu Ende zu berathen, und nachdem es Jedem von uns bekannt ist, wie schwer es ist, in der Specialdebatte für die einzelnen Paragraphen Abänderungsanträge zu stellen, weil damit das ganze System, welches eine solche Vorlage haben muß, durchlöchert wird, und die Einheitlichkeit verloren geht, kann ich zu keinem andern als zu dem Antrage auf Vertagung kommen. Wenn wir das Gesetz wirklich zu Ende berathen, würden wir ein Gesetz schaffen, mit dem Niemand zufrieden ist. (Bravo!) Ich glaube, daß ich nicht nur meinen Eindruck, sondern auch den Eindruck der Majorität des hohen Hauses wiedergebe, wenn ich sage, es ist für uns eine Erlösung, wenn wir von der Fortsetzung dieser Debatte befreit werden. (Bravo! Bravo!) Aus diesem Grunde stelle ich den Antrag auf Zurückweisung dieser Vorlage an den Landes-Ausschuß, wobei sich derselbe die Gesichtspunkte, die aus der Debatte hervorgegangen sind und welche sich bei Berathung des Gesetzes ergeben haben, und die Erfahrungen, die er

machen wird bei den Debatten über das Jagdgesetz in anderen Kronländern, künftighin wird zunutze machen können.

(Der Antrag wird genügend unterstützt und bei der Abstimmung der Antrag auf Zurückweisung des ganzen Gesetzes an den Landes-Ausschuß angenommen.)

Dadurch erledigen sich auch die Petitionen Nr. 207 der Gemeinden Skommern-Hudina, Lubniza-Steniß, Unterdollitsch und Wresen und Nr. 128 des Bezirks-Ausschusses Pettau um Abänderung des Jagdgesetzes.

(Wird zur Kenntnis genommen.)

Landeshauptmann: Die Tagesordnung ist erschöpft.

Die nächste Sitzung bestimme ich für morgen Donnerstag, den 13. Februar 1896, um 10 Uhr Vormittag und als

Tagesordnung:

1. Bericht des Unterrichts-Ausschusses über den ihm zugewiesenen Theil des Thätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 4, betreffend den anlässlich der Frage der Errichtung eines Staats-Untergymnasiums mit deutsch-slovenischer Unterrichtsprache in Cilli gefaßten Landtagsbeschuß, Seite 6, und die Thätigkeitsbericht-Beilagen Nr. 1 und 2. (Beilage Nr. 103.)

2. Mündlicher Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über den Antrag des Abg. Dr. Theodor Starkel und Genossen, betreffend die Abänderung des § 20 der Gemeinde-Wahlordnung der Landeshauptstadt Graz. (Beilage Nr. 90.)

3. Mündlicher Bericht des combinirten Finanz- und Landeskultur-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Hagenhofer, Proboßcht und Genossen, betreffend die Bewilligung eines Betrages von je 10.000 fl. öst. W. für die Jahre 1896, 1897, 1898, 1899, 1900 zum Ankaufe von Zuchtthieren und die Errichtung von Zuchtstationen. (Beilage Nr. 81.)

4. Mündlicher Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses mit dem Antrage, die

Wegparzellen 480/2 und 480/3 der Catastralgemeinde Hiesflau, Grundbucheinlage 3. 46, dem Bezirke Eisenerz als öffentliches Gut unentgeltlich in sein Eigenthum zu übertragen. (Beilage Nr. 51.)

5. Bericht des Landeskultur-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 40, betreffend die Einreihung der Bezirksstraße 2. Classe von Köflach-Hafendorf, Edelschrott und Paß (sogenannten Packerstraße) in die Kategorie der Bezirksstraßen 1. Classe. (Beilage Nr. 101.)

6. Bericht des Landeskultur-Ausschusses über die ihm zugewiesenen Theile des Rechenschaftsberichtes, Beilage Nr. 4, betreffend a) Bezirksthierärzte, Seite 74, und b) Errichtung einer Thierarzneischule für die Alpenländer in Graz, Seite 75. (Beilage Nr. 104.)

7. Bericht des Landeskultur-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 4, betreffend den Antrag Wagner und Genossen wegen Uferschutzbauten beim Raabfluße, Seite 69 des Rechenschaftsberichtes. (Beilage Nr. 105.)

8. Mündlicher Bericht des Landeskultur-Ausschusses über den ihm zugewiesenen Theil des Thätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 4, betreffend Wasserbauten mit Ausschluß der Murregulirung, Seite 55—72.

9. Mündlicher Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über die ihm zugewiesenen Theile des Thätigkeitsberichtes des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 4, betreffend Gemeinde- und Bezirksangelegenheiten, Seite 16—18, Bau-Ordnung, Seite 19, Durchführung des Sanitätsgesetzes, Seite 20—24, Revision des Bezirksvertretungsgesetzes, der Gemeinde-Ordnung und des Kirchenconcurrentz-Gesetzes, Seite 26; Armenwesen; Antrag Koller, betreffend die Erhöhung des Armenhalbpercentes in Graz; Antrag Wagner, betreffend die Erhöhung der einprocentigen Abgabe von freiwilligen öffentlichen Versteigerungen; Antrag Morre, betreffend die Altersversorgung landwirtschaftlicher Dienstboten, Seite 27—29.

10. Berichte über Petitionen.

Ich erkläre nunmehr die Sitzung für geschlossen.

(Schluß der Sitzung: 9 Uhr 35 Minuten Abends.)

