

Stenographisches Protokoll

über die

9. Sitzung des steierm. Landtages am 22. November 1872.

Inhalt:

Urlaubsertheilungen.

Petitionen und deren Zuweisung an die betreffenden Ausschüsse.

Interpellationen:

1. Des Abg. Dr. Lipp wegen zu geringer Salz-Erzeugung in Aussee;

2. des Abg. Freih. v. Hammer-Purgstall wegen neuerlicher Abfindungs-Verhandlung über die Verzehrungssteuer im Bezirke Feldbach;

3. des Abg. Reuter wegen Verlegung des Militär-Spitals in Marburg.

Beantwortung der Interpellation des Freih. v. Hammer-Purgstall wegen neuerlicher Abfindungs-Verhandlung über die Verzehrungssteuer in Feldbach durch den Statthalter.

Mittheilung des Statthalters, betreffend die neuesten Verfügungen des k. k. Handelsministeriums wegen des Kärntner Bahnhofes in Marburg.

Wahl von 2 Schriftführern.

Begründung des Antrages des Abg. Grafen Plaz wegen Bestimmung des Jahres 1869 als Normaljahr für den Preis der Aufwandsgegenstände — Zuweisung an den Landes-Ausschuß — (Beilage Nr. 76).

Zuweisungen von Berichten des Landes-Ausschusses an den Finanz-Ausschuß:

1. betreffend den Voranschlag des steierm. Schullehrer-Pensionsfonds pro 1873 (Beilage Nr. 67);

2. über den Gesekentwurf, womit der Stadtgemeinde Marburg die Einhebung von Zinskreuzern bewilligt wird (Beilage Nr. 78).

Annahme:

1. des Gesetzes, betreffend die Bewilligung zur Einhebung einer Gebühr für die ausdrückliche Aufnahme in den Heimatsverband für die Marktgemeinde St. Ruprecht (Beilage Nr. 77);

2. der Anträge des Finanz-Ausschusses über Cap. IV. Titel 1. Straßen und Eisenbahnen, das Präliminare pro 1873 und über die einschlägigen Abschnitte des Rechnungsberichts — Erledigung von 2 diesbezüglichen Petitionen — (Beilage Nr. 4, 8 und 79).

3 Beilagen: Nr. 76, 77, 79.

Beginn der Sitzung: 10 Uhr 10. Minuten.

Vorsitzender: Landeshauptmann Dr. Moriz Edler v. Kaiserfeld.

Schriftführer: Dr. Böß, Dr. Sernek; später Freih. v. Jschok, Ritter v. Miller.

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

Landeshauptmann: Das Haus ist beschlußfähig. Ich erkläre die Sitzung für eröffnet und ersuche den Herrn Schriftführer um die Verlesung des Protokolls der letzten Sitzung. (Schriftführer Dr. Böß liest dasselbe. Nach der Verlesung:) Wird gegen die Fassung des Protokolls eine Einwendung erhoben? (Niemand meldet sich.) Da dieß nicht der Fall ist, erkläre ich dasselbe für genehmigt.

Ich habe dem Herrn Abg. Dr. Ritter v. Schreiner für die heutige Sitzung und dem Herrn Abg. Weinhandl für zwei Sitzungen Urlaub ertheilt.

Die für die Wiener Weltausstellung bestimmten Schülerarbeiten der landsh. Oberrealschule sind vom 23. d. M. durch 8 Tage für die h. Landtagsabgeordneten zur Ansicht aufgestellt. Die Herren Abgeordneten wollen Kenntniß davon nehmen.

Aufgelegt wurde heute:

Das Protokoll der 6. Sitzung.

Das stenographische Protokoll der 7. Sitzung.

Der Bericht des Sonder-Ausschusses über die Vorlage des Landes-Ausschusses Beilage 40, die Correction und Umlegung der Weiz-Birkfelder Bezirksstraße betreffend (Beilage Nr. 80).

Der Bericht des Sonder-Ausschusses in Straßenangelegenheiten über die Petition der Stadtgemeinde Radkersburg Nr. 38, wegen Erhöhung des Mauthtarifes der städtischen Brückenmauth in Radkersburg (Beilage Nr. 81).

Der Bericht des Sonder-Ausschusses in Straßenangelegenheiten über die Vorlage des Landes-Ausschusses Beilage Nr. 48, die Bewilligung einer Mauth für eine ei Eichtenwald zu erbauende Savebrücke betreffend (Beilage Nr. 82).

Der Bericht des Gemeinde-Ausschusses über die Anträge des Landes-Ausschusses, betreffend die Bemessung und Einhebung der Bezirks- und Gemeinde-Umlagen, Landtags-Beilage Nr. 23 (Beilage Nr. 83).

Der Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses über den Antrag des Abg. Freih. v. Walterskirchen, betreffend die Besteuerung der Genossenschaften (Beilage Nr. 84).

Der Bericht des Sonder-Ausschusses in Gemeindeangelegenheiten über die Regierungsvorlage Nr. 37, betreffend die Durchführung des Reichsgesetzes vom 6. Februar 1869 über den gebührenfreien Grundtausch (Beilage Nr. 85).

Es wurden mir mehrere Petitionen übergeben, u. zw.:

„Petition der Gemeinden Aufsee, Reitern, Grundlsee, Straßen, Mitterndorf, St. Martin, Deblarn, Niederöblarn, Erdning, Altirdning, Donnersbach, Steinach, Wörtschach und Neuhaus um Einflußnahme des h. Landtages wegen baldiger Errichtung der Salzkammergutbahn.“ (Ueberreicht durch Abgeordneten Dr. Lipp.)

„Petition des Salinen- und Forstamtes in Aufsee, der Oberförsterei der Actien-Gesellschaft der Innerberger Hauptgewerkschaft in Donnersbach und einer Reihe von Privaten um Einflußnahme des h. Landtages wegen baldiger Errichtung der Salzkammergutbahn.“ (Ueberreicht durch Abgeordneten Dr. Lipp.)

„Petition der Gemeinde Pichl im Ennsthale um Einflußnahme des hohen Landtages wegen baldiger Errichtung der Salzkammergutbahn.“ (Ueberreicht durch Abgeordneten Dr. Lipp.)

„Petition der Bezirksvertretungen Aufsee und Erdning um Einflußnahme des h. Landtages wegen baldiger Errichtung der Salzkammergutbahn.“ (Ueberreicht durch Abgeordneten Dr. Lipp.)

Ich werde diese Petitionen dem Straßen-Ausschusse zuweisen.

Abg. Dr. **Lipp** (St. u. M. Liezen): Ich würde den Antrag stellen, diese Petitionen an den Finanz-Ausschuß zu weisen, weil der Rechenschaftsbericht über Eisenbahnangelegenheiten einige Anträge selbst stellen wird.

Abg. Dr. Ritter v. **Conrad** (G.-G.-B.): Ich muß diesen Antrag unterstützen, weil der Straßen-Ausschuß eine Petition ähnlichen Inhaltes, die der h. Landtag ihm zugewiesen hat, an den Finanz-Ausschuß abtrat, daher von zwei Petitionen, welche ganz dieselbe Bahn, nur mit verschiedenen Ausgangspunkten betreffen, eine an den Straßen-Ausschuß, die andere an den Finanz-Ausschuß geleitet würde.

Landeshauptmann: Ich habe nichts dagegen und werde daher obige Petitionen an den Finanz-Ausschuß leiten. (Zustimmung.)

„Petition des Josef Ott, steierm. landschaftlicher Lehrer des Hufbeschlags und der Veterinär-Chirurgie, um volle Einbeziehung des ihm gewährten Naturalbezuges bei Bemessung seiner einstigen Pension.“ (Ueberreicht durch Abgeordneten Freiherrn v. Walterskirchen.)

„Petition des Verwaltungs-Ausschusses des deutschen Universitätsstudenten-Unterstützungsfondes um gnädige Gewährung einer Subvention.“ (Ueberreicht durch den Abgeordneten Dr. Rollett.)

„Petition der Maria Fusch, steierm. landschaftl. Hufbeschlags- und Thierheilanstalt-Directors- und f. k. Professors-Witwe um Erhöhung ihrer dormaligen Gnadengabe.“ (Ueberreicht durch den Abgeordneten Dr. Rollett.)

„Petition des permanenten Studenten-Comités im Namen der gesammten Technikerschaft um Beschleunigung in der Angrißnahme des Baues einer neuen technischen Hochschule.“ (Ueberreicht durch Abgeordneten Dr. Schloffer.)

„Petition des Verwaltungs-Ausschusses des Unterstützungsfondes für Studirende slavischer Nationalität, welche an der k. k. Karl-Franzens-Universität in Graz immatriculirt sind, um eine gütige Unterstützung.“ (Ueberreicht durch Abgeordneten Dr. Rollett.)

„Petition des Anton Karl Freisinger, ersten Adjuncten der landschaftl. Hilfsämter-Direction, um Einbeziehung seiner Personalzulage pr. 100 fl. in seinen eventuellen Ruhegehalt.“ (Ueberreicht durch Abgeordneten Herman.)

Ich werde die eben verlesenen 6 Petitionen dem Finanz-Ausschusse zuweisen. (Zustimmung.)

Ich habe ferner mitzutheilen, daß der volkswirtschaftliche Ausschuß heute Nachmittag um 6 Uhr im Bureau des Herrn Landes-Ausschusses Pairhuber und

daß der Finanz-Ausschuß heute Nachmittag $\frac{1}{2}$ 5 Uhr sich zu einer Sitzung versammeln wird. Gegenstände der Berathung: die Petition des Lehrerbundes und das Präliminare des Landesfondes Capitel VI.: „Wohltätigkeits-Anstalten“.

Der Gemeinde-Ausschuß hält heute Nachmittag $\frac{1}{2}$ 5 Uhr eine Sitzung, endlich

der Unterrichts-Ausschuß ladet ebenfalls die Herren Mitglieder desselben heute Nachmittag 5 Uhr zu einer Sitzung ein.

Ich ertheile dem Herrn Abgeordneten Dr. Lipp das Wort zur Stellung seiner in der letzten Sitzung angemeldeten Interpellation.

Abg. Dr. Lipp (St.-G. Pözen, liest): „Die steierm. Bevölkerung ist angewiesen, das nöthige Salz aus der Saline Aussee zu beziehen. Es ereignet sich ziemlich häufig, daß Partheien, welche Salz beim Verschleißante holen wollen, 1—2 und selbst mehrere Tage warten müssen, bis sie eine — und nicht immer — ausreichende Wagenladung erhalten. Die Nachtheile, welche daraus hervorgehen, lassen sich leicht ermessen. Es wurde schon öfter Beschwerde darüber erhoben und der erwähnte Uebelstand auch in den öffentlichen Blättern scharf gerügt; doch bisher vergeblich.“

Nach eingeholten Erkundigungen kann kein Zweifel bestehen, daß die Ursache davon in zu geringer Erzeugung von Salz zu suchen sei. Es besteht dermalen nur ein Salzjudwerk. Vor mehreren Jahren waren außerdem zwei ältere Sudwerke vorhanden. Eines davon wurde wegen Baufälligkeit, das andere noch brauchbare — ohne vorheriges Befragen der Salinen-Verwaltung — demolirt, um eine Schmiede an dessen Stelle zu setzen. Das bestehende Sudwerk reicht nicht aus, um den Bedarf an Salz in regelmäßiger Weise zu decken.

Das macht sich insbesondere im Spätherbste bemerkbar, wo eine stärkere Nachfrage eintritt. Abhilfe ist dringend nöthig. Ich erlaube mir daher an den Herrn Regierungsvertreter die Anfragen zu richten:

1. „Ist vielleicht dermalen schon durch äußerste „Ausnützung des vorhandenen Sudwerkes eine vermehrte „Salzerzeugung zu erzielen?“

2. „Ist zu erwarten, daß spätestens bis zum „Herbste 1873 gründliche Abhilfe geschaffen und dem „Bedarf an Salz zu jeder Zeit in vollkommener Weise „entsprochen wird?“

Landeshauptmann: Ich werde diese Interpellation dem Herrn Statthalter übermitteln.

Statthalter Freih. v. Rübeck: Ich werde die Ehre haben, diese Interpellation ehestens zu beantworten.

Landeshauptmann: Ich ertheile dem Herrn Abgeordneten Freiherrn v. Hammer-Purgstall das Wort zur Stellung seiner in der letzten Sitzung angemeldeten Interpellation.

Abg. Freih. v. Hammer-Purgstall (G.-G.-B., liest): „Es erscheint unter allen Steuern keine so drückend, als die Verzehrungssteuer, und zwar minder durch die Höhe des Betrages, als durch die mit der Einhebung derselben verbundene, von der Bevölkerung gründlich gehaßte Methode, zumal in dem Falle der Verpachtung; so unbeliebt die Einhebung durch Organe der Regierung und die daraus entspringenden Umständlichkeiten den Steuerpflichtigen auch sein mögen, so werden sie sich dieser Einhebungsart immer mit geringerem Mißtrauen fügen, als einem Pächter, welcher in natürlicher Folge den größtmöglichen Gewinn zu ziehen trachtet, nebstbei der Einhebung durch die Art und Weise, in welcher dieselbe ausgeführt wird, in den weitaus meisten Fällen den Stempel der Gefälligkeit aufdrückt, wovon ich in meiner Eigenschaft als Gemeindevorsteher aus eigener Erfahrung zahlreiche Beispiele anzuführen in der Lage wäre.“

Es dürfte wohl unbestritten sein, daß die Verpachtung, welche nicht nur auf die gewerbetreibenden Parteien, sondern auch auf die Consumenten einen ungünstigen Einfluß übt, in volkswirtschaftlicher Beziehung eine entschiedene Schädigung ist, welche von der dem Staatschätze zufließenden größeren Einnahme nicht aufgewogen werden dürfte, da dieselbe nicht nur lähmend auf die Steuerkraft wirkt, sondern es auch mindestens noch fraglich erscheint, ob die Pächter, welche durch ihre höheren Anbote jene der Parteien zurückgedrängt haben, nicht vom dem Hintergedanken geleitet werden, in Folge der bei Stellung von Anboten eingeschüchterten Parteien die Pachtung in Zukunft um einen weit geringeren Preis zu erhalten.

Wohl in Würdigung dieser Umstände bestimmt das k. k. Finanzpatent vom Jahre 1829, daß dem Mittel der Verpachtung zur Einhebung der Verzehrungssteuer jenes der Abfindung vorhergehen solle, indem der §. 11 lautet:

„Die Gefällsverwaltung wird jedesmal zuerst die Abfindung mit den einzelnen Betriebsunternehmern über angemessene Pauschalbeträge versuchen und, wenn diese nicht zu Stande kommt, zur Verpachtung oder zur Einhebung der tarifmäßigen Gebühren schreiten.“ Laut der

§§. 11, 18, 21 des erwähnten k. k. Finanzpatentes hat die Finanzverwaltung erst dann zur Verpachtung zu schreiten, wenn sie das Abfindungspauschale, welches sie für die Verhandlungsperiode in Anspruch nimmt, den Steuerpflichtigen bekannt gegeben hat und diese erklärt haben, daß sie darauf hin keine Abfindung eingehen. In der Kundmachung der k. k. Finanz-Landes-Direction vom Jahre 1866 heißt es weiter:

„In den Fällen, wo der Versuch einer Abfindung eingeleitet wird, wird von der Finanzbehörde ein bestimmter Pauschalbetrag festgesetzt und bei den Verhandlungen den Steuerpflichtigen bekannt gegeben werden, bei dessen Annahme die Abfindung in der Regel als geschlossen anzusehen sein wird. Sollte wegen mittlerer Weile eingelangter weit günstigerer Pachtanbote oder aus anderen besonderen Gründen die Abfindung nicht angenommen werden, so werden die Abfindungswerber rechtzeitig verständigt, um in die Lage zu kommen, den von den höhern Behörden etwa geforderten höheren Abfindungsbetrag eingehen oder bei der Pachtlicitation interveniren zu können.“

Ferner heißt es in der Kundmachung der k. k. Finanz-Landes-Direction vom 16. October 1868:

„Die Abfindung ist in der Regel als abgeschlossen anzusehen, wenn der kundgemachte Pauschalbetrag angeboten wird. Gelangt jedoch vor Beginn der Abfindungsverhandlung an das dieselbe vornehmende Finanzorgan ein verlässliches Pachtangebot, welches diesen Pauschalbetrag um mindestens 6% übersteigt, so ist dies den zur Abfindungsverhandlung erschienenen Parteien mit dem Besatze mitzutheilen, daß im Interesse des Staatsschatzes in die Abfindung nur gegen ein dem Pachtanbote gleichkommendes Abfindungspauschale eingegangen werden könne. Günstige Pachtanbote dagegen, welche später eintreffen, sind, falls der kundgemachte Pauschalbetrag bei den bei der Abfindungsverhandlung Erschienenen erreicht worden ist, nur insofern zu berücksichtigen, als die Genehmigung der Abfindung auf ein Jahr beschränkt werden kann, wenn zu erwarten ist, daß solche Anbote auch im nächsten Jahre werden berücksichtigt werden.“

Der Bezirk Feldbach ist Behufs der Entrichtung der Verzehrungssteuer in mehrere Sectionen getheilt, von denen die Section I die Gemeinden Feldbach, Mühldorf, Leitersdorf, Dedt, Gniebing und Weisenbach umfaßt.

Am 26. October d. J. fand im Sinne der vorerwähnten gesetzlichen Vorschriften die Abfindungsverhandlung Behufs Entrichtung der Verzehrungssteuer statt, wobei der abgeordnete Commissär den Betrag von 4400 fl.

forderte, denselben Betrag, welcher im Jahre 1872 geleistet wurde. Obwohl voraus zu sehen war, daß bei den bedeutend, mitunter um das Doppelte erhöhten Weinpreisen, der im ganzen Bereiche der Section gänzlich mährathenen Aepfelernte der Absatz von Wein sowohl, als von Most sehr fallen werde, haben doch die 23 bei der Verhandlung anwesenden Gewerbsparteien, um den mit einer Verpachtung unvermeidlich verbundenen beständigen Streitigkeiten zwischen dem Pächter und den Gewerbetreibenden zu entgehen, ohne Ausnahme erklärt, für das Jahr 1873 die geforderte Summe von 4400 fl. zu leisten.

Nun wurden in den Tagen zwischen 12. und 16. November denselben Decrete der k. k. Finanz-Landes-Direction ddo. 7. November 1872 zugestellt, des Inhaltes, daß nachträglich ein Pächter 5600 fl. geboten habe, am 19. November eine neuerliche Abfindungsverhandlung auf Grundlage dieses höheren Angebotes stattfinden.

Im Verkehre zwischen Privatpersonen wird eine geschlossene Vereinbarung als bindend anerkannt, und es wird wohl Niemand bestreiten, daß durch einen späteren höheren Anbot ein stattgehabter Kauf nicht rückgängig gemacht werden könne; das ist die Anschauung, von welcher die Landleute ausgehen, denen das erwähnte k. k. Finanz-Patent, sowie die erwähnten Kundmachungen der k. k. Finanz-Landes-Direction zur Seite stehen, in welchen allen die Abfindung als erste Einhebungsart hingestellt wird, ein nach derselben einlangendes Pachtanbot aber nur als eine ganz besondere Ausnahme bezeichnet wird, welche auf den gegenwärtigen Fall gewiß nicht zutrifft, da diese Section die Summe von 5600 fl. ohne ihre eigentlichen Interessen auf das Empfindlichste zu schädigen, zu entrichten nicht in der Lage ist und es keinem Zweifel unterliegt, daß bei der erneuerten Abfindungsverhandlung gar Niemand erschienen sein wird.

In Erwägung, daß der eben bezeichnete Vorgang dem Wortlaute und dem Geiste des Gesetzes nicht entspricht; in Erwägung der dadurch in den Eingangs erwähnten Gemeinden hervorgerufenen Erbitterung, welche sich laut dahin ausspricht, zu keiner Abfindungsverhandlung mehr zu gehen, wo nur umsonst die kostbare Zeit verschwendet werde, um die Rolle eines Gefoppten zu spielen; in Erwägung, daß mit Bezug auf diesen letzten Umstand einerseits der gegenwärtig höhere Pachtanbot sicher mit der Zeit, eben wegen der fehlenden Concurrenz zum Nachtheile des Staatsschatzes sehr fallen dürfte, anderseits die Bevölkerung im Widerpruche mit den gesetzlichen Bestimmungen dem Odium der Verpachtung preisgegeben wird:

erlaube ich mir an den Herrn k. k. Statthalter die Fragen zu stellen:

„1. Ist derselbe von diesem Vorgange, Bezugs-
„Entrichtung der Verzehrungssteuer in Kenntniß?“

„2. Ist derselbe geneigt, zu dessen Hintanhaltung
„und Aufrechthaltung der abgeschlossenen Abfindungs-
„verhandlung, die erforderlichen Schritte zu thun?“

Landeshauptmann: Ich werde diese Interpellation an den Herrn Statthalter leiten.

Statthalter Freih. v. **Rübeck:** Von dem Vor-
kommen der fraglichen Verhandlung, die in der soeben
verlesenen Interpellation erwähnt wird, welche ich hiemit
sogleich zu beantworten die Ehre habe, bin ich
allerdings in Kenntniß. Ich erlaube mir jedoch her-
vorzuheben, daß die Annahme, daß die bereits stattge-
fundene Abfindung nicht eingehalten werde, unrichtig
ist. Eben im Interesse der sich abgefunden habenden
Gemeinden wurden die höheren Pachtangebote denselben
bekannt gegeben, um es den Intervenirenden zu ermög-
lichen, die höheren Pachtangebote zu acceptiren, in wel-
chem Falle die Abfindung nicht für das Jahr 1873,
sondern für die Dauer von drei Jahren abgeschlossen
worden wäre. Dort, wo diese höheren Angebote nicht
angenommen werden, wird natürlich auf die dreijährige
Abfindung nicht eingegangen, sondern es bleibt lediglich
bei der Abfindung für das Jahr 1873.

Die Finanzverwaltung ist zu diesem Vorgange ver-
pflichtet, weil es ihr doch nicht gleichgültig sein kann, ob
die Abfindungen einen so bedeutend niederen Ertrag
liefern, als dies im Pachtangebote der Fall gewesen wäre.
Gerade bezüglich der Section des Bezirkes Feldbach, der
von dem Herrn Abgeordneten Freih. v. **Hammer-
Purgstall** angeführt wurde, ist der Unterschied ein Be-
trag von 1200 fl. und es ist dies verhältnismäßig eine
sehr kleine Section. Bei einem Abfindungsbetrage von
4400 fl. ist ein Viertel mehr denn doch von Bedeutung.

Ich hoffe, daß der geehrte Herr Interpellant durch
diese Erklärung darüber beruhigt sein wird, daß die Ab-
findung, die bereits für das Jahr 1873 dadurch, daß der
Fiscalpreis von den Abfindenden angenommen worden
ist — für das Jahr 1873 nämlich — aufrecht stehen
bleibt und daß es sich nur um die Abfindung für das
Jahr 1874 und 1875 gehandelt hätte. Wie dies von
der Section des Bezirkes Feldbach gilt, so gilt es auch
durchgehends bei allen Verhandlungen, die in der Zeit
vom 12. bis 16. November in den meisten Verzehrungs-
steuer-Sectionen stattgefunden haben. In allen diesen
neuerlichen Verhandlungen ging die Finanzverwaltung
von der Anschauung aus, daß, falls die Abfindungs-
summe nicht erhöht wird, es sich nur um eine Abfin-

dung für das Jahr 1873 handelt. Sollte aber ein er-
höhtes Angebot angenommen werden, so erscheint die Ab-
findung für drei Jahre genehmigt.

Landeshauptmann: Ich ertheile dem Herrn Abg.
Reuter das Wort zur Stellung seiner Interpellation.

Abg. **Reuter** (St.-G. Marburg): Ich habe schon
in der vorigen Session darauf hingewiesen, mit welchen
Uebelständen und Gefahren für Marburg die Belassung
des dortigen Militärspitals verbunden sei. Heuer, wo ver-
heerende Epidemien um sich greifen, halte ich mich ver-
pflichtet, die Aufmerksamkeit der hohen Regierung in
eindringlichster Weise neuerdings auf diesen Gegenstand
zu lenken.

Das Militärspital in Marburg, welches bei seiner
Anlage vollkommen isolirt stand, ist seit den in den
letzten Jahren entstandenen Neubauten in den Mittel-
punkt des belebtesten und schönsten Theiles der Stadt,
sowie in die unmittelbare Nähe des Gerichtsgebäudes,
der neuen Oberreal- und Knabenschule, des Kinderspiel-
platzes und des Stadtparkes getreten.

Die ganze vor dem Spital befindliche Grundfläche,
auf welcher allein eine Erweiterung der Stadt zulässig
ist, wurde von einer Baugesellschaft angekauft und wird
in der nächsten Zeit mit Neubauten bedeckt sein.

Es unterliegt daher keinem Zweifel, daß unter diesen
Verhältnissen schon aus sanitätlichen Rücksichten die Ent-
fernung des Spitals um so dringender und ernstlicher
wird angestrebt werden müssen, weil bei der immer weiter
um sich greifenden Cholera und sonstigen Epidemien für
die Stadt das Allerschlimmste zu befürchten steht.

Allein auch vom militärischen Standpunkte dürften
sich schwer wiegende Gründe geltend machen, daß das
Spital aus der Stadt an das rechte Draufser überlegt
werde.

Die zwei am rechten Draufser befindlichen großen
Hauptcasernen, die Franz-Josefs- und Cavalleriecaserne,
sind fast eine halbe Stunde vom Spital entfernt und
der Transport der Kranken über die steilen zwei Drauf-
berge nichts weniger als human.

Der Belegraum, auf circa 80 Mann bemessen, ist
bei einem Militärstande von über 1300 Mann, zu welchem
im Herbst noch 1200—1700 Urlauber und Landwehr
hinzukommen, um das drei- bis vierfache zu klein.

Da nun eine Erweiterung des Spitals und des
Spitalgartens absolut unmöglich ist, so ist selbst bei der
größten Ueberfüllung der Transport von Kranken nach
Graz, Laibach, Klagenfurt u. d. d. nothwendig.

Allen diese Uebelständen kann nur abgeholfen werden,
wenn das Spital auf das rechte Draufser überlegt wird,
wo bei einem allfälligen Neubau der Transport der

Kranken unmittelbar vom Eisenbahnwaggon in das Spital ermöglicht und bei einem Kriege durch Errichtung von Barraken und Zelten auch für die Unterbringung von Leichtverwundeten und Kranken umfassende Fürsorge getroffen werden könnte.

Die Lage Marburgs am Knotenpunkte mehrerer Bahnen würde hierbei besonders ins Gewicht fallen.

Nachdem nun mehrere Realitätenbesitzer sich bereit erklärt haben, ihre Gebäude für ein Spital am rechten Draufer in unmittelbarer Nähe der Casernen käuflich zu überlassen, oder aber die Erbauung und Herstellung der sämmtlichen erforderlichen Räumlichkeiten nach den hier bestehenden Baupreisen nebst Bepflanzung eines Parks zu übernehmen, mithin der Erledigung dieser für die Stadt Marburg so eminent wichtigen und dringenden Angelegenheit kein Hinderniß im Wege zu stehen scheint, stelle ich an den Herrn Regierungsvertreter nachfolgende Interpellation:

„1. Ist die Regierung geneigt, die aus sanitären und militärischen Rücksichten dringendst gebotene Ueberlegung des Militärspitales an das rechte Draufer zu veranlassen?“

„2. Binnen welcher Zeit kann die Stadt Marburg auf die Erfüllung ihres gerechtfertigten Ansuchens hoffen?“

Landeshauptmann: Ich werde diese Interpellation dem Herrn Statthalter übermitteln.

Statthalter Freih. v. Rübeck: Ich werde die Ehre haben, diese Interpellation sobald als möglich zu beantworten. Ich erlaube mir jedoch bei diesem Anlasse dem h. Hause eine Mittheilung zu machen, welche anknüpft an die Beantwortung der Interpellation des Abg. Freih. v. Raft bezüglich der Marburger Haltstelle.

Es ist mir von Seite des Handelsministers die Mittheilung zugekommen, daß er den Verwaltungsrath der Südbahngesellschaft bezüglich der angeordneten Errichtung einer selbstständigen Personen- und Frachtenstation an der fraglichen Haltstelle auf den im Aufschwunge begriffenen Verkehr und die Zunahme der auf diese Station angewiesenen Bevölkerung hingewiesen hat, und daß er den Verwaltungsrath aufforderte, den bereits im Jahre 1871 erlassenen Verfügungen unverweilt nachzukommen, das Project sammt den Voranschlag für diese Station binnen 14 Tagen zur Genehmigung vorzulegen und die Ausführung derselben ohne jede weitere Verzögerung zu veranlassen. (Bravo!)

Landeshauptmann: Wir gehen nun zur Tagesordnung über.

Erster Gegenstand derselben ist die

Wahl zweier Schriftführer.

Ich bitte die Stimmzettel abzugeben. (Nach Abgabe der Stimmzettel und Vornahme des Scrutiniums:)

Es wurden 51 Stimmzettel abgegeben, davon erhielten:

Freih. v. Jschok 33 Stimmen,
von Miller . 30

Diese Herren sind somit zu Schriftführern gewählt. Indem ich den bisherigen Schriftführern meinen Dank für ihre Mühewaltung ausspreche, ersuche ich die beiden gewählten Herren Schriftführer, ihr Amt zu übernehmen. (Die beiden genannten Abgeordneten nehmen ihre Schriftführerplätze ein.)

Nächster Gegenstand der Tagesordnung ist die **Begründung des Antrages des Abg. Grafen Plas und Genossen.**

(Beilage Nr. 76.)

Ich ertheile dem Herrn Abg. Grafen Plas das Wort.

Abg. Graf Plas (L.-G. Radkersburg): Ich habe mir bereits im vorigen Jahre erlaubt, den Antrag auf Abänderung zweier Gesetzesstellen in den Vorschriften über die Durchführung der Grundsteuer-Regulirung zu stellen. Ich war so glücklich gewesen, die Zustimmung der Mehrheit des h. Landtages für meinen Antrag zu erhalten, derselbe ist einem Sonder-Ausschusse zugewiesen worden und damit war die kurze Lebensdauer meines Antrages auch aus.

Nachdem ich von den wohlthätigen Folgen der Aenderungen, wenn sie Allerhöchsten Ortes beliebt werden sollten, fest überzeugt bin, so erlaube ich mir heuer den nämlichen Antrag wieder zu erneuern.

Die Grundsteuer-Regulirung basirt auf die neue Abschätzung der Grundstücke und ich glaube, keine Abschätzung kann richtig sein, wenn die einzelnen Faktoren derselben, namentlich die Ansätze nicht auf richtigen Grundjagen beruhen. Meiner Ansicht nach gibt es zwei Punkte, wo diese Vorsicht nicht gebraucht worden ist. Der eine Punkt ist, daß bei den Regiekosten, oder wie das Gesetz sich ausdrückt, bei den Aufwandsgegenständen, bei denjenigen Rubriken, die zur Bearbeitung des Grund und Bodens unumgänglich nothwendig sind, ein zu kleiner Werth angenommen worden ist, daß daher von dem Plus, vom Ertrage des Bodens ein zu kleiner Kostenbetrag abgezogen wird, daß daher jedenfalls ein unrichtiger Rest herauskommt und dieser Rest dürfte kaum geeignet sein, eine gerechte Besteuerung zu begründen.

In dem Gesetze heißt es: es soll bei diesen Aufwandskosten der Durchschnittspreis der letzten 15 Jahre

vom Jahre 1854 bis 1869 angenommen werden. Ein Durchschnittspreis ist ein Mittelpreis, wenn er auch nicht gerade die Mitte zwischen dem höchsten und niedrigsten hat; er ist höher als der Niedrigste und bedeutend niedriger als der höchste.

Die Regiekosten bei der Landwirthschaft sind in den letzten 18 Jahren beinahe auf das Doppelte gestiegen. Ich weiß, daß im Jahre 1854 der Taglohn mit 21 fr. öst. Währ. oder 12 fr. C.-M., daß der Knecht mit 24 fl. bezahlt worden ist. Jetzt ist der Taglohn 35—40 fr. und der Lohn der Knechte, wenn man ordentliche Leute haben will, auch schon 50 fl. Wird nun der Durchschnittspreis der Vergangenheit angenommen, so wird ein bedeutend niedrigerer Betrag angenommen, als wie im Jahre 1870, dem ersten Jahre der neueren Besteuerung, denn nach dem Steuergesetze sollen die Steuern alle zehn Jahre revidirt werden, es wird daher ein niedrigerer Betrag in Abzug gebracht, als im ersten derjenigen Jahre wirklich in Abzug gebracht werden muß, für welches die Besteuerung giltig sein soll.

Man könnte nach der Probabilitätsrechnung wohl berechnen, wie hoch der Betrag steigen sollte und ich glaube, daß der Durchschnittspreis der 70er Jahre bei den Tagelöhnern vielleicht 40 fr. und bei der Entlohnung der Knechte vielleicht 60 fl. sein wird. Eine Probabilitätsrechnung dem h. Finanzministerium vorzuschlagen, traue ich mich nicht; ich glaube, sie ist eine Rechnung, die auf zu wenig sichere Basis beruht, als daß ich mir schmeicheln könnte, daß ein solcher Antrag jemals angenommen würde.

Ich begnüge mich daher anzutragen, daß statt nach dem Durchschnittspreise der letzten 15 Jahre, der Preis des Jahres 1869, des letzten Jahres, des höchsten in der Periode vom Jahre 1854 bis 1869, aber auch des niedrigsten in der Periode vom Jahre 1870 bis 1880 angenommen werde. Das wäre ein Punkt.

Der zweite Punkt ist, daß die Einnahmequellen zu hoch berechnet worden sind, und wenn der Minuendus zu hoch ist, muß auch wieder ein falscher Rest herauskommen. Das Gesetz sagt: daß bei den Hauptkörnerfrüchten Weizen, Korn, Hafer und Gerste, die Schrannepreise der nächsten Schrankenorte maßgebend sind. Ich gebe zu, daß das für die Produzenten, die zunächst den Schrankenorten wohnen, richtig ist, denn sie haben keinen Aufwand, um ihre Produkte auf die Schranne zu bringen. Ich muß aber darauf aufmerksam machen, daß dieses bei den entfernter Wohnenden nicht richtig ist. Wenn die hiesigen Schrankenpreise für Vornau, Feldbach oder Radkersburg maßgebend sein sollen, oder die Marburger Schrankenpreise für die unteren Theile des Gyller Kreises, so ist das offenbar zu hoch gegriffen. Führt nun der

Produzent seine Waare selbst auf die Schranne, so thut er es auch nicht umsonst; er verliert seine Zeit, er muß auch etwas verzehren und das muß doch in Anschlag gebracht werden. Dasselbe bringt auch der Verkäufer oder Unterhändler in Anschlag; wenn er auf dem Lande kauft, so sagt er, der Marktpreis ist in Graz so hoch, mich kostet die Zufuhr nach Graz so viel, ich habe daher, wenn ich die Waare verkaufen will, noch ein Minus, nämlich die Zufuhrekosten.

Daher geht der zweite Theil meines Antrages dahin, daß beim Durchschnittspreise der Hauptkornsorten die Zufuhrekosten vom Erzeugungszum Markte in Abzug zu bringen seien.

Ich glaube, daß diese beiden Fragen so wesentlich in die Landwirthschaft eingreifen und namentlich bei der künftigen Besteuerung, daß ich mir schmeichle, von dem größten Theile des h. Landtages die Zustimmung meines Antrages erfahren zu dürfen.

In formeller Beziehung erlaube ich mir heuer von meinem vorjährigen Antrage abzuweichen und denselben nicht einem Sonder-Ausschusse zuzuweisen, sondern zu bitten, daß derselbe dem Landes-Ausschusse zur Vorberathung überwiesen werde.

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Nächster Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Landes-Ausschusses über den Voranschlag des allgemeinen steierm. Schullehrer-Pensionsfonds für das Sonnenjahr 1873.

(Beilage Nr. 67.)

Berichterstatter des L.-A. Pairhuber: Ich beantrage die Zuweisung dieses Berichtes an den Finanz-Ausschuß.

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Nächster Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Landes-Ausschusses, womit ein Gesetzentwurf vorgelegt wird, betreffend die Bewilligung der Einhebung einer Gebühr für die ausdrückliche Aufnahme in den Heimatverband der Marktgemeinde St. Ruprecht.

(Beilage Nr. 77.)

Berichterstatter des L.-A. German (von der Tribüne; liest den Bericht und das Gesetz aus Beilage Nr. 77.)

(Das Gesetz wird hierauf ohne Debatte unverändert angenommen.)

Landeshauptmann: Nächster Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Landes-Ausschusses mit Vorlage eines Gesetzes-Entwurfes, womit der Stadtgemeinde Marburg die Erhebung von Zinskreuzern bewilliget wird.

(Beilage Nr. 78.)

Berichterstatter. des L.-A. **Serman**: Der Landes-Ausschuß beantragt, der h. Landtag möge sogleich in die Bollberathung dieser Vorlage eingehen, wenn nicht ein entgegengesetzter Antrag gestellt wird.

Abg. **Kenter** (St.-G. Marburg): Ich würde beantragen, diese Vorlage dem Finanz-Ausschusse zur Vorberathung zuzuweisen.

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Nächster Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht und Anträge des Finanz-Ausschusses über Beilage 8 Capitel IV. Titel 1 und 2 der Präliminare pro 1873 und über die einschlägigen Abschnitte des Rechenschafts-Berichtes vom 1. August 1871 bis Ende August 1872.

(Beilage Nr. 79.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter **Syz** (von der Tribüne): Ich habe im Auftrage des Finanz-Ausschusses die Ehre über den Bericht und Anträge des Finanz-Ausschusses über Beilage 8, Capitel IV. Titel 1 und 2 der Präliminare pro 1873 und über die einschlägigen Abschnitte des Rechenschafts-Berichtes vom 1. August 1871 bis Ende August 1872 zu referiren.

A. Straßenbau.

(Liest:)

„Es wird beantragt, im Erforderniß

Rub. I. Subvention zur Erhaltung der Bezirksstraßen I. Classe fl. 80.000 —

Rub. II. Für Eisenbahn-Zufahrtstraßen „ 30.000 —

Rub. III. Vorschüsse und unverzinsliche Darlehen sowie Subventionen für Bezirksstraßen II. Classe in außerordentlichen Fällen als: Brückenherstellungen, Straßenumlegungen, Gefäll-Regulirungen „ 15.000 —

Rub. V. Beitrag zur Erhaltung der Rosenauer Straße durch das Lausathal „ 500 —

Rub. VI. Reisekosten, u. z. Pauschalien für die fünf exponirten Commissäre, für Commissionen und sonstige Auslagen „ 6.000 —

Zusammen fl. 131.500 —

als Abgang einzustellen, da eine Bedeckung sich nicht ergibt.“

(Der Abgang von 131.500 fl. wird hierauf ohne Debatte angenommen.)

Berichterstatter **Syz**: Ueber den einschlägigen Abschnitt des Rechenschafts-Berichtes (Seite 23 fg.) beantragt der Finanz-Ausschuß ferner:

„Der hohe Landtag wolle

1. „die im Rechenschafts-Berichte über den Abschnitt

„Straßen unter den Marginalien:

„Sanctionirte Geseze,

„Scheißlinger Bahnhof-Zufahrtstraße,

„Thalheimer Zufahrtstraße,

„Windischfeistriger Bahnhof-Zufahrtstraße,

„Maria-Kaster und Pösnitzer Bahnhof-Zufahrtstraßen,

„Zufahrtstraße zum Bahnhofs in Eisenerz,

„Umlegung der Bezirksstraßenstrecke I. Classe über den Wiesberg und Eisenbahn-Zufahrtstraße zum Bahnhofs Wies,

„Zufahrtstraße zum Bahnhofs Liezen-Selzthal,

„Drannbrücke bei Pölschach und Straßencorrection dort,

„Wildon-Preding-Landsberger Straße,

„Straßencorrection in der Pettauer Vorstadt Kanischa,

„Reconstruction der Straße zum Bahnhofs in Mann, „enthaltenen Mittheilungen zur Kenntniß nehmen.“

Ferner beantragt der Finanz-Ausschuß:

„2. die unter der Marginale:

„St. Lorenzer Bahnhof-Zufahrtstraße,

„erwähnten Verfügungen des Landes-Ausschusses zur „genehmigenden Kenntniß zu nehmen.“

Ich erlaube mir hier zu bemerken, daß es sich hier um eine Verfügung des Landes-Ausschusses handelt, wornach derselbe einen Grundtheil von 107 Klastern, welcher bei der Anlage der fraglichen Straßen nicht zur Verwendung gelangte, der Gemeinde St. Lorenzen zur Erweiterung eines Schulgartens zu überlassen beschloß.

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

Berichterstatter **Syz** (liest):

Den Bericht des Landes-Ausschusses über die Subventionen für Bezirksstraßen I. Classe (Seite 31 des Rechenschaftsberichtes) hat der Finanz-Ausschuß einer eingehenden Erörterung unterzogen. Unwiderlegt blieb die Ansicht, daß trotz der großen Opfer, welche sowohl von einzelnen Bezirken als insbesondere von der Landesvertretung (80.000 fl. Jahressubvention) für diese Straßen gebracht werden, deren Zustand im Allgemeinen ein höchst unbefriedigender, den Anforderungen des Verkehrs keineswegs entsprechender sei.

Da ein geregelter Wegeinräumerdienst als ein vorzügliches Mittel angesehen werden muß, jene Uebelstände zu beseitigen, welche den häufig so schlechten Straßenzustand bedingen, so kann den diesfälligen Verfügungen des Landes-

Ausschusses nur zugestimmt werden und es beantragt daher der Ausschuß:

3. „Der h. Landtag wolle die in Bezug auf den „Straßeneinräumerdienst unter 1, 2, 3, 4 des Rechenschaftsberichtes (Seite 32) bezeichneten Anordnungen „des Landes-Ausschusses zur genehmigenden Kenntniß nehmen.“

Ich werde mir erlauben diese Verfügungen des Landes-Ausschusses vorzulesen. (Liest den betreffenden Passus aus dem Rechenschaftsberichte Beilage 8, Seite 32.)

(Hierauf wird der Antrag des Finanzausschusses ohne Debatte angenommen.)

Berichterstatler **Syz** (liest):

„Der Finanz-Ausschuß konnte sich der Anschauung nicht verschließen, daß lediglich mit der Anstellung einer entsprechenden Anzahl von Einräumern der Endzweck, d. i. gute Straßen, noch nicht erreicht werde. Es müssen außerdem die Bezirks-Ausschüsse, dem Gesetze nachkommend, ihre Obliegenheiten vollkommener als bisher erfüllen, indem sie insbesondere auf die ihnen unterstehenden Organe belehrend und überwachend einwirken, damit eine Reihe von Uebelständen, welche an den Bezirksstraßen wahrgenommen werden, beseitigt werden. Die Lage der Landesfinanzen, welche in jährlich wachsenden Proportionen nach so vielen Richtungen in Anspruch genommen werden, erheischt es absolut, daß die Landesvertretung im Gefühle ihrer Pflicht über die zweckentsprechende Verwendung der votirten Subventionen strenge Controle übe. Diese scheint dem Finanz-Ausschusse in zweckmäßiger Weise dadurch erreicht zu werden, wenn die Gewährung der Subventionen an die Erfüllung gewisser Bedingungen geknüpft wird, welche einerseits vom technischen Standpunkte aus als unerläßlich bezeichnet werden müssen, andererseits den Bezirken gewiß keine drückende Last auferlegen.

Es wird daher beantragt:

4. „Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, die vom „Landtage votirten Subventionen für Bezirksstraßen „I. Classe nur gegen die Seitens der betreffenden „Bezirke nachzuweisende Erfüllung folgender Bedingungen flüssig zu machen:

- a) daß die Hauptbeschotterung nur im Herbst, die Nachbeschotterung zeitlich im Frühjahr nach vorhergegangenem Rothabziehen vorgenommen werde,
- b) daß mit Ausnahme der angedämmten Strecken längs der Straße Seitengräben hergestellt und auch beständig erhalten werden,
- c) daß die fast überall verschlammten und verwachsenen Canäle und Durchlässe gereinigt werden,
- d) daß die auf den Straßenbanquetten oft jahrelang deponirten Rothhaufen beseitigt werden,

- e) daß durch Auslichtungen für die Straßenbahn gesorgt und das überall statthabende Zuackern der Gräben bis an den Straßenrand, sowie die Errichtung der Bäume an denselben hintangehalten werde.“

Landeshauptmann: Ich eröffne über diese Punkte die Debatte. Wünscht Jemand hierüber das Wort?

Abg. Dr. Ritter v. **Conrad** (G.-G.-B.): Ich möchte den Antrag stellen, daß nach den Worten: „Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, die vom Landtage votirten Subventionen für Bezirksstraßen I. Classe“ — die Worte eingeschaltet werden: „in der Regel“; denn es gibt mehrere Bezirke, welche mit dem Schottermateriale auf die Flüsse gewiesen und nicht in der Lage sind, anderswoher Schotter zu beziehen, wenn Verhältnisse eintreten, wie z. B. heuer, wo im Herbst Hochwasser und daher kein Schottermateriale herbeizuschaffen war.

Abg. Dr. **Bösch** (St.-G. Murau): Ich erlaube mir den Antrag des Abg. Dr. v. Conrad auf das lebhafteste zu unterstützen, und zwar nicht allein aus dem von dem Herrn Vorredner vorgebrachten Grunde, sondern auch aus dem weiteren, daß der Bezirks-Ausschuß nicht allein an die Flüsse bei seinem Schotterbedarf angewiesen ist, sondern noch häufiger an den Schotterlieferanten. Diejenigen, welche die Verhältnisse des Oberlandes kennen, werden wissen, daß die Schotterlieferung ein sehr wenig lucratives Geschäft ist, indem der Lieferant, namentlich in Obersteiermark, mit sehr hohen Arbeitslöhnen zu kämpfen hat. Es ist daher, wenn nicht außerordentliche Preise für den Schotter zugestanden werden, in der Regel einen Anbot für Schotter zu erlangen, nur dadurch möglich, daß man den Leuten anderweitige, ziemlich günstige Pachtbedingungen macht, nämlich, daß man sie hinsichtlich der Zeit nicht zu knapp hält. Dadurch wird es dem Lieferanten möglich, den Schotter zu einer Zeit zu liefern, wo er die Fuhrwerke leichter entbehren kann.

Ich könnte in dieser Richtung auf ein Beispiel hinweisen. In dem Bezirke Murau wurde heuer die Schotterlieferung ganz rechtzeitig ausgeschrieben, nämlich sogleich nachdem die Erledigung des Landes-Ausschusses über das revidirte Erforderniß der Bezirksstraßen an den Bezirks-Ausschuß gelangt war. Die Schotterlieferung wurde augenblicklich nach dem Herablangen dieser Erledigung ausgeschrieben, und demungeachtet bin ich überzeugt, daß derzeit noch nicht die Hälfte des erforderlichen Schotters auf der Straße liegt. Es wurde eben für einen großen Theil der Straßen die Schotterlieferung nur unter solchen Bedingungen erzielt, wie ich früher erwähnte. Für einen großen Theil der Straßen fand sich aber absolut gar kein Schotterlieferant, und der Bezirks-Ausschuß mußte sich

schließlich begnügen, daß er ein in der Gegend sich herumtreibendes Individuum fand, welches sich gegen einige Gulden anheischig machte, den Schotter nach und nach in kleinen Partien auf die Straße zu liefern.

Ich bin daher fest überzeugt, daß die Annahme des 4. Absatzes, lit. a, nach der Fassung des Finanz-Ausschusses die Bezirke von der wirklichen Erlangung einer Subvention geradezu absolut ausschließen würde.

Ich bin jedoch auch hinsichtlich der weiteren Punkte des Absatzes 4 der Ansicht, daß die Anträge dieser Punkte ohnedem schon in denjenigen Maßregeln liegen, die der h. Landes-Ausschuß bezüglich des Einräumerdienstes beschlossen hat. Die vollständige Durchführung der einheitlichen Organisation des Einräumerdienstes, welche der h. Landes-Ausschuß oft betont hat, ist dasjenige, was in den Punkten b, c, d, e vorgeschrieben ist.

Ich schließe mich aus den von mir eben erwähnten Gründen und aus denen des Abg. Dr. Conrad dem Antrage derselben an.

Landeshauptmann: Die Debatte ist geschlossen und ich bringe nun den Antrag des Abg. Dr. v. Conrad zur Unterstützung. Derselbe lautet: „Es seien im Absätze 4 im Eingange, in der 2. Zeile zwischen den Worten: „Bezirksstraßen I. Klasse“ und dem Worte „nur“ die Worte einzuschalten: „in der Regel“.

Ich bitte jene Herren, welche diesen Antrag unterstützen wollen, sich zu erheben. (Geschieht.) Der Antrag ist hinreichend unterstützt.

Abg. Graf **Gleispach** (G.-G.-B.): Ich will nur bemerken, daß mir da ein Irrthum zu sein scheint, indem die Einschaltung nicht beim Absätze 4, sondern bei lit. a geschehen soll.

Landeshauptmann: Es ist auch so.

Berichterstatte **Syz:** Ich kann mich mit dem Antrage des Abg. Dr. v. Conrad nicht einverstanden erklären, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil, wenn die Worte „in der Regel“ im 4. Absätze eingeschaltet werden, sie sich auf sämtliche Punkte a—e beziehen würden, und dann würde der ganze vorsorgliche Beschluß des Finanz-Ausschusses in Bezug auf die zweckmäßige Straßenerhaltung illusorisch werden. Ich glaube nicht, daß das h. Haus damit einverstanden sein kann, daß eine Subvention nur dann gegeben wird, wenn „in der Regel“ die Seitengräben hergestellt und beständig erhalten werden, oder wenn „in der Regel“ die fast überall verschlammten Kanäle gereinigt werden, oder, wenn „in der Regel“ die auf den Straßenbanquetten deponirten Kothhaufen beseitigt werden.

Ich glaube nicht, daß das in der Intention des h. Hauses liegen dürfte, und möchte daher bitten, daß der Antrag des Finanz-Ausschusses angenommen wird.

Abg. Dr. Ritter v. **Conrad** (G.-G.-B.): Zur Abstimmung möchte ich mir nur erlauben zu bemerken, daß es ein Irrthum ist, daß ich gesagt habe, nach den Worten „I. Klasse“ sind die Worte „in der Regel“ einzuschalten, sondern ad lit. a vor dem Worte „nur“. Die anderen Punkte sind solche, deren Annahme man unbedingt annehmen kann.

Landeshauptmann: Ich weiß nicht, ob diese Modification eine wesentliche ist, und sie scheint mir nicht der Absicht des Herrn Antragstellers zu entsprechen. Er meint, daß die Hauptbeschotterung „in der Regel“ nur im Herbst vorgenommen werden soll. Ich müßte daher, um die Sache richtig zu stellen, die Debatte über diesen Punkt nochmals eröffnen, wenn das h. Haus damit einverstanden ist. (Zustimmung.)

Abg. Freih. v. **Sackelberg** (G.-G.-B.): Ich erlaube mir, den Herrn Antragsteller noch auf Etwas aufmerksam zu machen. Ich glaube, es wäre besser, zu sagen: daß „in der Regel“ die Hauptbeschotterung nur im Herbst vorgenommen werden soll, weil dadurch die Ausnahme von der Regel ersichtlicher gemacht wird, denn sonst könnte man glauben, daß sich diese Ausnahme auch auf die Nachbeschotterung bezieht.

Abg. Dr. Ritter v. **Conrad** (G.-G.-B.): Ich bin damit einverstanden.

Abg. Dr. **Bösch** (St.-G. Murau): Ich habe den Antrag des Abgeordneten Dr. v. Conrad dahin verstanden, daß die Worte „in der Regel“ nach dem Worte „nur“ in der ersten Alinea bei Absatz 4 eingeschaltet werden, und ich halte diesen Antrag, nachdem die Debatte hierüber wieder eröffnet ist, in dieser Beziehung aufrecht, daß die Worte „in der Regel“, vor dem Worte „nur“ im 1. Absätze nach den Worten „I. Klasse“ eingeschaltet werden. Die Gründe die mich dazu bestimmen, sind die, daß auch in den Punkten b c d e Anforderungen an die Bezirksausschüsse gestellt werden, deren Erfüllung ihnen unter Umständen geradezu unmöglich wird. Ich will nur das h. Haus daran erinnern, daß die Straßenrobot factisch aufgehoben worden ist, da die Bezirke, welche die Straßenrobot beibehalten haben, keine Subvention aus dem Landesfonde erhalten. Die Straßenrobot, obwohl an und für sich sehr wenig werth, war doch dazu bestimmt, eben dasjenige zu thun, was hier in diesen 4 Punkten vorgeschrieben ist, sie hat wenigstens ausgeholfen. Die Bezirke werden mit der Erfüllung dieser 4 Punkte nie fertig werden, bis nicht der Einräumerdienst auf den Straßen vollkommen geregelt ist; das ist aber eine Sache, die nach meiner An-

sicht — und ich spreche als Mitglied eines Bezirks-Ausschusses, der in diesem Gebiete sehr viel zu arbeiten hat, aus Erfahrung — sich nicht über das Knie brechen läßt. Es müssen Leute gefunden werden, die den Einräumerdienst verstehen, die ohne Nebenbeschäftigung den ganzen Tag auf der Straße sind, und dieser Einräumerdienst kostet schließlich auch beträchtliches Geld.

Ich glaube daher daß man eben, um den Bezirken die Erlangung einer Subvention in vielen Fällen geradezu nicht zu vereiteln, die Worte „in der Regel“ an der von dem Abg. Dr. Conrad zuerst beantragten Stelle einschalten soll, füge nur noch bei, daß es den Bezirks-Ausschüssen wohl selbst darum zu thun ist, ihre Straßen im guten Zustande zu erhalten. Der Bezirks-Ausschuß besteht ja meistens aus Leuten, die selbst an der Erhaltung der Straßen im guten Zustande ein lebhaftes Interesse haben, sie sind meistens Handelsleute, Wirthe und dergleichen, von denen man wohl voraussetzen kann, daß sie alles Mögliche zur Erhaltung der Straßen thun werden, von denen man aber auch nichts Unmögliches verlangen soll.

Ich beantrage daher, die Worte „in der Regel“ nach den Worten „I. Classe“ einzuschalten.

Abg. Freih. v. Hammer-Purgstall (G.-G.-B.): Ich könnte mich zur Einschaltung der Worte „in der Regel“ in dem Punkte a nicht entschließen, sehe aber recht gut ein, daß mit Rücksicht auf das, was über die Beschotterung vorgebracht wurde, man endlich auch dafür stimmen könnte. Wenn aber die Einschaltung bei Absatz 4 vorgenommen würde, so kommt mir vor, daß es eben so gut wäre gar nichts zu beschließen, wie soeben der Herr Berichterstatter auseinander gesetzt hat.

Landeshauptmann: Die Debatte ist geschlossen. Ich bitte nun jene Herren, welche den Antrag des Abg. Dr. Conrad unterstützen wollen, sich zu erheben. (Geschieht.) Der Antrag ist hinreichend unterstützt. Wünschen der Herr Berichterstatter zu sprechen?

Berichterstatter **Sz:** Zu dem was der Herr Abg. Dr. Böß beantragt hat, kann ich nur das wiederholen, was ich früher bemerkte. Der Zusatz „in der Regel“ würde sich, wenn er dort eingeschaltet wird, wo Dr. Böß beantragt, eben auf alle Punkte a—c beziehen, und da habe ich mir schon erlaubt auseinander zu setzen, daß es zweckmäßiger wäre, den ganzen Antrag fallen zu lassen, als zu beschließen, die Subvention wird dann flüssig gemacht, wenn z. B. in der Regel die auf den Straßen-Banquetten oft jahrelang deponirten Kothhaufen beseitigt werden. Da wäre es ganz gewiß, daß die Kothhaufen das ganze Jahr auf der Straße liegen bleiben.

Was den Antrag des Abg. Dr. v. Conrad betrifft, der dahin geht, daß die Worte „in der Regel“ nach

dem Worte „Hauptbeschotterung“ eingeschaltet werde, so glaube ich, daß das auch unpassend wäre, und es auch zweckmäßiger sein würde, den ganzen Antrag fallen zu lassen, als eine Bedingung hineinzunehmen, die dahin führt, daß die Straßen in denselben deplorablen Zustande bleiben welcher den Finanz-Ausschuß veranlaßt hat, diese beschränkende Bestimmung zu stellen, gegen deren Erfüllung die Subvention Seitens des Landesfondes gezahlt werden soll.

Es ist gesagt worden, daß die Bezirke ihr möglichstes in Bezug auf die Erhaltung der Bezirksstraßen I. Classe thun werden, da die Mitglieder desselben selbst ein lebhaftes Interesse daran haben. Die Erfahrung zeigte aber, daß das nicht durchgehends der Fall ist; ich gestehe zwar, daß in dieser Hinsicht sehr lobenswerthe Beispiele vorhanden sind, aber im Allgemeinen ist, wie schon der Bericht des Finanz-Ausschusses sagt, der Zustand der Bezirksstraßen I. Classe die Ursache, daß der Finanz-Ausschuß sich veranlaßt fand, damit das Geld in manchen Fällen nicht rein hinausgeworfen ist, im Interesse der Finanzen des Landes diese beschränkende Bedingung zu stellen, an welche die Gewährung der Subvention für die Bezirksstraßen I. Classe für die Folge geknüpft werden soll.

Landeshauptmann: Ich werde nun zur Abstimmung schreiten, u. z. über den Absatz 4 zuerst in der Fassung des Finanz-Ausschusses mit Vorbehalt der Abstimmung über den Antrag des Abg. Dr. Böß abstimmen lassen. Wenn nun die Alinea a) mit diesem Vorbehalte angenommen ist, dann werde ich über die Einschaltung nach dem Antrage des Abg. Dr. R. v. Conrad und wenn diese fallen sollte, nach dem Antrage des Finanz-Ausschusses abstimmen lassen; zuletzt käme die Abstimmung über die nicht bestrittenen Punkte b, c, d, e an die Reihe. (Zustimmung.) Ich bitte daher jene Herren, welche vorbehaltlich des Antrages des Abg. Dr. Böß die Worte „in der Regel“ einzuschalten, die erste Alinea des Antrages des Finanz-Ausschusses annehmen wollen, sich zu erheben. (Geschieht.) Die erste Alinea des Absatzes 4 ist angenommen.

Nun bitte ich jene Herren, welche zwischen den Worten „Bezirksstraßen I. Classe“ und dem Worte „nur“ eingeschaltet haben wollen die Worte „in der Regel“, sich zu erheben. (Geschieht.) Dieser Antrag ist abgelehnt.

Nun bitte ich jene Herren, welche Punkt a) in der Fassung, wie sie der Abg. Dr. R. v. Conrad wünscht, nämlich, daß diese Alinea lauten soll: daß „in der Regel“ die Hauptbeschotterung u. s. w., sich zu erheben. (Geschieht.) Die Abstimmung ist zweifelhaft, denn es ist nicht sicher ob 24 oder 25 Stimmen sich für den Antrag ergeben, da die im Zuhörerraume Stehenden die Zählung beirren. Wünschen die Herren eine namentliche Abstimmung? (Rufe: Gegenprobe.) Die Gegenprobe würde auch

kein sicheres Resultat geben. Ich bitte daher die Herren, welche für den Antrag des Abg. Dr. v. Conrad stimmen, mit „Ja“, welche dagegen stimmen mit „Nein“ zu antworten.

(Ueber Namensaufruf des Landeshauptmannes stimmen mit „Ja“ die Abgeordneten:

D'Avernas-Desenffans Al-	Liebl Josef.
fred, Graf v.	Lipp Eduard, Dr.
D'Avernas-Desenffans Hein-	Michl Adalbert, Dr.
rich, Graf v.	Nagele Friedrich.
Böb Franz, Dr.	Neupauer Josef, Etl. v., Dr.
Brandstetter Friedrich	Plag Leopold, Graf v.
Conrad Gustav, Dr., R. v.	Seidl Konrad.
Grogger Johann.	Sernec Johann, Dr.
Gudenus Ernst, Reichsfrei-	Walterskirchen Robert, Frei-
herr v.	herr v.
Hammer-Purgstall Karl,	Wannisch Wilhelm.
Freih. v.	Washington Max, Freih. v.
Heilsberg Alfred, Dr.	Weinhandl Johann.
Kahr Josef.	Wretschko Mathias, Dr.
Lehmann Heinrich, Dr.	Wosnjak Josef, Dr.

Mit „Nein“ die Abgeordneten:

Rector magnificus der k. k.	Kottulinsky Josef, Graf v.
Karl-Franzens-Universität	Lohninger Mathias.
in Graz Dr. Roslett.	Miller Albert, R. v. Hauen-
Allinger Sidor.	fels.
Attems Friedrich, Graf v.	Muschler Karl, Dr.
Bärnfeind Anton.	Neckermann Josef, Dr.
Garneri Bartholom., R. v.	Pairhuber Johann.
Gleßh Johann, Dr.	Pauer Johann Paul.
Gleispach Karl, Graf v., ge-	Portugall Ferdinand, Dr.
heimer Rath.	Remischmidt Alois Fidelis.
Hackelberg Rudolf, Freih. v.	Reuter Karl.
Hermann Michael.	Schlosser Alois, Dr.
Kaiserfeld Josef, Etl. v.	Scholz Josef.
Kaiserfeld Moriz, Etl. v.	Syz Jakob.
Kellersperg Ernst, Freih. v.,	Zischek Ludwig, Freih. v.
geheimer Rath.	

Abwesend sind die Abgeordneten:

Zwenger Johann Baptist, Dr., Fürstbischof von Seckau, Stepišnegg Jakob Maximilian, Dr., Fürstbischof von Lavant, Gmeiner Josef Dr., Janeschitz Johann, Karl von Alois, Oberranzmeyer Josef, Rast Max, Freih. v., Rehbauer Karl Dr., Stremayr Karl Etl. v., Dr.

Beurlaubt sind die Abgeordneten:

Adamovich de Gzepin Karl, Dominikus Ferdinand Dr., Schreiner Moriz R. v., Dr.)

Der Antrag ist mit 26 gegen 25 Stimmen abgelehnt. (Hierauf wird der Antrag in der Fassung des Finanz-Ausschusses angenommen.)

Berichterstatter Syz (liest):

„Erschien es dem Ausschusse schon dringlich, die Bezirke auf die erwähnten so selbstverständlichen Vorbedingungen für gute Straßen hinzuweisen, so lag die Frage nahe, ob nicht mit geringern Opfern ein wesentlich besserer Zustand unserer Hauptstraßen erreicht würde, wenn die Obforge über dieselben unmittelbar in die Hände der Organe der Landesvertretung gelegt würde. Offenbar ist die Frage des eingehendsten Studiums werth und es wird daher beantragt:

5. „In Erwägung, daß trotz der vom Landtage bewilligten und an die Bezirke auch erfolgten bedeutenden Subventionsbeträge der Zustand der Bezirksstraßen I. Classe ein nichts weniger als entsprechender ist, wird der Landes-Ausschuß aufgefordert, in Erwägung zu ziehen:

- „ob die Obforge für die Erhaltung der Bezirksstraßen I. Classe nicht unmittelbar an den Landes-Ausschuß zu übergehen und durch die Organe des Landes zu erfolgen habe?“
- „ob die Kosten der Erhaltung der Bezirksstraßen I. Classe ganz vom Lande zu bestreiten oder ein Theil derselben und zwar welcher oder für welche Leistungen von den Bezirken zu tragen und rücksichtlich dem Landesfonde zu ersetzen sei?“
- „ob sich die nach a und b zu ergreifenden Maßregeln auf alle gegenwärtig bestehenden Bezirksstraßen I. Classe zu erstrecken haben, oder aber auf welche?“
- „welcher Einfluß in den sub a und b angeführten Fällen den Bezirksvertretungen und rücksichtlich den Bezirks-Ausschüssen auf die Verwaltung und Erhaltung der Bezirksstraßen I. Classe einzuräumen und welche Thätigkeit von ihnen in Anspruch zu nehmen sei?“
- „über den Gegenstand in nächster Session Anträge und eventuell eine Gesetzesvorlage einzubringen.“

(Diese Anträge werden hierauf ohne Debatte angenommen.)

Berichterstatter Syz (liest):

„Inzwischen aber scheint es geboten, die Regierung daran zu erinnern, daß ihr die Aufsicht über die Beobachtung auch der Landesgesetze obliegt und es stellt daher der Ausschuß den weiteren Antrag:

6. „Der Landes-Ausschuß werde angewiesen, die politischen Behörden aufzufordern, in Ausübung des Staatsaufsichtsrechtes die Erfüllung der den Bezirksvertretungen rücksichtlich der Straßenerhaltung gesetzlich zugewiesenen Verpflichtungen strenge zu überwachen.“

Abg. **Seidl** (L.-G. Marburg): Es wurde in Straßenangelegenheiten sehr viel auf die Bezirksvertretungen losgeschlagen, mitunter aber doch vielleicht mit Unrecht, sie sind nicht so schlecht, als man sie im Großen und Ganzen machen will, und sie sind nicht allein Schuld daran, wenn die Bezirksstraßen I. oder II. Classe nicht in jenem Zustande sind, in welchem sie sein sollen. Das Institut der Bezirksvertretungen ist noch kein so altes, daß man sagen könnte, die Bezirksvertretungen und deren Executive, die Bezirks-Ausschüsse, tragen Schuld, daß die Straßen so schlecht seien, daß sie durch deren Verwahrlosung so schlecht geworden sind. Sie wurden ja erst vor wenigen Jahren von den politischen Behörden übernommen, es nimmt sich daher sehr sonderbar aus, daß eben diese politischen Behörden aufgefordert werden sollen, gegen die Bezirksvertretungen mit besonderer Strenge vorzugehen, dieselben politischen Behörden, die, ich weiß nicht ob überall, aber in sehr vielen Fällen, die Bezirksstraßen ganz gewiß mindestens ebenso vernachlässigt haben, wie es gegenwärtig von den Bezirksvertretungen gesagt wird. Im Bezirke Marburg wenigstens können wir ein Lied davon singen.

Für die Bezirksvertretungen ist es eine schwere Sache, mit den Umlagen jeden Augenblick hinaufzugehen, denn die Bevölkerung würde gleich sagen: ja zur Zeit der politischen Behörden hat der Bezirk mit 5 bis 8 Prozent das Auslangen gefunden und nun wird so weit darüber hinausgegangen, die Umlagen steigern sich von Jahr zu Jahr. Auch das haben wir im Bezirke Marburg erlebt, weil wir aus Rücksicht auf den ungenügenden Zustand der Straßen mit den Umlagen sehr bedeutend hinaufgehen mußten. Ich glaube daher, daß es nicht gar so dringend notwendig erscheinen dürfte, daß die politischen Behörden aufgefordert werden, gegen die Bezirksvertretungen etwa mit einer größeren Strenge vorzugehen, als es das Aufsichtsrecht ihnen ohnehin gestattet, oder daß man sie erst daran erinnern müßte, ihr Aufsichtsrecht zu handhaben.

Obwohl ich Obmann einer Bezirksvertretung bin, werde ich doch für den Antrag stimmen, da jenen Bezirksvertretungen, die ihre Schuldigkeit thun, das Aufsichtsrecht des Staates ziemlich gleichgiltig sein kann, weil, wenn sie ihre Schuldigkeit thun, sie sich davor nicht zu fürchten brauchen; jene Bezirksvertretungen aber, welche ihre Schuldigkeit nicht thun, sollen dazu verhalten werden. Ich möchte aber nur bitten, daß der Landes-Ausschuß die Bezirksvertretungen, wenn von Seite der Aufsichtsbehörden Anforderungen an sie gestellt werden, welche über die Billigkeit hinausgehen, in Schutz nehmen werde.

Berichterstatter **Syz**: Ich habe nur kurz zu bemerken, daß es mir selbstverständlich erscheint, daß der Landes-

Ausschuß die Befürchtungen, welche der Abgeordnete **Seidl** zuletzt geäußert hat, wohl kaum aufkommen lassen wird. Es werden auch die Organe, denen das Aufsichtsrecht zusteht, meines Dafürhaltens kaum Anlaß geben, daß in dieser Beziehung Seitens des Landes-Ausschusses eine Intervention nöthig sein wird. Was die Bemerkungen des Herrn Abgeordneten **Seidl** in Bezug auf die Bezirksstraßen anbelangt, so muß ich ihm allerdings widersprechen. Es kann sein, daß im Bezirke Marburg der Zustand der Straßen im Allgemeinen ein anderer ist, als in den übrigen Bezirken des Landes. Wer aber Gelegenheit hat, die Straßen des Landes öfters zu begehen oder zu befahren, der muß dem Urtheile zustimmen, daß die Straßen des Landes nicht in demjenigen Zustande sind, welcher nach dem großen Aufwande für dieselben erwartet werden könnte. Daß die Schuld hievon zum größten Theile an den Organen liegt, welche nach den gegenwärtigen Gesetzen die Erhaltung der Bezirksstraßen I. Classe zu besorgen haben, scheint kaum einem Zweifel zu unterliegen. Ich möchte nur noch darauf aufmerksam machen, daß diejenigen, welche die Straßen am Meisten benützen, auch am Meisten zu den Lasten des Bezirkes beizutragen gerne geneigt sind. Sie tragen jetzt schon dazu bei und werden nach den Anträgen des Gemeinde-Ausschusses, welche der Herr Abgeordnete **Seidl** selbst als Berichterstatter vor dieser Tribüne zu vertheidigen haben wird, noch mehr in Anspruch genommen werden. Dagegen erwarten diese, welche Patriotismus genug besitzen, um die Opfer zu bringen, welche das öffentliche Wohl von ihnen verlangt, daß andererseits auch die Organe, welche dazu bestellt sind, um die Communicationsmittel in ordentlichem Zustande zu erhalten, ihre Schuldigkeit thun. Nachdem aber von Seite des Herrn Abgeordneten ein Antrag nicht gestellt worden ist, habe ich weiter nichts zu bemerken.

(Der Berichterstatter liest nun den Antrag des Finanz-Ausschusses:

7. „Der h. Landtag wolle

- a) die Mittheilungen des Landes-Ausschusses über die den Bezirken erfolgten Subventionen, dann die Berichte über:

- die Nestelberger Straße,
- „ Högendorf-Södingthaler Straße,
- „ Schließstraße,
- „ Weitz-Unterladnitzer Straße,
- „ Voitsberg-Stallhofener Straße,
- „ Montpreis-Lichtenwalder Straße

zur Kenntniß nehmen;

- b) die Mittheilungen und Verfügungen des Landes-Ausschusses bezüglich der Mißböl-Brücke an der

steiermärkisch-kärnthner Landesgrenze bei Tsch-nigberg und die Rosenau-Laufsaer Straße zur genehmigenden Kenntniß nehmen," welcher ohne Debatte unverändert angenommen wird.

Der Landes-Ausschuß ist durch den Beschluß des h. Landtages vom 11. October 1871 beauftragt worden, über die Regulirung des Mauthwesens Erhebungen zu pflegen und hierüber dem h. Hause Bericht zu erstatten. Der Landes-Ausschuß theilt im Rechenschaftsberichte mit, daß die Erhebungen noch nicht beendet sind und er daher nicht in der Lage war, dem h. Hause die bezüglichen Anträge zu unterbreiten. Bei der Wichtigkeit der Sache beantragt der Finanz-Ausschuß (liest):

8. „Der h. Landtag wolle die Mittheilung des Landes-Ausschusses über diesen Abschnitt des Rechenschaftsberichtes zur Kenntniß nehmen (und die Erwartung aussprechen, daß in der nächsten Session ein Bericht des Landes-Ausschusses über die Regulirung des Mauthwesens zur Vorlage gelange).“

(Der Antrag wird hierauf ohne Debatte unverändert angenommen.)

Der Landes-Ausschuß-Bericht spricht weiter von der Verlegung der Bezirksstraße I. Classe von der Landesgrenze bei Fehring über den Schemmerl nach Graz in die II. Classe und theilt mit, daß, da die ungarische Westbahn auf steirischem Gebiete noch nicht zur Eröffnung gelangte, diesfalls für die gegenwärtige Session kein Antrag eingebracht werden konnte, weil es nicht zweckmäßig ist, eine bestehende Bezirksstraße I. Classe schon jetzt vor Eröffnung der betreffenden Eisenbahn in die II. Classe zurückzuversetzen. Der Finanz-Ausschuß hat sich aber gegenwärtig gehalten, daß zur Zeit, wo die ungarische Westbahn auf steirischem Gebiete eröffnet sein wird, die Frequenzverhältnisse auf der sogenannten Schemmerlstraße andere sein werden und daß es dann angezeigt sein wird eine andere Rangirung dieser Straße vorzunehmen. Aus diesem Grunde beantragt der Finanz-Ausschuß (liest):

9. „Der h. Landtag wolle den diesfälligen Bericht zur Kenntniß nehmen und den Landes-Ausschuß beauftragen, über die nach Eröffnung der ungarischen Westbahn auf dieser Straße voraussichtlich eintretenden Frequenz-Veränderungen in der nächsten Session Bericht zu erstatten.“

(Der Antrag wird hierauf ohne Debatte unverändert angenommen.)

Wir gelangen nun zu dem Capitel

„Eisenbahnen“

über welches der Landes-Ausschuß im Nachhange zum Straßenwesen auf Seite 39 des Rechenschaftsberichtes

Bericht erstattet. (Liest den Eingang des bezüglichen Berichtes des Finanz-Ausschusses aus Beilage 79 und den Antrag:

„Der hohe Landtag wolle:

1. „die erfolgte Vollenbung der Kronprinz Rudolfsbahn „auf steirischem Gebiete und der Leoben-Vordernberger Bahn, dann die demnächst erfolgende Eröffnung der Eisenerz-Gieslauer Bahn, der steirischen Strecke der ungarischen Westbahn und der Lieboch-Wieser Bahn, ferner die erfolgte Concessionirung der Salzburg-Tiroler Linie, der Kaiserin Elisabethbahn (Giselabahn)

„zur erfreulichen Kenntniß nehmen.“

Landeshauptmann: Wünscht Jemand das Wort?

Abg. **Scholz** (St.-G. Voitsberg): Ich muß die Anträge des Finanz-Ausschusses auf das lebhafteste unterstützen, weil ich in denselben in zweifacher Richtung einen Vortheil für das Land erblicke. Einerseits wird durch Eisenbahnen die Landwirthschaft, der Handel, Industrie und Gewerbe und dadurch der allgemeine Wohlstand gefördert, andererseits erblicke ich darin das Mittel, daß durch die immer größere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes im Lande vielleicht auch unser Straßen-Budget vermindert werden könnte. Freilich dürfte dies noch manches Druckes und manches kräftigen Wortes von Seite des Landes-Ausschusses bedürfen. Das Gesagte bezieht sich insbesondere auf die Zweigbahn Wiefelsdorf-Stainz, welche, wenn nicht der Landes-Ausschuß kräftig eintritt, noch lange auf den Ausbau warten wird. Der Bezirk Stainz, der in volkswirtschaftlicher Beziehung als ein im Lande hervorragender bezeichnet werden kann, dürfte, wenn diese Zweigbahn nicht gebaut wird, ganz bestimmt dem Ruin im Verkehre entgegengehen; der Bezirk, der auch jetzt schon durch eine ungeheure Steuerlast gedrückt ist, dürfte dann kaum mehr in der Lage sein, die Straßen zu erhalten, weil ihm dies seine Mittel nicht mehr erlauben würden. Ich möchte daher das h. Haus bitten, dem Antrage:

„Der Landes-Ausschuß wird aufgefordert bei der h. Regierung schleunigst das Nothwendigste zu veranlassen, wodurch der Bau der Zweigbahn Wiefelsdorf-Stainz sofort in Angriff genommen werde,“ zuzustimmen.

Landeshauptmann: Ich werde diesen Antrag zur Behandlung bringen, sobald wir bei Punkt 2 angelangt sein werden. Wünscht Jemand zu Punkt 1 das Wort? (Niemand meldet sich; der Antrag 1 wird hierauf unverändert angenommen.)

Berichterst, **Sitz:** Weiters beantragt der Finanz-Ausschuß (liest):

„2. Den Landes-Ausschuß zu beauftragen, die Herstellung folgender, die Landes-Interessen berührender Eisenbahnlinien, als:

- a) Die sogenannte Salzkammergut-Bahnlinie von St. Martin über Muffee und Ischl nach Passau;
- b) die Hauptlinie Knittelfeld-Bapresje mit den Verbindungslinien durch das Schall- und Saunthal nach Gills und durch das Sotlathal nach Mann;
- c) die Linie Mürzzuschlag, eventuell Kapfenberg, Mariazell, St. Pölten-Horn;
- d) die Linie Wien, Aspang, Hartberg, Fürstenfeld, Radkersburg, Pettau, Rohitsch, mit den Verbindungslinien Hartberg-Graz und Radkersburg-Marburg;
- e) die Bahn von Wies über den Adl nach Unter-Drauburg;
- f) die bereits concessionirte Zweigbahn Wiefelsdorf-Stainz;
- g) einer Eisenbahn über den Prebichel, und endlich
- h) die für den Absatz von steirischen Kohlen und Eisen nach Oberitalien ungemein wichtige Pontebabahn,

bei der hohen Regierung aufs kräftigste zu unterstützen.“

Landeshauptmann: Wünscht Jemand das Wort?

(Mehrere Abgeordnete melden sich zu gleicher Zeit. Heiterkeit.) Ich kann nicht allen Herrn zugleich das Wort ertheilen. Ich muß bitten, sich bei den Herren Schriftführern zu melden, worauf ich dann den Herren nach der Reihenfolge bei der Anmeldung das Wort ertheilen werde. Als erster Redner hat sich Herr Dr. Wannisch gemeldet; ich ertheile ihm das Wort.

Abg. Dr. Wannisch (St.-G. Bruck): Ich nehme mir die Linie Mürzzuschlag, eventuell Kapfenberg-Mariazell-St. Pölten-Horn zur Besprechung. Nach meiner Erfahrung und Ueberzeugung bestimmen mich verschiedene Gründe, welche ich später zu erörtern Gelegenheit haben werde, die Stellung der Worte in diesem Antrage zu verkehren und dem h. Hause zu empfehlen, diesen Absatz so zu formuliren: „Kapfenberg, eventuell Mürzzuschlag-Mariazell-St. Pölten-Horn.“ Nachdem aber, soweit neuere Erscheinungen in dieser Beziehung zu berücksichtigen sind, wir nach dieser letzteren Legirung keinen entsprechenden Anknüpfungspunkt hätten, ergänze ich meinen Antrag in folgender Weise: „oder eine andere Linie von der Landesgrenze weg an die Kaiserin Elisabeth-Westbahn oder Kaiser Franz-Josef-Nordwestbahn.“ Der Finanz-Ausschuß hat die Linie Mürzzuschlag-Mariazell in die Vorderreihe gestellt, von der Erwägung ausgehend, daß diese Linie bereits die

Concession für sich habe. Es haben aber die öffentlichen Blätter mich und vielleicht viele der geehrten Herren Mitglieder des h. Hauses in die Lage gesetzt, zu erfahren, daß die Concessionäre dieser Linie den Bau und Betrieb dieser Bahn aufgegeben haben und es sich, so viel ich in Erfahrung zu bringen in der Lage war, beim h. Handelsministerium nur mehr um die Frage handelt, wie von den Concessionären die Caution rückichtlich dieser Bahnlinie mit der möglichst geringen Schädigung ihrer Interessen zurückgezogen werden könne. Wenn wir aber auch feststellen und annehmen würden, es bestünde die Concession derart aufrecht, daß es zu ihrer Durchführung kommen könnte und nicht als aufgegeben betrachtet werden müßte, muß ich doch der von mir befürworteten Linie in der anderen Richtung den Vorzug vor jener Linie vindiciren, u. zw. vor Allem aus dem Grunde, weil die Linie Mariazell-Neuberg-Mürzzuschlag eine ganz kurze, kaum die äußerste Grenze der Steiermark einfassende Linie ist, während die Strecke Mariazell-Seewiesen-Menz-Kapfenberg ein Thalgebiet durchzieht, welches reich mit Ortschaften und eben so reich mit Industrie gesegnet ist. Dazu kommt, daß die letztere Linie vollständig tracirt und abgesteckt ist. Die letztere Linie umfaßt eine viel größere Bevölkerungszahl, welche von den Vortheilen der Eisenbahn durch die Beschaffung der für dieses Landgebiet nothwendigsten Lebensbedürfnisse auf diesem wohlfeileren Wege den weitgehendsten Gebrauch machen könnte, worauf sie bis jetzt noch keine Aussicht hatte. Es liegt an dieser Linie das Gupfwerk Mariazell, welches mit seinen Erzeugnissen sowohl als auch mit den Rohproducten zwar auch an der Linie Mürzzuschlag participiren würde, aber alle von diesem Gupfwerke wegliegenden weiteren Ortschaften sind von der Participirung an dieser Bahn mehr oder weniger ausgeschlossen oder doch von der Bahn sehr weit entfernt. Die Linie Kapfenberg würde daher auch dieses reiche Materiale, welches von dem Gupfwerke angeschafft und erzeugt wird, aufnehmen, welches sich auf nahezu 400.000 Zollcentner in Hin- und Rückfracht beläuft. Es tritt aber hinzu das ganze Industriegebiet des Bezirkes Menz, in welchem sich zwei große Eisenwalzwerke nebst einer Menge anderer, auch nicht zu verachtender Industrie-Etablissements befinden. Der reich bevölkerte Bezirk, dessen Landbevölkerung durch den Landbau nicht so viel producirt, als sie an Getreide consumirt, der daher sehr viel per Achse von der Bahn weg bei Kapfenberg bezieht, würde den Bezug der Lebensmittel wesentlich erleichtert haben, wenn derselbe unmittelbar in das Eisenbahnnetz einbezogen würde. Außerdem verkehrt dieser Gebietstheil mit wenigstens 360.000 Ztr. an Hin- und Rückfracht und es dürfte somit die Linie Kapfenberg-Mariazell die Linie Mürzzuschlag-Mariazell auch was

den Güterverkehr anbelangt, nicht nur erreichen, sondern vielleicht sogar übertreffen.

Es ist aber noch ein drittes Moment, welches bei diesen beiden Linien nicht außer Acht zu lassen ist, während die Strecke Mariazell-Mürzzuschlag von Wegscheid weg durch ein ganz unwirthbares Gebiet führt bis nach Mürzsteg, an welcher Strecke weder eine Ortschaft noch sonst ein Absatz von Producten sich befindet, führt die zweite Linie Maria-Zell-Kapfenberg, durch solche Ortschaften, die selbst einen entsprechenden Personenverkehr abgeben würden, welcher Verkehr sich in einer bestimmten Jahreszeit aber durch den großen Zufluß von Touristen und reichen Besuch von Wallfahrern nach Mariazell sehr lebhaft gestaltet.

Ich finde daher, daß es im Interesse eines viel größeren Gebietes unserer schönen Steiermark liegt, daß diese Bahnlinie der Linie Mürzzuschlag-Mariazell vorgezogen werde und ich erlaube mir daher den von mir gestellten Antrag dem h. Landtag zur Annahme zu empfehlen. Da aber mit dem weiteren Zusätze, wie er vom Finanz-Ausschusse beantragt wird, in der angedeuteten Richtung Horn-St.-Pölten, nicht nach jeder Richtung gebient wäre und wie wir aus den früheren Sitzungen wissen, an das h. Haus eine Petition von Seite der Concessionäre für die Bahn Gmünd-Mariazell-Kapfenberg, eventuell Bruck überreicht wurde, also schon eine bestimmte Linie de facto in Aussicht genommen worden ist, welche nicht bloß die Kaiserin Elisabeth-Westbahn, sondern auch die Kaiser Franz-Josef-Nordwestbahn berührt, so muß jedenfalls der Antrag, wie er gestellt wird, ausgedehnt werden, daß es heiße „über die steirische Landesgrenze“. Welche von diesen Linien in der Wirklichkeit das Glück haben wird, ausgeführt zu werden, für uns Steirer und besonders für uns aus dem Gebiete der Bezirke Bruck und Mültenz ist die Herstellung der Bahn Kapfenberg-Mariazell von höchstem Interesse und eine Lebensfrage für die Industrie und den Wohlstand der Bevölkerung, und darum erlaube ich mir meinen Antrag dem h. Hause zur Annahme zu empfehlen.

(Während der vorstehenden Rede übernahm Landes-hauptmann-Stellvertreter Ritt. v. Neupauer den Vorsitz.)

Abg. Dr. Lipp (St.-G. Liezen): Wenn ich mir das Wort zu ergreifen erlaube, so geschieht es, um den Wünschen meines Wahlkreises Rechnung zu tragen. Ich werde einen Zusatzantrag zur al. I des Antrages 2 des Finanz-Ausschusses stellen und gleichzeitig den Punkt a die Salzkammergutbahnlinie in die Besprechung einbeziehen. Der Werth und die Bedeutung der Salzkammergutbahn wird am besten beleuchtet werden, wenn ich den Verlauf dieser Bahn in Kürze kennzeichne. Die Bahn

ist bestimmt, vom Ennsthale bis nach Passau, bis zur Donau hin sich zu erstrecken, berührt auf diesem Wege Aussee, Hallstadt, Fischl, zieht sich längst des Attersee fort und kreuzt zweimal die Linien der Westbahn: Wels-Neumarkt-Braunau und Wels-Salzburg. Zwischen den Kreuzungspunkten durchschreitet sie die Mitte des Kohlenlagers des Hausbruchs, das sogenannte Wolfsegg-Traunthaler Kohlenlager, welches eine großartige Ausdehnung besitzt, und dermalen noch nicht vollkommen ausgenützt ist. Weiter gelangt die Bahn nach Schärding, wo eine Westbahnlinie sich bereits befindet. Von da soll sie über den Inn setzen und auf dem linken Ufer desselben endlich Passau erreichen. Ich hebe in wirtschaftlicher Beziehung gleich hervor, daß die Bahn außer den Kohlenwerken die Salinen berührt. Ich werde darauf zurückkommen. Die Anschlüsse der Salzkammergutbahn an andere Eisenbahnlinien sind äußerst zahlreich. Außer dem Anschlusse an die böhmischen und bairischen Linien und außer den zwei Kreuzungen mit der Kaiserin Elisabeth-Westbahn, deren ich schon früher erwähnte, sind noch jene an die steirisch-tiroler Linie und an die nahe Kronprinz Rudolfbahn von großer Bedeutung und die hohe Wichtigkeit der projectirten Bahn für die betreffenden Länder und für die benachbarten subventionirten Bahnen wird sicherlich gewürdigt werden müssen. Ich werde mich nicht in eine Erörterung über den allgemein günstigen Einfluß einer Eisenbahn für den Wohlstand der Bevölkerung und das Aufblühen der Länder einlassen. Es ist dies schon oftmals und von viel beredterer Seite geschehen und auch heute ist schon auf die allgemeinen volkswirtschaftlichen Vortheile einer Eisenbahn hingewiesen worden. Ich werde mich daher auf einige wenigen Angaben beschränken.

Die neue Eisenbahnlinie wird eine leichtere Zufuhr von Lebensmitteln und anderer nothwendiger Artikel ermöglichen. Sie ist von Wichtigkeit für die Hebung der Viehzucht, welche namentlich im Ennsthale noch gehoben und gefördert werden kann, indem die Bahn der Waare des Viehzüchters eine neue Abzugslinie eröffnet, und gerade nach jener Richtung hin, von woher sie häufig begehrt wird. Es ist ferner zu berücksichtigen, daß durch die neue Bahnlinie Kohlen aus dem Lager des Hausbruchs südwärts und vielleicht vom Johnsdorfer Lager nordwärts werden geführt werden, wie ersteres jetzt schon zum Theile geschieht. Dann möchte ich noch erwähnen, daß die Industrie gefördert wird und daß die Salzpreise sinken würden. Endlich ist nicht zu vergessen, daß die Bahn den Curort Aussee berührt, welcher jetzt schon im lebhaften Zunehmen begriffen ist und welcher durch die Bahn zur größeren Blüthe gelangen würde. Ueberhaupt muß ich noch anführen, daß die Salzkammergutbahn so viele schöne und

herrliche Gegenden unseres Vaterlandes durchzieht, daß mit Sicherheit zu erwarten ist, es werde sich ein bedeutender Zuzug von Fremden und Touristen einstellen, welcher dem Lande viel Vortheil bringen wird. Wir wissen von anderen Ländern, z. B. von der Schweiz, wie dieselben ihre Naturschönheiten zu ihrem Vortheil ausnützen, und man muß sich nur wundern, daß in dem anziehenden Salzkammergute nicht schon längst die projectirte Eisenbahn besteht.

Aber nicht allein das ist es, was mich dazu bestimmt, für die Bahn zu sprechen. Ich bin der Ansicht, daß es nicht nur das Land ist, welches ein Interesse daran hat, daß diese Bahn errichtet werde, sondern, daß es vorwiegend auch das Interesse des Staates ist, welches diese Bahn gebieterisch fordert. Ich werde mir erlauben, dieses zu beweisen. — Wie ich bereits erwähnte, berührt die Bahn die Salinen Aussee, Hallstadt, Ischl und auch Ebensee ist nicht weit davon entfernt. Ein Theil der Salinen muß seinen Bedarf an Brennmaterial bis jetzt aus den ärarischen Forsten decken, welche dort sehr zahlreich sind und eine große Ausdehnung besitzen. Dieser Brennstoff ist sehr theuer. Es ist sehr gutes Holz, welches jetzt unter den Subpfannen verbrannt wird und welches als Bauholz verwendet werden und so einen 3—4fachen Ertrag liefern könnte. Es wird nach Aussee und Hallstadt in Zukunft die viel billigere Kohle geführt werden, wie dies schon heute nach Ebensee und theilweise nach Ischl geschieht. Es ist begreiflich, daß die Salzpreise dadurch beeinflusst und erniedrigt werden können, und daß das Salz für viele Leute zugänglich wird, die es jetzt wegen zu großer Theuerung nicht in gehöriger Menge beziehen können. Mir scheint, die steuerzahlende Bevölkerung des Landes habe das Recht zu verlangen, daß das Staatseigenthum so verwaltet werde, daß es den gehörigen Nutzen liefere und ein entsprechendes Erträgniß sichere. Das war bisher bei den Salinen nicht der Fall, sonst würde längst von der Staatsverwaltung der Antrag gestellt und durchgeführt worden sein, daß bei den Salinen eine Eisenbahn vorbeigeht. Die Forst- und Salinen-Aemter im Salzkammergute haben die zahlreichen Petitionen, welche aus Steiermark und Oberösterreich vor den Landtag und das Abgeordnetenhaus gekommen sind, mitunterschieden, ein Beweis, wie sehr sie die Bedeutung dieser Bahn zu würdigen verstehen und ein Wink für die Staatsverwaltung in Wien. Wenn die Salinen im Besitze von privaten Großindustriellen sich befänden, dann bin ich überzeugt, wäre schon längst eine Bahn dahin geführt worden; weil sie aber der Staat besitzt, ist bis jetzt in dieser Richtung nichts geschehen.

Ich glaube das hochwichtige Interesse des Staates an dem Zustandekommen dieser Bahn darzuthun zu haben. Ich

muß noch auf einen anderen Punkt kommen, welcher für diese Bahn von Bedeutung ist. — Es ist in neuerer Zeit öfter in den Zeitungen und auch im Abgeordnetenhaus von der Errichtung schmalspuriger Bahnen die Rede gewesen, und da hat man sich gerade die Salzkammergut-Bahn als Object ausersehen, um das alte Experiment der „Schmalspur“ im großen Maßstabe zu practiciren. Wenn irgend eine Bahn dafür nicht paßt, so kann auch der Laie behaupten, ist es die Salzkammergut-Bahn. Die Bahn ist keine Sackbahn; im Gegentheil, sie besitzt zahlreiche Anschlüsse: an die böhmischen und bairischen, an die West-, die steirisch-tiroler und die Kronprinz Rudolf-Bahnlinien. Es ist eine Bahn, auf welcher Massentransporte zu erwarten sind. Die Salinen allein liefern Materiale von wenigstens 3—4 Millionen Centnern; es wird aber wahrscheinlich sich noch höher belaufen. Der Transport von Kohle, Salz, Holz verträgt nicht gut ein wiederholtes Auf- und Umladen; es ist auch nicht ökonomisch; insbesondere trifft dies bei der Wolfseggs-Traunthaler Kohle zu, welche eine ähnliche lockere Beschaffenheit besitzt, wie die Köstlicher Kohle. Die Nachtheile des öfteren Umladens der Kohle haben sich bei dem Transporte nach Ebensee genügend herausgestellt, und es wird Niemand, der diese Erfahrung gemacht hat, wünschen, daß solche Experimente noch fortgesetzt werden. Wir haben es nicht nöthig, Erfahrungen an der Lambach-Gmundner Bahn in neuer Auflage anderswo zu machen. Man hat sich wiederholt mit dem Projecte getragen, diese Bahn in eine normalspurige umzuwandeln. Das geht aus Folgendem hervor. Im Jahre 1869 wurde einem Consortium eine Concession zur Errichtung einer Bahn, und zwar einer normalspurigen von Ebensee nach Steg über Ischl verliehen. In der Concessions-Urkunde ist von einer schmalspurigen Bahn keine Rede, und doch wurde hinterher dem Consortium bewilliget, eine schmalspurige Bahn zu bauen, aber gleichzeitig die Verpflichtung auferlegt, dieselbe in eine normalspurige umzuwandeln, wenn die Gmunden-Lambacher Bahn in eine normalspurige umgewandelt würde. Wenn man alle diese Verhältnisse würdigt und die ungünstige Stimmung der Bevölkerung für die „Schmalspur“ wichtiger Bahnen unter den heutigen Umständen kennt, so wird man nicht zweifelhaft sein, daß die „Schmalspur“ nur für minder wichtige Verkehrsadern anzuwenden sei.

Endlich ist noch in Beziehung der Schmalspurigkeit anzuführen, daß zwar die Kosten der ersten Anlage geringer sind, aber der Betrieb wird verhältnißmäßig theurer und namentlich ist eine solche Bahn nicht im Stande, den Bedürfnissen des großen Verkehrs jederzeit Rechnung zu tragen. Alle diese Momente halte ich für schlagend genug, um gegen die Errichtung einer schmalspurigen Bahn

im Salzkammergute zu sprechen. Es sind von der Bevölkerung des Ennstales, von Aufsee und von Oberösterreich schon wiederholt Besorgnisse ausgesprochen worden über die Art und Weise, wie bei der Concessionirung der Salzkammergut-Bahn vorgegangen werde. Man findet an maßgebender Stelle wenig Bereitwilligkeit, diese Bahn normalspurig zu concessioniren, während andere Bahnen, die höhere Anforderungen an den Staatschatz stellen, dieselbe zu finden wissen. Ich erinnere mich an eine Bahn, welcher vor Kurzem die Concession gegeben wurde, obwohl sie nur in Wald-Regionen hineinführt, zum Zwecke, das dort befindliche Holz zu verwerthen. Ich war mit der Errichtung jener Bahn einverstanden, als sie im Abgeordneten-hause verhandelt wurde; aber ebenso fordert die Bevölkerung des Ennstales, Aufsee's und Oberösterreich's ihr gutes Recht. Damit ich mit meinem Worte dieses Recht unterstütze, erlaube ich mir die Anträge des Ausschusses zu befürworten. Ich muß mir jedoch einen Zusatz-Antrag zum ersten Absatz zu stellen erlauben; der Antrag lautet:

„Es sei in dem Antrage des Finanz-Ausschusses „sub 2, Alinea 1, nach den Worten „die Landesinteressen berührender normalspuriger“ einzuschalten.“

Es wird vielleicht der Herr Berichterstatter die Gelegenheit haben, über die anderen vorgeschlagenen Bahnen noch weiter zu sprechen und bezüglich der Herstellung von normalspurigen Linien seine Ansicht zu äußern. Soviel ich die anderen Linien beurtheilen kann, kann ich mir nicht gut denken, bei welcher eine Schmalspur eingeführt werden sollte. Es wird sich empfehlen, die Normalspur für alle diese Linien anzuwenden.

Abg. **Seidl** (L.-G. Marburg): Ich bin sehr erfreut, daß der Finanz-Ausschuß unter jene Bahnlinien, bezüglich derer der Landes-Ausschuß sich bei der h. Regierung zu verwenden beauftragt wird, auch die Linie Wien-Aspang-Hartberg-Fürstenfeld-Radkersburg-Pettau-Rohitsch aufgenommen ist. Noch mehr erfreut aber bin ich darüber, daß er nicht bloß diese Hauptlinie empfiehlt, sondern auch die Verbindungslinie Radkersburg-Marburg. Ich bin umsomehr erfreut darüber, als mehrere Vorconcessionen genommen wurden, deren Tracen zwar im Ganzen und Großen wohl übereinstimmen, jedoch in den Verbindungslinien eine große Verschiedenheit aufweisen. Unter anderen Vorconcessionen, welche das Handelsministerium erteilt hat, ist eine u. z. die, welche die meisten Aussichten durchgeführt zu werden besitzt, welche von der Verbindungslinie Radkersburg-Marburg nichts wissen will, welche dafür das Project einer Verbindungslinie Straden-Spielfeld aufgenommen hat. Die Verwendung von Seite der Städte Radkersburg und Marburg und des ganzen Windischbühels hat dahin geführt, daß uns erklärt wurde, es wäre der Wunsch nach einer Verbindung Radkersburg mit Marburg

auch dadurch erfüllt, daß die Verbindungslinie Straden-Spielfeld gebaut werde, denn Radkersburg sei dadurch mit Marburg durch eine Eisenbahnlinie verbunden, die von Radkersburg über Straden nach Marburg führe. Daß nun mit einer solchen Verbindungslinie den Städten selbst sowohl als dem zwischen denselben gelegenen Landstriche nicht gedient ist, liegt klar am Tage und dennoch verdient dieser Landstrich eine Berücksichtigung.

Zwischen Marburg und Radkersburg liegt das Windischbüheln, ein von der Natur höchst gesegneter Landstrich, sehr reich von der Natur bedacht, doch arm durch den Mangel an guten Verkehrsmitteln. Das ganze Windischbüheln wird von keiner Eisenbahn durchzogen und durch die ungünstige Bodenbeschaffenheit ist sogar die Anlage von Straßen mit so großen Kosten verbunden, daß sich die Straßen daselbst in einem höchst traurigen Zustande befinden, besonders in denjenigen Gegenden, welche von der Hauptlinie abseits liegen. Das reiche Windischbüheln wäre eine Fundgrube von Verkehrsquellen, wenn eine Eisenbahn diesen Landstrich durchziehen würde. Es kann daher dem Unterlande nicht damit gedient sein, wenn ihm bloß eine Verbindungslinie Radkersburg-Marburg überhaupt und auf einem Umwege in Aussicht gestellt wird, sondern es ist für das Unterland vorzugsweise die directe Verbindung der genannten Städte, wegen der damit verbundenen Befruchtung des zwischen ihnen gelegenen Landstriches des Windischbühels, von Werth. Das Project, welches von allen sieben Vorconcessionen, die erteilt wurden, am meisten Aussicht auf Ausführung hat, betrifft jene Bahn, welche nicht bloß nach Rohitsch sich ziehen, sondern bis nach Agram in die kroatischen Bahnen einmünden will, eine Linie, welche von Seiten des Kriegsministeriums, wie mir bekannt ist, aus strategischen Gründen befürwortet wird, weil durch dieselbe für den Zug der in Südösterreich gelegenen Militärkräfte im Falle eines Krieges nach Wien noch eine zweite Linie neben der Südbahn geschaffen würde. Ich erlaube mir daher, indem ich es freudig begrüße, daß diese Linie sich unter den angeführten befindet, das höchste Gewicht darauf zu legen, daß vom Landes-Ausschusse nicht bloß der Bau einer Verbindungslinie zwischen Radkersburg und Marburg überhaupt, sondern der Bau einer directen Verbindungslinie bei der h. Regierung befürwortet werde.

Landeshauptmann-Stellvertreter: Wollen Sie einen diesbezüglichen Antrag stellen?

Abg. **Seidl:** Nein, ich beschränke mich darauf, auf die Wichtigkeit der directen Verbindungslinie zwischen Radkersburg und Marburg aufmerksam gemacht zu haben.

Abg. Dr. **Bösch** (St.-G. Murau): Hoher Landtag! Ich muß den heftigsten Wunsch meines Wahlbezirktes bei

der heutigen Debatte zur Sprache bringen und in kurzen Worten einen Antrag begründen, den ich zu dem vorliegenden Absatz als Zusatzantrag mir zu stellen erlaube. Der Bau der Giselabahn hat unter den Bewohnern des obersten Murthales die Hoffnung rege gemacht, daß auch sie vielleicht in nicht gar zu langer Zeit die Segnungen einer Bahn genießen werden. Das oberste Murthal würde aber auch den Bau einer Bahn reichlich lohnen. Es finden sich schon derzeit im Murthale namhafte Werke, so z. B. das fürstl. Schwarzenberg'sche, welches zwar etwas abseits liegt, und außerdem eine große Anzahl von Hammerwerken, welche durch die Ungunst der Verhältnisse derzeit zum Stillstande gebracht sind. Es ist bekannt, daß die Viehzucht in diesen Thälern einen großen Aufschwung erfahren hat, es ist ferner bekannt, daß diese Thäler an Holz sehr reich sind und es wird derzeit auch eine große Quantität Bauholz nach Triest exportirt. Es ist ferner wenigstens nach den Aussagen der Geologen festgestellt, daß das Vorkommen der Kohle in unmittelbarer Nähe des Murthales in der Gemeinde Seebach und den benachbarten Gemeindebezirken beinahe keinen Zweifel unterliegt und daß es sich nur darum handelt, die richtigen Aufschlüsse zu finden. Es ist ferner bekannt, daß das obere Murthal reich an Eisenerzen ist. Die diesbezüglichen Verhältnisse sind bereits eingehend erhoben worden, u. z. zur Zeit, als die Rudolfsbahn gebaut wurde. Es dürfte noch in Aller Erinnerung sein, daß es ein Project der Rudolfsbahn gegeben, nach welchem dieselbe anstatt unmittelbar von Scheifling die Wasserscheide zwischen der Mur und Gurk zu ersteigen, etwas weiter in's Murthal geführt und auf einem anderen Wege in der Richtung nach Neumarkt geführt werden sollte. Dieser bedeutende Umweg wurde, so viel mir aus den Verhandlungen bekannt ist, nur aus dem Grunde nicht gewählt, weil der Umweg eben ein zu großer gewesen wäre. Man hat zwar anerkannt, daß bei den damaligen Verhandlungen die Nothwendigkeit und Wichtigkeit einer Bahnverbindung für das oberste Murthal zu Tage liege, man konnte sich jedoch nicht entschließen, eine Bahn, welche eine Weltbahn werden sollte, wie die Rudolfsbahn, in einem so weiten Bogen herumzuführen. Nachdem aber die Giselabahn gebaut werden wird, ist die Verbindung zwischen Scheifling oder Unzmarkt und einem geeigneten Punkte, der ungefähr bei St. Johann liegen würde, keine Sache der Unmöglichkeit, ja ich möchte sagen, eine Sache, die sich sowohl finanziell rentiren, als auch den betreffenden Bezirken zur höheren Prosperirung verhelfen würde. Ich erlaube mir, darauf hinzuweisen, daß eine solche Bahn nicht allein von örtlichem Interesse für die Gegenden des Murthales wäre, sondern auch für weitere Kreise, namentlich für Graz, bedeutend

wäre, denn ein Blick auf die Karte lehrt, daß, sobald diese Bahn gebaut und eine kürzere Verbindung als derzeit besteht, zwischen Graz und der Rudolfsbahn hergestellt ist, dann auch die Verbindung zwischen Graz und den westlichen Bahnlagen, besonders der Verkehr mit Deutschland und Baiern sehr erleichtert sein wird. In diesen Erwägungen erlaube ich mir zu beantragen, daß im Absatz 2 als lit. i aufgenommen werde: „eine von Scheifling oder Unzmarkt durch das Murthal zum Anschlusse an die Giselabahn führende Bahn“.

Abg. **Rahr** (L.-G. Stainz): Bezüglich der neu projectirten und von der h. Regierung bereits concessioirten Flügelbahn Wieselndorf-Stainz wurde am 4. November d. J. in Stainz eine Enquête-Commission abgehalten. Bei dieser Commission war nicht bloß die Bezirksvertretung sehr zahlreich vertreten, sondern es waren auch viele Experte dabei anwesend. Laut dem dabei aufgenommenen Protokolle gravitiren zu dieser Flügelbahn folgende Gemeinden: Ettendorf, Gamsgebirg, Grafendorf, Groggera, Graischub, Gundersdorf, Herbersdorf, Rothogl, St. Stefan, Mettersdorf, Neudorf, Neurath, Pichling, Raßach, Roßegg, Sierling, Stainz, Stallhof, Trog, Bohera, Wald, Greisdorf. Diese Gemeinden haben nach diesem Protokolle eine jährliche Ausfuhr von Naturalproducten im Durchschnitte nur genommen von 530.000 Etr. Die Einfuhr nach Stainz beträgt 80.900 Etr., zusammen also schon ein Frachtenverkehr von 610.900 Etr. Auch von dem großen Pferdeverkauf in den neun Märkten, die in Stainz abgehalten werden, wurde bei jener Commission gesprochen, wovon auch im Protokoll eine Erwähnung sich vorfindet. Er ist jedenfalls auch von Bedeutung. Aber von noch größerer Bedeutung ist, wie aus dem Protokolle ersichtlich ist, die große Ausfuhr von Steinplatten im Betrage von 900.000 Etr. Dieser Betrag zu den oben angeführten 610.900 Etr. hinzuaddirt, ergibt schon einen Lastenverkehr von 1,510.900 Etr. Aber das sind nicht die einzigen Artikel der Ausfuhr, sondern es wird nach einem beiläufigen Ueberschlage wohl eine Million Centner an Mauersteinen sich ergeben, die nach den verschiedensten Richtungen ausgeführt werden können. Das würde im Ganzen eine Aus- und Einfuhr von 2,510.900 Etr. ergeben. Von der h. Regierung ist meines Wissens nur ein Frachtenverkehr von 1,500.000 Etr. gefordert worden. Dieser Anforderung wäre demnach schon Genüge geleistet und daher könnte der Bau der Bahn in Angriff genommen werden.

Wie bekannt ist, werden in Stainz neun große Märkte abgehalten, welche sehr zahlreich von Fleischern und anderen Gewerbsleuten aus Graz besucht werden. Wenn nun die Bahn bis nach Stainz ginge und der

Verkehr lebhafter würde, so würde dies gewiß auch zum Nutzen der Landeshauptstadt gereichen. Die Straßen nach den oben erwähnten Steinbrüchen sind fast nicht mehr befahrbar und ich selbst war Zeuge, wie schon vor zwei Jahren in dieser Jahreszeit auf einer Straße von beiläufig 300 Klafter nicht weniger als 5 Fuhrleute zugleich im Kothe stecken blieben. Es ist der Gemeinde Wald nicht möglich, wegen der zahlreichen Fuhrwerke die Straßen selbst herzustellen und daher ist bis jetzt auch nichts geschehen und sie werden täglich schlechter. Diese Bahn ist daher für die Gegend gleichsam eine Lebensfrage und ich sage noch mehr: wenn sie nicht gebaut würde, wird es nicht bloß Stainz und der ganzen Steiermark zum Schaden gereichen, sondern auch den angrenzenden Ländern, deren Bestellungen auf Steinplatten nicht ausgeführt werden könnten. So ist z. B. eine Gesellschaft zur Verfrachtung dieser Steinplatten heuer gerichtlich geklagt worden, weil sie ihren Contract nicht einhalten konnte. Wegen der unbefahrbaren Straße konnte sie nicht genug Fuhrwerke aufbringen. Ich schließe mich daher dem Antrage des Herrn Abg. Scholz an und ersuche das h. Haus um die Unterstützung dieses Antrages.

Abg. Dr. **Bošnjak** (L.-G. Gili): Auch ich erlaube mir zu dem in Verhandlung stehenden Hauptantrage des Finanz-Ausschusses einen Zusatzantrag zu stellen und die Wünsche einiger Bezirke Untersteiermarks dem h. Hause zur Kenntniß zu bringen.

Es handelt sich hierbei um die Bahnlinie Knittelfeld-Zaprefic, welche Linie nach dem ursprünglichen Projecte bestimmt war, die kürzeste Verbindung zwischen dem Oriente und Deutschland herzustellen. Da diese Bahn die Tendenz hat, auf dem möglichst kürzesten Wege den Orient mit Deutschland zu verbinden, wurde sie auch durch Steiermark auf dem geraden Wege durchgeführt, ohne Rücksicht zu nehmen auf die Terrainverhältnisse und ohne Rücksicht darauf, daß dadurch mehrere der productivsten Bezirke von Untersteiermark abseits liegen bleiben. Indem die Linie Zaprefic-Knittelfeld die Südbahn zwischen Pöltschach und Ponigl kreuzt, $1\frac{1}{2}$ Stationen von Pragerhof, wo die ungarische Bahn einmündet und nur drei Stationen von Marburg dem Ausgangspunkte der Kärntner Bahn entfernt ist, ist sie im gewissen Sinne eine Parallel-Bahn zur Südbahn und läßt die bedeutenden productenreichen Bezirke Gili, Schönstein und St. Marein seitwärts liegen. In allen diesen Bezirken gibt es aber ausgedehnte Kohlenlager und auch sonst bedeutende Lager von Erzen, Eisen und Schwefelkies, während die Bezirke Marein, Rann und Drahenburg sehr viel Wein produciren, so daß der Umstand, daß diese Bezirke seitwärts liegen bleiben, für dieselben sehr traurig ist. Es erscheint

darnach so zuzagen als eine Lebensfrage für sie, wenn von der Hauptlinie Knittelfeld-Zaprefic die beiden Zweiglinien, wie sie im Antrage des Finanz-Ausschusses erscheinen, gebaut würden.

Es erscheint daher dringend geboten, daß das h. Haus nicht bloß den Antrag, wie ihn der Finanz-Ausschuß beschloffen hat, annehme, sondern daß es speciell noch ausspreche:

„Die h. Regierung geruhe bei den Concessionären der Hauptlinie dahin zu wirken, daß von denselben unter Einem die Zweiglinien durch das Schall- und Sannthal nach Gili und durch das Sottlathal nach Rann gebaut und zugleich mit der Hauptlinie in Betrieb gesetzt werden.“

Diesen Antrag stelle ich als Zusatzantrag zu lit. b des Ausschufsantrages.

Abg. Dr. **Heilsberg** (M.-G. Frohnleiten): Ich werde bei der noch weiter vorgemerkten größeren Anzahl von Rednern mein Anliegen möglichst kurz vorzubringen trachten.

Der größere Theil des Wahlbezirktes, den ich zu vertreten die Ehre habe, ist allerdings in der glücklichen Lage, eine Eisenbahn zu besitzen, die mitten durch den Bezirk geht, doch ist dies gerade in einem Punkte nicht der Fall, wo es vor allem Anderen geboten erschiene. Mit Rücksicht darauf, daß nicht allein die localen Interessen, sondern daß zugleich auch die allgemeinen Interessen gefördert werden, will ich mir erlauben, den Antrag zu stellen und das Weitere zu begründen, daß nach den im Ausschuf-Antrage aufgezählten Bahnen als lit. k angeführt werde: „Die Eisenbahnlinie von Graz über Uebelbach an die Kronprinz-Rudolfbahn.“

Es ist ein ganz wesentliches Interesse, welches die Ausführung dieser Bahn empfiehlt. Der Mittelpunkt dieser Bahn, Uebelbach, ist ein allseitig gekannter industrieller Ort, welcher reich ist an Industrie-Unternehmungen. In dieser Gegend ist ein unausgenützter Reichthum an Holz und Mineralien. Diese Bahn wäre zugleich auch die directeste Verbindung mit den reichen Getreide-Vorräthen Ungarns, welche gegenwärtig nur auf einem bedeutenden Umwege nach Obersteiermark gelangen. Es wäre durch diese directe Verbindung die Möglichkeit gegeben, eine weitere Concurrenz im Kohlenbezuge nach der Landeshauptstadt Graz ins Werk setzen zu können. Ein weiteres Motiv für diese Verbindung liegt auch darin, daß die industriellen Werke, welche heute mit einem ziemlich bedeutenden Umwege und mit namhaften Kosten nach Graz an die Südbahn gelangen, durch die Tracirung der von

mir erwähnten Bahnlinsen in den unmittelbaren Bereich des Eisenbahnverkehrs hereingezogen würden. Ein anderes Motiv, welches für die Ausführung dieses Projectes spricht, beruht darin, daß in Gemäßheit des Punktes 4 des vorliegenden Antrages, welches die Abhilfe der Uebelstände auf der Südbahn und auf anderen Bahnen bezwecken soll, wenigstens in Bezug auf die größte Verkehrslinie des Landes, die Südbahn, eine gründliche Beseitigung und zwar die allerpraktischste Abhilfe getroffen würde, die darin besteht, daß man sie eben nicht mehr braucht.

Ich glaube, diese allgemeinen und besonderen Gründe zusammen genommen, unterstützen hinreichend meinen Antrag und empfehlen ihn dem h. Hause zur geneigten Annahme.

Abg. **Misinger** (L.-G. Hartberg): Nachdem das Füllhorn der Mandanten-Wünsche bereits ausgeleert zu sein scheint, bleibt mir nur wenig zu sagen übrig. Indem ich an diesem Füllhorn noch ein wenig rüttle, fühle ich mich dazu um so mehr berechtigt, da die Wünsche meiner Mandanten schon sehr alt sind.

Schon zur Zeit als die Staatseisenbahn projectirt und gebaut werden sollte, wurde die betreffende Linie durch das Gebiet meines Wahlbezirkes tracirt. Allein zur Durchführung dieser Trace ist es leider nicht gekommen und so sind alle unsere damaligen Wünsche zu Wasser geworden und sind bis jetzt nur fromme Wünsche geblieben. Den Wünschen jenes Wahlkreises aber, den zu vertreten ich die Ehre habe, entspricht jene Eisenbahnlinie, welche sub. lit. d im Berichte angeführt erscheint. Es ist dies die Linie Wien, Aspang, Hartberg, Fürstenfeld, Radkersburg, Pettau, Rohitsch, mit den Verbindungslinien Hartberg-Graz und Radkersburg-Marburg.

Ohne mich des Längeren und Weiteren darüber auszulassen, wie außerordentlich vortheilhaft namentlich für die Ostmark und insbesondere für meinen Wahlbezirk diese Bahn wäre, will ich bloß anführen, daß dadurch einem sehr lebhaft gefühlten Bedürfnisse entsprochen würde, wenn die Regierung diesem Bahnprojecte die Concession ertheilte, so daß dieselbe sehr bald zur Ausführung käme. Denn in den Alpenländern gibt es noch unendlich viele Naturschätze vergraben, die nur dadurch flüssig gemacht werden können, daß die Verkehrsmittel vervielfältigt werden. Eine Menge von Kräften die dort unbenützt liegen, könnten durch die Errichtung von neuen Fabriken oder andern Erwerbszweigen in Anspruch genommen werden. Viele der dort befindlichen Boden-Produkte könnten dadurch in den allgemeinen Verkehr gezogen werden, der Bodenwerth und seine Erzeugnisse nachhaltiger verwerthet, die Gewerbe neuen Aufschwung erhalten, und die alten Gewerbe und Eisen-Industrie und Tuch-Erzeugungs-Etablissements, die jetzt so

zu sagen mit dem Tode ringen, könnten neu aufleben. Dazu kommt noch, daß Baumaterialie, besonders schwarzer Marmor von ausgezeichneter Qualität in Massen versendet werden könnte.

Und so würde die Herstellung der erwähnten Eisenbahn nicht bloß für eine einzelne Gemeinde des Bezirkes, sondern für das ganze Land, sogar für das ganze Reich von großem Nutzen sein, indem dadurch der Säckel der Gemeinde, des Landes und des Reiches gefüllt würde.

In Anbetracht dessen erlaube ich mir den Antrag des Finanz-Ausschusses auf das wärmste zu unterstützen und dem h. Hause zur Annahme zu empfehlen.

(Landeshauptmann Dr. Moriz v. Kaiserfeld übernimmt wieder den Vorsitz.)

Abg. Dr. **Neckermann** (St.-G. Gills): Ich habe mir das Wort nur für wenige Bemerkungen erbeten u. zw. um den Antrag, welchen der Herr Abg. Dr. Bošnjak gestellt hat, auf das wärmste zu unterstützen.

Ich bin nämlich der Ueberzeugung, daß eine unabhängige Bahn, — unabhängig von der Südbahn, welche letztere dazu privilegiert zu sein scheint, die Hebung des Verkehrs, wo sie nur kann, zu hemmen — nothwendig ist, zur Verbindung des Oberlandes mit Kärnten und des Unterlandes mit der Save und in weiterer Fortsetzung mit dem Oriente. Allein ebenso bin ich auch der Ueberzeugung, daß eine solche Bahn nur dann die Interessen des Landes zu fördern geeignet ist, wenn sie alle jene Gebiete in ihren Bereich zieht, die alle Verkehrs- und Culturbedingungen enthalten. Solche Gebiete bezeichnet eben der Antrag des geehrten Herrn Abg. Dr. Bošnjak. Meiner Ansicht nach ist jener Theil der Zapresicer-Bahn, welcher das Unterland Steiermarks durchzieht, ein todter Körper oder ein Körper ohne Hände und Füße, wenn die beiden Arme, die durch das reiche Gebiet des Sotthale und Samthales nach abwärts ziehen, nicht gleichzeitig ausgebaut würden. Nicht nur daß dadurch die Interessen der dort wohnenden Bevölkerung auf das tiefste und intensivste verletzt und geschädigt würden, so würde auch der ungeheure Mineralien-Reichthum im Samthale — die vielen tausend bereits erworbenen Freischürfe geben wohl laut genug Zeugniß für diesen National-Reichthum — ungenützt liegen bleiben.

Ich glaube, daß wenn diese beiden Flügelbahnen nicht gleichzeitig ausgebaut würden, sogar das Interesse der Zapresicer Bahn gefährdet wäre. Deswegen finde ich den Antrag des Herrn Abg. Dr. Bošnjak sehr empfehlenswerth, weil, wie gesagt, die Zapresicer Bahn dadurch erst Hände und Füße bekommt, um am Verkehrsleben der Steiermark würdig Theil nehmen zu können.

Landeshauptmann: Ich werde die gestellten Anträge zur Unterstützung bringen. Es wurden folgende Anträge gestellt:

1. Der Antrag des Abg. Dr. Lipp, wornach es in Alinea 1 der sub Zahl 2 heißen soll: „der h. Landtag wolle den Landes-Ausschuß beauftragen, die Herstellung folgender, die Landesinteressen berührenden, normalspurigen Eisenbahnlinien“. (Dieser Antrag wird unterstützt.)

2. Der Antrag des Abg. Dr. Wannisch wornach lit. c lauten solle: „Die Linie Rappenberg, eventuell Mürz-zuschlag-Mariazell-Horn-St.-Pölten oder eine andere Linie von der Landesgrenze weg an die Kaiserin Elisabeth-Westbahn, oder Kaiser Franz-Josef-Nordwestbahn“. (Wird unterstützt.)

3. Dann der Zusatz-Antrag des Abg. Scholz zu lit. f, welcher die bereits concessionirte Zweigbahn Wiefelsdorf-Stainz betrifft, dahin gehend: „der Landes-Ausschuß werde beauftragt, bei der h. Regierung schleunigst das Nothwendige zu veranlassen, wodurch der Bau der Zweigbahn Wiefelsdorf-Stainz sofort in Angriff genommen werde“. (Wird unterstützt.)

4. Der Antrag des Abg. Dr. Böß, dahin gehend, daß als lit. i aufgenommen werde: „eine von Scheifling oder Unzmarkt durch das Murtal zum Anschlusse an die Giselabahn führende Bahn“. (Wird unterstützt.)

5. Der Antrag des Abg. Dr. Heilsberg, wornach als lit. k aufzunehmen wäre: „eine Eisenbahn von Graz über Uebelbach an die Kronprinz-Rudolfsbahn“. (Wird unterstützt.)

6. Der Antrag des Abg. Dr. Bošnjak, dahin gehend, daß nach den Schlussworten: „bei der Regierung auf das kräftigste zu unterstützen“ angefügt werde: „und bezüglich der Hauptlinie Knittelfeld-Zapresic die h. Regierung noch besonders zu ersuchen, sie geruhe bei den Concessionären dieser Bahntrasse dahin zu wirken, daß von denselben unter Einem auch die Zweiglinien durch das Schall- und Sannthal nach Gills und über St. Marein durch das Sottlathal bis Mann gebaut und zugleich mit der Hauptlinie in Betrieb gesetzt werden“. (Wird ebenfalls unterstützt.)

Wenn Niemand mehr das Wort begehrt (Niemand meldet sich), so erkläre ich die Debatte für geschlossen und ertheile dem Herrn Berichterstatter das Schlusswort.

Berichterstatter **Szj:** Ich werde mir erlauben, die gestellten Anträge in derjenigen Reihenfolge zu besprechen, welche der Finanz-Ausschuß in seinen Anträgen eingehalten hat.

Ich wende mich daher vor Allem zu den Bemerkungen, welche vom Herrn Dr. Lipp gemacht wurden. Derselbe hat

nämlich die Ausführung der vom Finanz-Ausschuße unter lit. a aufgenommenen Salzkammergutbahn von St. Marein über Aufsee und Ischl nach Passau befürwortet.

Im Allgemeinen muß ich vorausschicken, daß der Finanz-Ausschuß sich alles dasjenige, was heute in Beziehung auf die verschiedenen Eisenbahnlinien gesprochen worden ist, vollkommen gegenwärtig gehalten hat. In der soeben geführten Debatte ist denn auch kein besonderes neues Motiv vorgebracht worden. Der Finanz-Ausschuß hat alles genau erwogen, kein Moment ist im entgangen, welches auf die Herstellung eines für Steiermark ersprießlichen Eisenbahnnetzes Bezug haben könnte und er ist nach reiflicher Prüfung zu der Anschauung gekommen, die in seinen dem h. Hause vorliegenden Anträgen zum Ausdruck gebracht worden ist.

Was den Antrag des Herrn Abg. Dr. Lipp anbelangt, daß nämlich im ersten Alinea nach den Worten: „die Landes-Interessen berührender“ einzuschalten wäre: „normalspuriger“, so habe ich gegen diesen Zusatzantrag vom Standpunkte des Berichterstatters nicht das geringste einzuwenden. Der Finanz-Ausschuß hat es als selbstverständlich betrachtet, daß es in Steiermark, wo das bereits bestehende Eisenbahnnetz vervollständigt werden soll, wo es sich also nur um die Herstellung von Verbindungs- und Anschlußbahnen an die Hauptbahnen handelt, kaum möglich ist, von irgend einer andern, als der normalen Eisenbahnspur zu sprechen. Es ist ja selbstverständlich, daß die Herstellung von schmalspurigen Eisenbahnen den Verkehr mehr hemmen und benachtheiligen, als fördern würde.

Uebergehend zur nächsten Eisenbahnlinie unter lit. b, betreffend die Hauptlinie Knittelfeld-Zapresic, muß ich bemerken, daß ich gegen den Zusatzantrag des Herrn Abg. Dr. Bošnjak nichts einzuwenden habe, weil dadurch der Hauptantrag nicht beeinträchtigt erscheint. Der Herr Abg. Dr. Bošnjak beantragt nämlich, daß der Landes-Ausschuß bei Gelegenheit der kräftigsten Befürwortung der Eisenbahnlinie Knittelfeld-Zapresic die Regierung zugleich noch besonders ersuche, selbe geruhe bei den Concessionären dieser Bahntrasse dahin zu wirken, daß von denselben unter einem auch die zweiten Linien durch das Schall- und Sannthal nach Gills und über St. Marein durch das Sottlathal bis Mann gebaut und zugleich mit der Hauptlinie in Betrieb gesetzt werden.

Da der Herr Abg. Dr. Bošnjak diesen seinen Wunsch nicht als Bedingung der Befürwortung seitens des Landes-Ausschusses setzt und da andererseits der Finanz-Ausschuß selbst diese beiden Zweigbahnen für zweckmäßig erachtet hat, so kann ich seinem Antrage beistimmen.

Bei dem Antrage unter lit. c hat der Herr Abg. Dr. Wannisch eine umgekehrte Satzordnung beantragt, indem er wünscht, daß es daselbst heißen möge: „der

Landes-Ausschuß hat bei der h. Regierung auf das kräftigste zu befürworten die Linie Kapfenberg, eventuell Mürzzuschlag, Mariazell, Horn St. Pölten." Ich kann dagegen, ich glaube auch im Namen des Finanz-Ausschusses wohl kaum etwas einwenden; ich möchte aber das h. Haus darauf aufmerksam machen, daß der Finanz-Ausschuß die von ihm beschlossene Stylisirung aus dem Grunde aufgenommen hat, weil ihm bekannt war, daß die Linie, die hier verzeichnet ist, bereits concessionirt ist, und daß auch von den Concessionswerbern, wie der Herr Abg. Dr. Wannisch auseinanderlegte, der Regierung nahnhaftige Cautionen erlegt wurden. Da anzunehmen ist, daß die bisher nicht beschaffte zweite Hälfte des Anlagecapitals für diese Bahn in nächster Zeit aufgebracht werden wird, so ist auch mit ziemlicher Gewißheit anzunehmen, daß die Trace Mürzzuschlag, Mariazell, St. Pölten demnächst zur Ausführung gelangen werde. Ob dann auch die Linie Kapfenberg-Mariazell eine Berechtigung hat, hat der Herr Abg. Dr. Wannisch nicht nachgewiesen. Sein Antrag geht auch nicht dahin, daß in dem Falle, wenn Mürzzuschlag-Mariazell gebaut sein würde, auch noch die Linie Kapfenberg-Mariazell hergestellt werden solle. Aus diesem Grunde kann ich daher auch den Antrag des Herrn Abg. Dr. Wannisch nicht als unannehmbar bezeichnen. Wünschenswerth ist es eben nur, daß der Landes-Ausschuß von dieser eventuellen Linie Notiz nehme für den Fall, als die vom Ausschusse ebenfalls erwähnte und bereits concessionirte Linie nicht zur Ausführung gelangt, so daß dann die für Kapfenberg-Mariazell bereits ertheilte Vorconcession ausgeführt würde.

Zu der unter lit. d angeführten Linie Wien, Aspang, Hartberg, Fürstenfeld, Radkersburg, Rohitsch mit den Verbindungslinien Hartberg-Graz und Radkersburg-Marburg, ist kein Zusatzantrag gestellt worden. Sowohl die Hauptlinien als auch die Verbindungslinien wurden von den Abgeordneten Seidl und Allinger auf das wärmste befürwortet. Ich bin daher als Berichterstatter darüber jeder weiteren Bemerkung überhoben. Eben dasselbe gilt auch bezüglich der Bahn, welche unter lit. e im Ausschusseantrage aufgenommen ist.

Zu der vom Finanz-Ausschusse unter lit. f angeführten Zweigbahn Wiefelsdorf-Stainz hat der Herr Abg. Scholz einen vom Herrn Abg. Rahr unterstützten Zusatzantrag gestellt, des Inhaltes: „Der Landes-Ausschuß werde beauftragt, bei der h. Regierung schleunigst das Nothwendige zu veranlassen, wodurch der Bau der Zweigbahn Wiefelsdorf-Stainz sofort in Angriff genommen werde.“ Ich erkläre mich Namens des Finanz-Ausschusses mit diesem Antrage einverstanden, da derselbe jener An-

sicht, die im Finanz-Ausschusse selbst laut geworden ist, einen präciseren Ausdruck gibt.

Zu der unter lit. g angeführten Eisenbahn über den Prehbißl und zu der unter lit. h aufgenommenen Pontebahn wurde nichts bemerkt. Dagegen sind von den Abg. Dr. Böß und Dr. Heilsberg zwei Anträge gestellt worden, welche die Aufnahme von zwei neuen Eisenbahnlinien in den Bericht des Ausschusses bezwecken. So sehr ich es entsprechend finde, daß diese beiden Eisenbahnlinien dem Landes-Ausschusse für den Fall an das Herz gelegt werden, als sich irgend einmal Bewerber für die Concession dieser beiden Linien finden, so bedauere ich doch, daß ich dermalen die Aufnahme dieser beiden Eisenbahnlinien in den Finanz-Ausschusseantrag nicht befürworten kann. Denn der Finanz-Ausschuß ist von vorne herein von der Ansicht ausgegangen, daß in seinen Antrag nicht etwa alle möglichen Wünsche in Bezug auf Eisenbahnen aufgenommen werden sollen, sondern daß lediglich diejenigen Eisenbahnlinien seitens des Landes-Ausschusses bei der h. Regierung befürwortet werden, von denen er mit Bestimmtheit wußte, daß entweder eine Concession bereits definitiv ertheilt, oder daß eine Vorconcession von Concessionswerbern bereits angesucht worden, oder daß mit Aussicht auf Erfolg Studien in Bezug auf die Trace bereits gemacht worden seien. Da in Bezug auf die beiden von den Herren Abg. Dr. Böß und Dr. Heilsberg beantragten Eisenbahnlinien diese Voraussetzungen nicht als so bestimmt angenommen werden konnten, so scheint mir der Umstand, daß sie in diesem h. Hause als wünschenswerth bezeichnet worden sind, vollständig zu genügen, daß der Landes-Ausschuß, sobald, wie erwähnt, Concessionswerber dafür auftreten, aus der heutigen Debatte Anlaß schöpfen wird, für die betreffenden Linien befürwortend bei der hohen Regierung einzutreten.

Ich empfehle daher dem h. Hause die Annahme des Antrages, wie er vom Finanz-Ausschusse dem h. Hause vorgelegt wurde, sammt allen jenen Zusatzanträgen die ich als annehmbar bezeichnete.

Abg. Dr. Wannisch (St.-G. Bruck): Ich bitte um das Wort zu einer thatsächlichen Berichtigung.

Der geehrte Herr Berichterstatter hat angeführt, daß ich nicht berührt habe, was zu geschehen habe, wenn die Linie Mürzzuschlag-Mariazell gebaut oder concessionirt würde. Ich habe aber ausdrücklich betont, daß selbst, wenn die Concession dieser Bahn aufrecht erhalten werden sollte, dennoch die Linie Kapfenberg-Mariazell vorzuziehen sei.

Abg. Dr. Böß (St.-G. Murau): Ich bitte ebenfalls um das Wort zu einer faktischen Berichtigung.

Ich muß dem Herrn Berichterstatter des Finanz-Ausschusses gegenüber nur bemerken, daß für die von mir

beantragte Trace eine und wenn ich nicht irre, sogar zwei Vorconcessionen bereits bestehen.

Berichterstatter **Syz**: Ich muß mir erlauben, das was der Herr Abg. Dr. Böß bemerkt hat, zu berichtigen. Ich bin nämlich in der angenehmen Lage, auch über diese Eisenbahnlinie genau Informationen zu haben. Es handelt sich um die Herstellung einer Eisenbahnlinie, welche den kürzesten Weg von Triest nach Salzburg findet. Das kann aber nur dadurch geschehen, daß die Eisenbahnlinie in der Richtung von Spital über Gmünd nach Radstatt oder St. Johann geführt wird. Für denjenigen, der die lokalen Verhältnisse würdigt, ergibt sich, daß diese Bahntrace nur mit ungeheueren Opfern zur Durchführung gelangen kann. Es ist daher kaum zu erwarten, daß eine Privat-Gesellschaft sich dieser Aufgabe unterziehen wird. Allerdings besteht seitens der Regierung, wie ich hörte, die Absicht, in der nächsten Reichsraths-Session eine diesfällige Vorlage einzubringen. Die Vorstudien zu der Trace Spital-Radstatt sind gemacht, ebenso auch für die Zweigbahn, welche an die Rudolfsbahn bei Scheifling anschließen würde; Privatconcessionäre aber haben sich meines Wissens für diese Trace nicht gemeldet.

Abg. Dr. **Heilsberg** (M.-G. Frohneuten): Auch ich habe eine thatsächliche Berichtigung zu machen.

Ich glaube aussprechen zu können, daß auch in Betreff der Linie, die ich erwähnt habe, die Vorconcession wohl in nächster Zeit erfolgen dürfte und es würde dann für die folgenden Jahre eine Unterstützung des Landes-Ausschusses diesem Unternehmen für sein späteres Fortkommen wohl sehr förderlich sein.

Landeshauptmann: Ich schreite zur Abstimmung und zwar werde ich vorerst über das erste Alinea des Ausschufsantrages vorbehaltlich der vom Herrn Dr. Lipp beantragten Einschaltung „normalspuriger“; sodann werde ich über diese Einschaltung selbst abstimmen. Dann werde ich über die Punkte a und b, wie sie der Finanz-Ausschuß beantragt, abstimmen. Der Antrag des Abg. Dr. Bošnjak wird besonders behandelt werden. Hierauf kommt der Antrag des Abg. Dr. Wannisch zu lit. c und wenn derselbe abgelehnt werden sollte, der Antrag des Finanz-Ausschusses, wie er unter lit. c aufgeführt erscheint, zur Abstimmung. Dann werde ich über die Punkte d, e, f, g, h nach dem Ausschufsantrage, hierauf über die als lit. i) k) aufzunehmenden Anträge der Abg. Dr. Böß und Dr. Heilsberg, endlich über die Zusatzanträge der Abg. Dr. Bošnjak und Scholz — letztere natürlich, mit der gehörigen stylistischen Einfügung — abstimmen. (Zustimmung.)

(Bei der Abstimmung werden der Antrag des Abg. Dr. Lipp, die Ausschufsanträge des 1. Alinea, der

lit. a) und b), der Antrag des Abg. Dr. Wannisch als lit. c), die Ausschufsanträge unter lit. d) e) f) g) h) und die Anträge der Abg. Dr. Bošnjak und Scholz angenommen. — Der Antrag des Abg. Dr. Böß wird nach erfolgter Gegenprobe mit 25 gegen 21 Stimmen abgelehnt, jener des Abg. Dr. Heilsberg wird ebenfalls abgelehnt.)

Berichterstatter **Syz** (liest): „Der h. Landtag wolle 3. den Landes-Ausschuß beauftragen:

- a) so wie bisher auch in der Folge allen aufstauenden, die Landesinteressen berührenden Eisenbahnprojecten, insbesondere solchen Zweig- und Verbindungsbahnen, durch welche etwaige Straßenbau-Projekte alterirt würden;
- b) der rechtzeitigen Herstellung der als notwendig erkannten Eisenbahn-Zufahrtsstraßen vollste Beachtung zu schenken.“

Landeshauptmann: Wenn Niemand mehr das Wort begehrt (Niemand meldet sich), so schreite ich zur Abstimmung.

(Dieser Antrag wird hierauf ohne Debatte angenommen.)

Berichterstatter **Syz** (liest):

„Wenn die Landesvertretung in der fortschreitenden Vervollkommnung des Verkehrs wesens ein wirksames Mittel zur Hebung des allgemeinen Wohlstandes erblickt und daher die dahin abzielenden Bestrebungen im Allgemeinen sympathisch begrüßt, so kann sie andererseits nicht die Schattenseiten übersehen, welche dem Betriebe der modernen Transport-Anstalten vielfach anhaften.

Mannigfache Klagen ertönen Seitens des Publikums über mangelhafte Betriebseinrichtungen aller bereits in Betrieb stehenden Eisenbahnen, weshalb der Ausschuß sich veranlaßt sieht, folgenden Antrag zu stellen:

4. „Der Landes-Ausschuß wird aufgefordert, über die Beschwerden gegen die Südbahn, die Rudolfsbahn, die Graz-Köflacher Bahn und die Leoben-Borderberger Bahn Erhebungen zu pflegen, auf die sofortige Beseitigung der Uebelstände, insbesondere von notorisch unzweckmäßigen Fahrordnungen bei der Regierung zu dringen und in der nächsten Session Bericht zu erstatten.“

Abg. **Klemschmidt** (B.-St. Graz): Ich möchte mir nur erlauben, zu diesem Antrage einen Zusatzantrag zu stellen.

Der Antrag des Finanz-Ausschusses stellt als zu beseitigende Uebelstände bloß die „notorisch unzweckmäßigen Fahrordnungen“ hin. Das ist aber nicht der einzige

Uebelstand, es gibt noch bedeutend größere Uebelstände, welche ebenfalls schleunigst beseitigt werden müssen. Namentlich kommen sehr häufige Klagen gegen die Südbahn über verspätete Lieferungen, ferner über ungenügendes Betriebsmateriale und über ungenügende Magazine vor, in Folge welcher letzteren Umständen Waaren sehr häufig in offenen Räumen aufgelagert und dem Verderben preisgegeben werden. Weiters gibt Anlaß zu Klagen die ungenügende Beaufsichtigung der Waaren, wofür die so häufigen Diebstähle ein hinreichender Beweis sind. Es kommt in Graz und noch häufiger in Marburg vor, daß Waaren schon vor zwei Tagen anvisirt sind und trotzdem dem Adressaten, wenn er sie vom Bahnhofe selbst abholen will, nicht ausgefolgt werden.

Ich halte es daher für nothwendig, daß, wenn man überhaupt schon einen einzelnen Uebelstand anführt, man auch die übrigen Beschwerdepunkte hinzunehmen kann.

Ich stelle daher den Antrag, daß nach den Worten „insbesondere von notorisch unzumuthlichen Fahrordnungen“ eingeschaltet werde: „der ungenügenden Betriebsmateriale und Magazine, dann der mangelhaften Beaufsichtigung der Waaren und der deshalb vorkommenden häufigen Diebstähle“.

Sollte dieser Antrag nicht angenommen werden, so stelle ich den eventuellen Antrag, daß auch die Worte: „insbesondere von notorisch unzumuthlichen Fahrordnungen“ aus dem Ausschuß-Antrage wegzulassen sind.

(Die Debatte wird geschlossen. — Beide Anträge werden unterstützt.)

Berichterstatter Sz: Der Finanz-Ausschuß ist von der Ueberzeugung ausgegangen, daß eine Reihe von Uebelständen bei den verschiedenen Eisenbahnen des Landes notorisch vorhanden sind; keiner von diesen Uebelständen ist aber so allgemein bekannt, als gerade die unzumuthlichen Fahrordnungen bei den steiermärkischen Bahnen.

Der Finanz-Ausschuß hielt es nicht für zweckmäßig, alle Uebelstände der verschiedenen Bahnen der Reihe nach aufzuzählen. Er hielt es für zweckmäßiger, daß nur der namhafteste und allenthalben bekannte Uebelstand, die unzumuthlichen Fahrordnungen, angeführt werden; denn es scheint mir, daß es nicht gut angehe, daß das h. Haus ausspreche, auf der Südbahn kämen häufig Diebstähle vor, während dem Finanz-Ausschuße und dem h. Hause selbst diesfalls nicht die geringsten Beweismittel zur Verfügung stehen. Der Finanz-Ausschuß hat aber gerade aus dem Grunde, weil er wußte, daß dergleichen Dinge vorkommen, den Antrag gestellt: der Landes-Ausschuß werde

beauftragt, über die Beschwerden gegen die Südbahn, gegen die Rudolfsbahn, die Graz-Köflacher Bahn und die Leoben-Borderberger Bahn Erhebungen zu pflegen.

Wenn dieser Antrag vom h. Hause angenommen wird, dann ist es Aufgabe des Landes-Ausschusses, sich an die verschiedenen Corporationen in Steiermark zu wenden, welche in der Lage sind, die bezüglichen Nachweisungen zu liefern, auf Grund deren die sofortige Abhilfe gegen derlei Unzumuthlichkeiten gefordert werden kann.

Ich muß daher die Anträge des Finanz-Ausschusses aufrecht erhalten und kann die Anträge des Abg. Remschmidt nicht befürworten.

Landeshauptmann: Wenn Niemand mehr zu sprechen wünscht (Niemand meldet sich), so schreite ich zur Abstimmung.

(Bei der Abstimmung wird der Antrag des Finanz-Ausschusses unverändert angenommen. — Die Anträge des Abg. Remschmidt dagegen werden abgelehnt.)

Berichterstatter Sz: Mit der Erledigung des Abschnittes Eisenbahnen sind zugleich mehrere Petitionen erledigt. Es sind dies: die dem Finanz-Ausschuße zugewiesene Petition des Bezirks-Ausschusses Steins um rasche Herstellung der Flügelbahn Wieselssdorf-Steins (überreicht durch den Abg. Scholz) — dann die dem Straßen-Ausschuße zugewiesene Petition der Concessionärin für die Eisenbahnlinie Bruck-Gmünd um Unterstützung ihres Gesuches (überreicht durch den Abg. Wannerich).

Landeshauptmann: Dient dem h. Hause zur Kenntniß.

(Rufe: Schluß! Schluß!)

Es wird Schluß der Sitzung gerufen; ich stimme dem bei, weil ich beabsichtige, die nächste Sitzung auf Morgen Vormittag 10 Uhr anzuberaumen. (Zustimmung.)

Ich stelle auf die

Tagesordnung:

1. Die Fortsetzung des Berichtes des Finanz-Ausschusses über Beilage 8, Capitel IV, Titel 1 und 2 des Präliminare pro 1873 und über die einschlägigen Abschnitte des Rechenschaftsberichtes vom 1. August 1871 bis 1. August 1872. (Beilage Nr. 79.) Sodann weit Regierungsvorlagen allen übrigen Gegenständen voran-

2. Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über die Regierungsvorlage, betreffend die Durchführung des Reichsgesetzes vom 6. Februar 1869 über den gebührenfreien Grundtausch. (Beilage Nr. 85.)

3. Der heute auf der Tagesordnung gestandene Bericht des Finanz-Ausschusses über das Ansuchen der Stadtgemeinde Graz um käufliche Ueberlassung der Waisenhaus-Kaserne. (Beilage Nr. 64.)

4. Der Bericht des Sonder-Ausschusses für Sanitäts- und Armenwesen über die Berichte des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 15 und 17), betreffend die öffentliche Armenpflege. (Beilage Nr. 75.)

5. Bericht des Sonder-Ausschusses über die Vorlage des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 40), die Correction und Umlegung der Weiz-Birkfelder Bezirksstraße betreffend. (Beilage Nr. 80.)

6. Berichte über Petitionen, und zwar über die Petition des Bezirks-Ausschusses Pettau um Einreihung der Bezirksstraße Kollarien-Krapina aus der II. Classe in die I. Classe; sodann über die Petition des Bezirks-Ausschusses Umgebung Graz um Herstellung einer Zufahrtsstraße von Liebenau zum Bahnhofe der ungarischen Westbahn; über die Petition des Bezirkes Feldbach um Einreihung der von Gnas nach Feldbach führenden Bezirksstraße II. Classe in die I. Classe.

Würde uns nach der öffentlichen Sitzung noch Zeit überbleiben, so werde ich eine vertrauliche Sitzung halten.

Ich erkläre die Sitzung für geschlossen.

(Schluß der Sitzung 2 Uhr 10 Minuten.)