

Stenographisches Protokoll

über die

26. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 24. Juli 1901.

Inhalt.

Auflage.

Petitionen.

Mündlicher Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 3, mit den Bedeckungsanträgen zu dem Landesfonds-Voranschlage pro 1901 (Beilage Nr. 162 — Annahme der Anträge des Finanz-Ausschusses und des Abgeordneten Grafen Stürgkh).

Wahl eines Landes-Ausschussbeisitzers.

Wahl eines Ersatzmannes für den Landes-Ausschussbeisitzer an Stelle des Abgeordneten Konrad v. Forcher.

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 62, betreffend die Durchführung des Gesetzes zur Förderung des Localeisenbahnwesens in Steiermark in der Zeit vom Jänner 1900 bis Jänner 1901 (Beilage Nr. 136 — Annahme der Anträge des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten und des Abgeordneten Freiherrn v. Rokitsansky).

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 127, über das vom k. k. Eisenbahn-Ministerium gestellte Begehren nach kostenloser Überlassung der im Besitze des Landes befindlichen Prioritäts-Actien der Localbahn Fehring—Fürstenfeld aus Anlaß der Fortsetzung der Linie Fürstenfeld—Hartberg bis Friedberg (Beilage Nr. 151 — Annahme der Anträge des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten).

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 120, betreffend die allfällige Beitragsleistung des Landes Steiermark zur theilweisen Bedeckung des Kostenaufwandes für die Pöyrbahn (Beilage Nr. 152 — Annahme des Antrages des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten).

Antrag der Abgeordneten Johann Gerlig, Lipp und Genossen

auf Errichtung einer Obstverwertungsschule für Bauernsöhne an der Landes-Ackerbauschule zu Grottenhof.

Antrag des Abgeordneten Kiegler und Genossen, um Unterstützung der durch Hochwasser und Hagelschlag zu Schaden gekommenen Bewohner der Gemeinde und Ortschaft Einach im Gerichtsbezirke Murau und wegen Schutz dieser Ortschaft vor weiteren Hochwasserbeschädigungen.

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 220 der Stadtgemeinde Graz, betreffend den Bau einer Vollbahn von Gleisdorf nach Hartberg (Beilage Nr. 173 — Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses und des Abgeordneten Reitter).

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses mit Vorlage entsprechender Anträge, betreffend die Petition Nr. 279 des Syndicates Salza, um Gewährung einer Subvention seitens des Landes Steiermark für die projectierte elektrische Schmalbahn Groß-Keifling—Kafing (Mariazell)—Terz—Kernhof (Beilage Nr. 149 — Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses).

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über die Petition Nr. 13, betreffend die Gewährung einer Subvention von 600.000 Kronen aus Landesmitteln zum Baucapitale der Sulmthalbahn und über den Antrag des Abgeordneten Freiherrn v. Rokitsansky und Genossen, Beilage Nr. 83, betreffs Subventionierung der Sulmthalbahn [Leibnitz—Wies] (Beilage Nr. 164 — Annahme des Antrages des Abgeordneten Freiherrn v. Kellersperg).

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 318, der Bewohner des Marktes Rohitsch und des Actions-Comités in Angelegenheit des Banes der Eisenbahn St. Georgen, respective Grobelno—Sauerbrunn—Landesgrenze (Beilage Nr. 176 — Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses).

Mündlicher Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 87 der Marktgemeinde Birrfeld wegen Ausbaues der Bahn von Weiz durch das Feifritzthal, eventuell nach Anger und Hartberg — (Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses).

Beginn der Sitzung 10 Uhr 15 Minuten vor-mittags.

Vorsitzender: Landeshauptmann Excellenz Edmund Graf Attems.

Schriftführer: Die Abgeordneten Caspar Freiherr v. Kellersperg und Ludwig Lipp.

Von Seite der Regierung anwesend: Se. Excellenz Statthalter Manfred Graf Clary und Aldringen.

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

Zum Protokolle der gestrigen Sitzung hat sich der Herr Abgeordnete Walz zum Worte gemeldet; ich ertheile ihm dasjelbe.

Abg. **Walz** (St.-G. Bruck): Hohes Haus! Wie ich aus den öffentlichen Blättern und dem stenographischen Protokolle entnommen habe, hat Se. Excellenz der Herr Statthalter in seiner Erwiderung meiner vorgestern vorgebrachten Bemerkungen, bezüglich des Verhaltens der Steuerbehörden Pauschalverdächtigungen genannt. Nachdem der immer unterbrechungsüchtige Herr Landeshauptmann die Gelegenheit, mich gegen diesen Vorwurf zu schützen, verabsäumte, so sehe ich mich genöthigt, hiermit dies selbst zu thun und Sr. Excellenz den Nachweis zu erbringen, daß meine Ausführungen sich nur auf Thatfachen gründen.

In der Landes-Berufungscommission, dessen Mitglied ich bin, ist es allgemeiner Uus, bei zweifelhaften Fätirungen den zweieinhalb, ja selbst den dreifachen Catastral-Reinertrag als steuerpflichtiges Einkommen aus Grund und Boden anzunehmen. Diese Art Abschätzung ist im Gesetze nicht begründet, daher ein Willküract! Der Catastral-Reinertrag darf bei der Einkommensteuer-Abschätzung deshalb nicht in Vergleich genommen oder in Betracht gezogen werden, weil die Basis auf welcher sich die Einkommensteuer gründet, ganz verschieden ist von der Grundlage, auf welcher sich der Catastral-Reinertrag aufbaut. Ich verweise zum Beispiele darauf, daß auf die Höhe des Catastral-Reinertrages der Zusammenhang der Wirtschaft, die Größe der Parzellen, die Art der Bewirtschaftung, ob extensiv oder intensiv gar keinen Einfluß hat; denn für die Besteuerung des Catastral-Reinertrages ist einzig und allein die Bonität und die Lage des Grund und Bodens maßgebend; anders ist es, wenn das tatsächliche Einkommen eines Grundbesizers bestimmt werden soll, da nimmt der Umstand, ob eine Parzelle groß oder klein und dergleichen ist, schon einen bestimmenden Einfluß. Ich will Sie durch weitere Beispiele nicht ermüden, und bemerke nur,

daß ich in der Landescommission zu wiederholtenmalen gegen diesen Vorgang protestiert habe, sohin berechtigt war, dieses gesetzlich nicht gerechtfertigte Vorgehen als Willküract zu bezeichnen. Se. Excellenz hatte nach meinem Dafürhalten nicht das Recht, mir Pauschalverdächtigungen vorzuwerfen; wenn ich keine Namen genannt habe, so geschah dies, weil ich glaube, daß es parlamentarisch unstatthaft ist, dies zu thun. Sollte Se. Excellenz der Herr Statthalter concrete Thatfachen und Namen wünschen, so bin ich bereit, diese jeden Augenblick zu geben. (Rufe: „Bravo, sehr gut!“)

Landeshauptmann: Im übrigen hat zu dem Protokolle der gestrigen Sitzung niemand etwas zu bemerken, so daß ich es für genehmigt erklären kann.

Aufgelegt wurde:

der Bericht des Landescultur-Ausschusses über den Antrag des Abgeordneten Freih. v. Rokitanaky und Genossen, Beilage Nr. 95, betreffend die Errichtung einer zwanglosen Landes-Viehversicherung (Beilage Nr. 182);

der Bericht des Landescultur-Ausschusses über den Antrag des Abgeordneten Größwang und Genossen, Beilage Nr. 102, auf Änderung, beziehungsweise Ergänzung des Jagdgesetzes vom 23. December 1898, behufs Erklärung der Eichhörnchen zum jagdbaren Wilde (Beilage Nr. 184);

das Verzeichnis Nr. 68 mit Bericht und Anträgen über die dem combinirten Finanz- und Unterrichts-Ausschusse zugewiesenen Petitionen Nr. 308 und 251;

das Verzeichnis Nr. 69 mit Bericht und Anträgen über die dem Finanz-Ausschusse zugewiesenen Petitionen Nr. 303, 146, 125 und 355;

das Verzeichnis Nr. 70 mit Bericht und Anträgen über die dem Finanz-Ausschusse zugewiesenen Petitionen Nr. 351, 337 und 354;

das Verzeichnis Nr. 71 mit Bericht und Anträgen über die dem Finanz-Ausschusse zugewiesenen Petitionen Nr. 222, 212, 141 und 310.

Der Landescultur-Ausschuss spricht an die Genehmigung zur mündlichen Berichterstattung über die Landtags-Beilage Nr. 140, Antrag des Abgeordneten Rudolf Dehne und Genossen, betreffend die Errichtung einer Thierarznei-Mittelschule in Graz. Der Antrag lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuss wird beauftragt

1. die Errichtung einer Thierarznei-Mittelschule mit Veterinärklinik für die Alpenländer in Graz im Einvernehmen mit der hohen Regierung einem eingehenden Studium zu unterziehen;

2. Erhebungen zu pflegen, ob die bestehende Landes-Hufbeschlags- Lehr- und Thierheilanstalt durch entsprechende Adaptierung zur Umgestaltung in eine Thierarznei-Mittelschule in Betracht kommen kann;

3. mit der hohen Regierung wegen Bestreitung der Baukosten und Inanspruchnahme des Professors für Seuchenlehre und Veterinärkunde als Lehrkraft für diese Anstalt in Verhandlung zu treten und unter Vorlage eines Kostenvoranschlages über das Resultat der eingeleiteten Erhebungen in der nächsten Session dem hohen Landtage Bericht zu erstatten und geeignete Anträge zu stellen."

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Johann Gerlich.

Ferner die mündliche Berichterstattung über die Landtags-Beilage Nr. 139, Antrag der Abgeordneten Fehrer, Mosdorfer und Genossen, betreffend die theilweise Umlegung der von Frohnleiten nach Passail führenden Bezirksstraße II. Classe. Der Antrag lautet (liest):

"Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, mit der Bezirksvertretung Frohnleiten wegen der Instandsetzung der in den Gemeinden Schrems und Tulwitz gelegenen, in die projectierte Bezirksstraße Frohnleiten-Passail einzubeziehenden Gemeinewege das Einvernehmen zu pflegen und sobald die Aufbringung dieser Instandsetzungskosten und die Übernahme der neuherzustellenden Straßenstrecke als Bezirksstraße II. Classe gesichert ist, die erforderlichen Schritte zum Ausbau der Bergstrecke einzuleiten und hierüber in der nächsten Session Bericht zu erstatten und Anträge zu stellen."

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Sutter.

(Die mündlichen Berichterstattungen werden genehmigt.)

Nachdem die gestrige Sitzung wegen Beschlussunfähigkeit abgebrochen werden mußte, habe ich an sämtliche Abgeordnete die Einladung und gleichzeitig die Tagesordnung für die heutige Sitzung versenden lassen; diejenigen Herren, welchen dieselbe in Graz nicht zugestellt werden konnte, haben diese mittelst Post erhalten. Die Tagesordnung ist die gleiche geblieben, sowie sie in der gestrigen Sitzung aufgestellt war, und wir haben die Sitzung heute fortzusetzen in dem Punkte, bei welchem die gestrige Sitzung abgebrochen wurde. Wir sind nämlich in der Berathung über den Antrag des Finanz-Ausschusses bezüglich des Bedeckungsaufwandes pro 1901 bei der Abstimmung über Punkt 4 geblieben, und war zur Abstimmung gestellt der Antrag des Herrn Abgeordneten Grafen Stürgkh.

Ich werde nunmehr neuerlich die Abstimmung über Punkt 4 in der Fassung, wie ihn der Herr Abgeordnete Graf Stürgkh vorgeschlagen hat, vornehmen. Gegenüber dem vorliegenden Antrage des Finanz-Ausschusses befindet sich im letzten Absage des Punktes 4 die Abänderung eingesetzt, wonach es heißt „weilers die Einhebung einer 51percentigen Umlage auf die allgemeine Erwerbsteuer u. s. w.“ Der Absatz 4 würde demnach lauten (liest):

„4. Ferner wird zur Bedeckung des hiernach noch verbleibenden unbedeckten Abganges per 6,932.361 Kronen beschlossen die Einhebung einer 45percentigen Umlage auf die Grundsteuer, die reelle und ideelle Hausclassensteuer, die reelle und ideelle Hauszinssteuer, die 5percentige Steuer vom Reinertrage der laut Landesgesetzes vom 7. Juli 1897, L.-G. und B.-Bl. Nr. 67, von den Landes-Umlagen befreiten Neubauten in Graz, die Erwerbsteuer der zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Unternehmungen, die Rentensteuer und die staatliche Besoldungssteuer nach Berücksichtigung der präliminierten Abschreibung im angenommenen Gesamtbetrage von K 12,278.225 mit „ 5,525.199 weilers die Einhebung einer 51percentigen Umlage auf die allgemeine Erwerbsteuer, einschließlich der Erwerbsteuer von den Hausier- und Wandergewerben im präliminierten Gesamtbetrage von K 1,371.883 mit „ 699.660.“

Ich werde, nachdem zu diesem Punkte gestern die namentliche Abstimmung beantragt wurde, und da die namentliche Abstimmung das sicherste Mittel ist, im vollsten Maße die Beschlussfähigkeit des Hauses zu constatieren, so werde ich auch heute so vorgehen und eruche diejenigen Herren, welche dem Antrage des Herrn Abgeordneten Grafen Stürgkh zustimmen wollen, beim Namensaufrufe mit „Ja“ und diejenigen, welche denselben ablehnen wollen, mit „Nein“ zu antworten.

(Bei der hierauf erfolgten Abstimmung über Namensaufruf stimmen mit „Ja“ die Herren Abgeordneten: Edmund Graf Attems, Franz Graf Attems, Alois Baumer, Rudolf Dehne, Dr. Julius v. Derichatta, Johann v. Fehrer, Anton Fürst, Johann Gerlich, Rudolf Freiherr v. Hackelberg, Ferdinand Hautmann, Caspar Freiherr v. Kellersperg, Dr. Gustav Kokoschinegg, Adalbert Graf Kottulinsky, Karl Graf Lamberg, Josef Lenko, Dr. Leopold Link, Ludwig Lipp, Alfred Freiherr von Moscon, Franz Mosdorfer, Hans von Pengg,

Mois Bosch, Johann Reitter, Josef Rochlitzer, Friedrich Freiherr v. Rokitanzky, Dr. Josef Schmiderer, Dr. Moriz N. v. Schreiner, Moriz Stallner, Paul Freiherr v. Störck, Karl Graf Stürgkh, Josef Sutter, Johann Thunhart, Anton Walz.)

Der Antrag des Herrn Abgeordneten Grafen Stürgkh ist einstimmig mit 32 Stimmen angenommen worden. (Rufe: „Bravo!“) Es entfällt demnach die Abstimmung über den Antrag des Finanz-Ausschusses.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über die Punkte 5 und 6 in der Fassung des Finanz-Ausschusses; dieselben lauten (liest):

- „5. Der hiernach noch unbedeckte Abgang mit K 707.502 ist aus den Überweisungen des Staates, und zwar:
- a) aus dem Gesetze vom 25. October 1896, N.-G.-Bl. Nr. 220, betreffend die directen Personalsteuern mit „ 332.000
- b) aus dem Gesetze vom 8. Juli 1901, N.-G.-Bl. Nr. 86, betreffend die Erhöhung der Brantweinabgabe mit . „ 300.000
- und im schließlichen Reste von . . . K 75.502 aus den Cassebeständen zu decken.

6. Für jene Vorräthe an gebrannten geistigen Flüssigkeiten, welche der im Artikel II des Gesetzes vom 8. Juli 1901, N.-G.-Bl. Nr. 86, vorgesehenen Nachsteuer unterliegen und für welche die derzeit bestehende Landesauflage auf gebrannte geistige Flüssigkeiten nachweislich tarifmäßig entrichtet worden ist, wird diese Auflage an die zur Entrichtung der Nachsteuer verpflichteten Personen aus dem Landesfonde rückerstattet, und wird der Landes-Ausschuss beauftragt, hiernach das erforderliche Einvernehmen mit der k. k. Statthalterei zu veranlassen.“

(Die Punkte 5 und 6 werden nach den Anträgen des Finanz-Ausschusses angenommen.)

Es gelangen nunmehr zwei Resolutionen zur Abstimmung, welche der Finanz-Ausschuss gestellt hat, und werde ich den Herrn Berichterstatter bitten, dieselben neuerdings zur Verlesung zu bringen.

Berichterstatter Graf Kottulinsky (liest):

„I. Der Landes-Ausschuss wird ermächtigt, wegen Pachtung von Verzehrungssteuer-Sectionen sich mit der k. k. Regierung in das Einvernehmen zu setzen, beziehungsweise sich an den Pachtungen einzelner Sectionen zu betheiligen.

II. Der Landes-Ausschuss wird beauftragt, bei der Sicherstellung der Landesauflage auf Bier

nach Thunlichkeit dafür zu sorgen, dass mit den betreffenden Steuerpflichtigen Abfindungen zustande kommen.“

(Die Resolutionen werden angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist die **Wahl eines Landes-Ausschuss-Beisitzers, aus dem ganzen Hause.**

Ich werde die Herren bitten, sich mit Stimmzettel zu versehen; ich werde die Urne auf die Rednertribüne stellen lassen und werde bitten, die Stimmzettel über Namensaufruf abzugeben.

(Über Namensaufruf geben die Abgeordneten die Stimmzettel ab. Nach Vornahme des Scrutiniums.)

Bei der Wahl eines Mitgliedes in den Landes-Ausschuss aus dem gesammten Hause wurden 41 Stimmen abgegeben; 38 Stimmen entfielen auf den Herrn Abgeordneten von Feyrer, der somit gewählt erscheint (Rufe: „Bravo!“), eine Stimme auf Herrn Abgeordneten Sutter und zwei Stimmzettel waren unbeschrieben.

Landes-Ausschuss-Beisitzer v. Feyrer: Indem ich erkläre, die auf mich gefallene Wahl anzunehmen, bitte ich, meine Herren, meinen besten Dank entgegen zu nehmen für die hohe Auszeichnung, die Sie mir zutheil werden ließen. Ich kann Ihr Vertrauen nur damit erwidern, dass ich meine volle Kraft aufwenden werde, um die Interessen des Landes zu fördern, und bitte ich, bei meiner Thätigkeit im Landes-Ausschusse mir Ihr Vertrauen nicht zu entziehen und Nachsicht zu üben, wenn der Erfolg meiner Thätigkeit hinter meinem Willen zurückbleiben sollte. (Rufe: „Bravo, Bravo!“)

Landeshauptmann: Wir kommen nunmehr zum nächsten Punkte der Tagesordnung, das ist die

Wahl eines Ersatzmannes für den Landes-Ausschuss-Beisitzer an Stelle des Abgeordneten Konrad v. Forcher.

Ich werde wieder die Stimmzettel über Namensaufruf einfordern.

(Über Namensaufruf geben die Abgeordneten die Stimmzettel ab. Nach Vornahme des Scrutiniums): Bei der Wahl des Landes-Ausschuss-Beisitzer-Stellvertreters wurden 40 Stimmzettel abgegeben. 37 Stimmen entfielen auf den Herrn Abgeordneten Caspar Freiherrn von Kellersperg, welcher somit als Ersatzmann des Herrn Landes-Ausschuss-Beisitzers v. Feyrer gewählt erscheint, zwei Stimmen auf den Herrn Abgeordneten Rochlitzer; ein Zettel war unbeschrieben.

Abg. Freiherr von **Kellersperg** (G.-G.-B.): Ich erlaube mir für die auf mich gefallene, sehr ehrende Wahl zum Landes-Ausschuss-Beisitzer-Stellvertreter, dem hohen Hause meinen herzlichsten Dank zu sagen.

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 62, betreffend die Durchführung des Gesetzes zur Förderung des Local-Eisenbahnwesens in Steiermark in der Zeit vom Jänner 1900 bis Jänner 1901. (Beilage Nr. 136.)

Ich erlaube den Herrn Berichterstatter die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Dr. Rinf** (von der Tribüne): Hohes Haus! Gestatten Sie mir zunächst Ihre Aufmerksamkeit auf den Umstand zu lenken, daß seit dem Inkrafttreten des Localbahn-Gesetzes nunmehr ein Zeitraum von 10 Jahren, also ein Decennium verstrichen ist. Wir leben zwar heute in den Zeiten der Jubiläen, aber ich glaube, meine Herren, daß wir zu einer Jubiläumsfeier bezüglich der Landesbahn keinen Anlaß haben.

Ich glaube aber, daß es sich immerhin ziemt, wenigstens einen kurzen Rückblick zu machen auf die Erfolge, die wir mit diesem Localbahn-Gesetze in Steiermark in diesem Decennium erreicht haben, und zurückzublicken auf die guten und bösen Erfahrungen, die wir mit unserem Localbahn-Gesetze im Laufe dieser Zeit gemacht haben.

In der einen Richtung, was die Entwicklung des Localbahnwesens betrifft, können wir sagen, daß sich das Localbahnetz in Steiermark bedeutend ausgedehnt hat, und daß wir ohne dieses Landesgesetz höchstwahrscheinlich die meisten der gebauten Landesbahnen bis heute noch nicht ausgebaut hätten. Wir besitzen gegenwärtig fünf Landesbahnen, die nach diesem Landesgesetz mit den Mitteln des Landes unter den Voraussetzungen dieses Gesetzes gebaut worden sind und zwar die Linie Gills-Wöllan, die zuerst gebaut wurde, Preding-Wieselndorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Nu-Seewiesen und die Murthalbahn Unzmarkt—Manterndorf, welche bekanntlich als eine Landes-Aktiengesellschaft errichtet worden ist. Diese Bahnen haben zusammen 174 Kilometer Länge und wurde darin ein Capital von 8,878.783 Kronen investiert, und wenn Sie die Murthalbahn mit ihrem Anlagecapital dazunehmen, so repräsentieren diese Bahnen ein Capital von 14,346.314 Kronen. Mit dem Baue von Landesbahnen wurde kurze Zeit nach Inkrafttreten des Gesetzes begonnen. Schon ein Jahr nach dem Inkrafttreten des

Gesetzes wurde die Linie Gills-Wöllan und zwar im December 1891 eröffnet. In kurzen Intervallen wurden die anderen Bahnen eröffnet, die letzte, nämlich die Murthalbahn, im October 1894. Seit dem Jahre 1894 ist auf allen Wipfeln Ruhe und es ist auch nicht einmal der Versuch gemacht worden, noch eine Landesbahn nach diesem Gesetze zu bauen. Im Gegenteil, wie Sie heute bei den Berathungen über die verschiedenen Petitionen, welche vorliegen, die Wahrnehmung machen werden, scheint man geneigt zu sein, die neue, durch das Gesetz vorgezeichnete Richtung zu verlassen und wieder zum alten Systeme der Subventionierung von Bahnen unter gewissen Voraussetzungen zurückzukehren.

Man muß sich nun zunächst fragen, worin die Ursachen dieser Erscheinungen liegen; dieselben liegen darin, daß die Absichten des Gesetzes sich nicht voll erfüllt haben. Sie haben sich nur in der Richtung erfüllt, daß es dahin gekommen ist, ohne Unterstützung des Staates, nur durch die Mittel des Landes und unter theilweise nicht gerechtfertigten großen Opfern der Bezirke, Gemeinden und Privatinteressenten Bahnen ins Leben zu rufen. Der Staat hat dies neue System patronisirt, weil er zumeist für diese Eisenbahnbauten zu finanziellen Unterstützungen nicht herangezogen wurde und derselbe in die Lage kam, alle Lasten anderen Schultern aufzuerlegen, während bei dem alten Systeme der Subventionierung solche Privatbahnen entweder gar nicht oder nur mit der Unterstützung des Staates gebaut worden sind. Daß dieses neue System dem Staate aus dem von mir angedeuteten Grunde sehr bequem war, ist sehr begreiflich und umso begreiflicher, wenn Sie sich gegenwärtig halten, daß dieses Gesetz, welches als ein Ideal hingestellt wurde, auch in anderen Ländern Nachahmung gefunden hat. Ich darf zum Trost für uns anführen, daß auch in anderen Ländern die gleichen, zum Theile noch wesentlich ungünstigere Erfahrungen gemacht wurden. Die Absicht des Gesetzes bestand darin, mit dem billigen Gelde des Landes und unter Ausschließung jedes Unternehmergewinnes Bahnen zu bauen und zu betreiben. Das Land hat nun erstlich nicht wesentlich billiger gebaut, namentlich nicht in jenen Fällen, wo wir mit bedeutenden Kostenüberschreitungen zu rechnen hatten. Das Land hat aber auch insofern traurige Erfahrungen gemacht, als nach diesem Gesetze, und das ist, glaube ich, der Hauptnachtheil, nicht nur alle Gefahren der Bahnen während des Baues auf das Land überwältigt sind, sondern weil auch das Risiko für den Betrieb durch die ganze Concessionsdauer vom Lande als Geldgeber zu tragen ist. Das Land muß das investierte Anlagecapital verzinsen ohne Rücksicht darauf, ob die Rentabilitätsberechnungen den gemachten Er-

fahrungen entsprechen und ob die von dritter Seite verlangten Garantien ausreichen oder geleistet werden. Das Land als Eigenthümer der Landesbahnen hat weiters das ganze Risiko für alle Zufälligkeiten, welche den Bahnbestand treffen, sogar für die vis major auf sich genommen. Wie groß dieses Risiko ist, haben wir bereits erfahren und werden in späteren Jahren häufig darauf zurückkommen. Jede Investition, jede Erweiterung hat das Land ohne Beihilfe zu bestreiten.

Wir haben uns früher mit Subventionen ein für allemal abgefunden. Unser Opfer, unsere Haftung war bei dieser Form der Unterstützung eine ziffermäßig beschränkte. Wir geben das Geld entweder à fond perdu und rechneten in der Regel nicht mit der Aussicht, selbst aus den übernommenen Stammaction ein Erträgnis zu erhalten. Wir hatten aber auch unser Risiko damit abgeschritten und der Staat, der die Pflicht hat zu sorgen, daß bestehende Communicationen erhalten werden, hat mit der Concessionierung die Aufgabe übernommen, für eine nothleidende Bahn einzuspringen und die Communicationen aufrecht zu erhalten. Ich will Sie hier nicht damit behelligen, Ihnen ziffermäßig auszurechnen, welche Opfer das Land gebracht und welche das Land noch zu bringen haben wird, und möchte nur, um diesem Schattenbilde auch eine Lichtseite entgegenzustellen, darauf hinweisen, daß die Opfer des Landes nicht ohne Nutzen waren, daß bedeutende wirtschaftliche Vortheile durch den Bau der Localbahnen erreicht, Handel, Gewerbe, Industrie gefördert wurden, und daß mit der Entwicklung des Verkehrs, des Handels und Wandels auch die Steuerkraft gehoben wurde. Auch darf, wie schon so oft betont wurde, nicht übersehen werden, daß in den Kosten für die Erhaltung der Bezirksstraßen wesentliche Ersparungen erzielt werden.

Ich habe bereits erwähnt, daß es scheint, als ob das hohe Haus wieder zu dem früheren Vorgange der Subventionierung von Localbahnen zurückkehren wollte, und werden in dieser Richtung verschiedene Vorschläge des Eisenbahn-Ausschusses an das hohe Haus gelangen, worüber Beschlüsse zu fassen sein werden. Darum habe ich es für nothwendig gehalten, das hohe Haus auf die Tragweite noch weiter zu bringender Opfer aufmerksam zu machen.

Wenn ich nun zu dem Berichte des Landes-Ausschusses zurückkomme, so möchte ich mich in Details nicht einlassen; wir hören immer dasselbe Lied, die Ergebnisse der Landesbahnen bewegen sich immer auf demselben Niveau, immer mehr absteigend, als wie aufsteigend. Der Landes-Ausschuß sagt auch in seinem vorliegenden Berichte, daß im Berichtsjahre sich die Verhältnisse im wesentlichen nicht gebessert haben; ich

werde mir daher erlauben, nur auf jene Theile in meinem Vortrage Rücksicht zu nehmen, welche Gegenstände betreffen, die eigentlich mit dem Berichte über die Betriebsergebnisse in keinem unmittelbaren Zusammenhange stehen. Wenn ich nun zu dem Capitel „ausgebauete Bahnen“ komme, so ist es zuerst die Bahn Gills-Wöllan. Diese Bahn war die erste Bahn, welche als Landesbahn gebaut wurde, und gebaut wurde zu einer Zeit, wo man der Meinung war, daß sie das Muster einer Bahn ist, welche nach dem Gesetze zu bauen wäre, weil alle Voraussetzungen hierfür vorhanden waren, und weil man die weitgehendste Sicherheit für die Verzinsung des Baucapitals für vorhanden erachtete und weil auch die sofortige Einlösung dieser Bahn durch den Staat nach der Betriebseröffnung in Aussicht stand. Heute müssen wir es zu unserem Bedauern aussprechen, daß die Bahn Gills-Wöllan eigentlich zum Schmerzenskind unserer ganzen Eisenbahnaction geworden ist. Wenn Sie den Bericht zur Hand nehmen, so werden Sie finden, daß im heurigen Jahre nur eine kleine, sehr unbedeutende Besserung in den Betriebseinnahmen eingetreten ist, daß im großen Ganzen der Verkehr sich nicht gehoben hat, und daß namentlich der Frachtenverkehr hinter den Erwartungen, die man von Anbeginn gestellt hat, unendlich weit zurückgeblieben ist, und zwar deswegen, weil diese Bahn, welche als Kohlenbahn gedacht war, eine unverhältnismäßig geringe Kohlenverfrachtung hat, und daher aus dieser Verfrachtung nur eine unbedeutende Einnahme aufzuweisen hat. Dieser Ausfall ist darauf zurückzuführen, daß während das Skalic-Werk vor dem Baue durch einen Schluß mit der Südbahn die Abnahme von 100.000 Tonnen Kohle gesichert hat, nach Ablauf des ersten Schlusses die Lieferungen für die Südbahn immer mehr reducirt wurden, so daß dieselben heute auf 10.000 Tonnen zurückgegangen sind. Die Verhältnisse an der Bahn wurden noch ungünstiger dadurch, daß auch die Fortsetzung dieser Linie die erwarteten Vortheile nicht gebracht hat, sondern daß im Gegentheile die Entwicklung des Verkehrs auch nach Ausbau der Bahn Gills-Wöllan über Unterdrauburg nach Wolfsberg—Zeltweg eine vollständige Transittlinie, welche eine Concurrenz-Linie der Südbahn bilden sollte, unterbunden blieb. Die Verhältnisse bleiben traurige, insoweit diese Hoffnungen sich nicht erfüllen.

Das hohe Haus hat im Vorjahre schon dem Landes-Ausschuße den Auftrag gegeben, für die Entwicklung des Verkehrs Sorge zu tragen und diesem Umstande seine volle Aufmerksamkeit zuzuwenden. Es waren zwei Momente, die auf die Hebung des Verkehrs fördernd einwirken sollten; einerseits die Ver-

mehrung des Zugverkehrs und andererseits die Ermäßigung der Tarife. In beiden Richtungen berichtet nun der Landes-Ausschuß, daß es ihm nicht möglich war, Erfolge zu erzielen; in der einen Richtung nicht, weil die Zugvermehrung insbesondere für den Personenverkehr mit bedeutenden Auslagen verbunden wäre, nachdem man sich nach den durch das Landes-Eisenbahnamt genau vorgenommenen Berechnungen die Kosten einer Zugvermehrung, welche von der Südbahn aus dem Betriebspauschale nicht gefordert werden können, und der Südbahn hätten besonders vergütet werden müssen, einen bedeutenden Ausfall zur Folge gehabt hätten. Nachdem diese Zugvermehrung seitens des Garantens Lapp verlangt wurde, so war es selbstverständlich, daß der Landes-Ausschuß diese Zugvermehrung nur unter der Bedingung zugestehen konnte, wenn Lapp seine Garantieleistung auch auf die eventuellen Mehrkosten aus der Zugvermehrung ausdehnen würde; Lapp hat aber diese Haftung abgelehnt, und um nun für das Land nicht eine solche Last zu übernehmen, konnte der Landes-Ausschuß unter diesen Verhältnissen auf eine Zugvermehrung nicht eingehen. Meine Herren, eine allen Anforderungen entsprechende Durchführung einer Vermehrung der Züge auf der Linie Gilli—Wöllan ist unendlich schwierig. Die Linie ist so recht keine Localbahn und auch so recht keine Durchzugsbahn; sie dient heute nicht der Befriedigung des Localverkehrs, weil der Verkehr der Züge für die Localinteressenten von einer Station zur anderen ungünstig ist, was in der Natur der Dinge liegt, weil die Linie zu lange ist, und infolgedessen das Intervall der Züge ein großes ist; sie befriedigt aber auch nicht dem Durchzugsverkehre, weil sie drei Anschlüsse an Hauptbahnen hat. Die Bahn soll dem Bedürfnisse derjenigen dienen, welche in Zeltweg anschließen wollen, dann denjenigen, welche auf der Kärntnerbahn Anschluss suchen und auch denjenigen, welche auf der Fahrt nach Gilli einen angenehmen Anschluss nach Süden brauchen. Meine Herren, wenn alle diese Verkehrsbedürfnisse befriedigt werden wollen, so genügt eine Zugvermehrung um ein bis zwei Züge in jeder Richtung nicht, sondern müssten wir wenigstens sechs Züge auf der Route einlegen. Bei einem Verkehr, wie er heute besteht, ist selbstverständlich eine solche Ausbildung des Zugverkehrs nicht durchführbar. — Was nun die Herabsetzung der Frachttarife betrifft, beziehungsweise die Ermäßigung, so wäre sie vom verkehrspolitischen Standpunkte außerordentlich gerechtfertigt; sie ist aber nur durchführbar, wenn die große Verkehrsrouten im einheitlichen Staatsbahnbetriebe sich befinden würde, und es könnte eine allgemeine Herabsetzung der Frachttarife nur dann durchgeführt werden, wenn diese Vorbedingung

vorhanden ist. Aus diesen Gründen konnte auch eine Tarifiermäßigung nicht eingeleitet werden. Abgesehen davon, scheiterten die Bestrebungen zur Einführung partieller Tarifiermäßigungen an der Haltung des Garantens Lapp, welcher seine Zustimmung zu solchen Maßnahmen davon abhängig gemacht hat, daß gleichzeitig eine Zugvermehrung für den Personenverkehr durchgeführt wird. Es sind also die Bemühungen des Landes-Ausschusses in beiden Richtungen vollständig resultatlos geblieben. Nun hat der hohe Landtag schon im Vorjahre nach langwierigen Berathungen mit allem Nachdrucke darauf hingewiesen, daß die heutigen Verhältnisse unmöglich fortbestehen können, und den Landes-Ausschuß beauftragt, sich an die Regierung wegen Verstaatlichung oder einheitliche Betriebsführung auf der ganzen Route von Zeltweg bis Gilli zu wenden. Der Landes-Ausschuß ist diesem Auftrage nachgekommen und hat sich an das Eisenbahnministerium gewendet; das Ministerium hat aber diese Eingabe mehr als ein halbes Jahr nicht beantwortet. Erst kurz vor Eröffnung des Landtages ist über nochmalige Urgeiz ein Erlaß an den Landes-Ausschuß gelangt, der datiert ist vom 22. Juni folgenden Inhaltes:

In demselben hat das Eisenbahn-Ministerium darauf hingewiesen, daß, obwohl die unbestreitbaren Vortheile der Einbeziehung dieser Strecke in eine einheitliche, unter staatlicher Verwaltung stehende Durchzugslinie von Zeltweg nach Gilli vom eisenbahnpolitischen Standpunkte keineswegs verkannt werden können, die concessionsmäßige Erwerbung der Localbahn Gilli—Wöllan durch den Staat im Hinblick auf die nach den bezüglichen Erhebungen für den Staat zu gewärtigenden finanziellen Opfer und die Ungeklärtheit der Verhältnisse in mehrfacher Beziehung dormalen nicht in Aussicht genommen werden könne, daß aber dagegen eventuell die Übernahme in den Staatsbetrieb in nähere Erwägung gezogen werden könnte, falls die gleichzeitig angeordneten Erhebungen ergeben würden, daß hierdurch der Staatsverwaltung keine zu weitgehenden finanziellen Opfer erwachsen werden.

Unter einem behielt sich das Eisenbahn-Ministerium bevor, dem Landes-Ausschusse das Ergebnis dieser Erhebungen mitzutheilen und gegebenenfalls den Landes-Ausschuß zur mündlichen Besprechung des Gegenstandes und eventuell zu diesfälligen Verhandlungen einzuladen.

Es liegt in diesem Erlasse vorläufig für uns ein sehr geringer Trost; auf der einen Seite wird die Verstaatlichung rundweg abgelehnt und andererseits die Regelung des einheitlichen Betriebes und die Übernahme derselben durch den Staat nur dann in Aussicht genommen, wenn dafür keine erheblichen Opfer vom Staate gebracht werden müssen. Nun, meine Herren, eine Über-

nahme des Betriebes ohne Opfer durch den Staat hat für uns nicht den geringsten Wert. Es ist notorisch und statistisch nachgewiesen, daß im allgemeinen der Staatsbetrieb auf Localbahnen kostspieliger ist, als der Betrieb von Localbahnen durch Privatbahnen. Ich könnte das durch Ziffern beweisen, ich glaube aber, daß die Herren ohnehin davon vollständig überzeugt sind. Der Eisenbahn-Ausschuß war aber der Ansicht, daß trotz der ablehnenden Haltung des Eisenbahn-Ministeriums in erster Linie noch auf dem Standpunkt beharrt werden soll, vom Staate die Verstaatlichung der Linie zu verlangen. Meiner Ansicht nach müßte das Land im Falle einer Verstaatlichung bereit sein, weitere Opfer zu bringen. Ich würde selbst eine Mehrbelastung den hieutigen Zuständen entschieden vorziehen, und ich glaube der Zustimmung des hohen Hauses sicher zu sein, wenn concrete Vorschläge der Regierung vorliegen werden. Der Staat hätte den Dienst für die Eisenbahn-Obligationen, die das Land zum Ausbaue der Linie hinausgegeben hat, zu übernehmen und eventuell würde das Land einen jährlichen Zuschuß im Falle von Abgängen leisten und dem Staate in dieser Beziehung entgegenkommen.

Selbstverständlich wären auch die Garantien zu einer solchen Zuschußleistung heranzuziehen.

Was nun die Betriebsübernahme durch den Staat betrifft, welche ich in zweite Linie stelle, so könnte unter Umständen eine solche für uns Vortheile bringen. Die Betriebsübernahme könnte erfolgen entweder auf Grund einer Pachtung, nämlich in der Form, daß die Staatsbahnen dem Lande jährlich eine gewisse Summe zur Verfügung stellt, welche annähernd für die Zinsen und Amortisation des investierten Capitals ausreicht. In diesem Falle müßte sich das Land, um diese Bahn von der Südbahn loszulösen und sie als Concurrenzbahn für die Zukunft zu gestalten, zum Ausbaue eines Frachtenbahnhofes in Cilli entschließen. Es ist vorauszusehen, daß die Südbahn, im Falle der Aufhebung des Betriebsvertrages, die Benützung ihres Bahnhofes in Cilli an die Bedingung der Erweiterung des Cillier Bahnhofes knüpfen würde. Eine Verpachtung wäre also durchführbar, eine solche könnte aber von der Regierung nicht im Verordnungswege, sondern nur mittelst eines Reichsgesetzes durchgeführt werden.

Es könnte aber auch eine andere Form der staatlichen Unterstützung, nämlich durch Übernahme des Staatsbetriebes gegen ein percentuelles Pauschale der Brutto-Betriebs-Einnahmen, wie dies bei vielen subventionierten Privatbahnen, auch in Steiermark bei Fehring—Fürstenfeld, Fürstenfeld—Hartberg und vielen Bahnen in Galizien, geschehen ist, erfolgen. Es wäre auch darin für das Land ein großer Vortheil gelegen,

nachdem thatsächlich heute die Betriebskosten über 68 Percent der Brutto-Einnahmen verschlingen, bei einem Betriebe, der höchst einfach ist. Die Behauptung, welche insbesondere Herr v. Lapp aufgestellt hat, scheint gerechtfertigt, daß der Betrieb ein kostspieliger ist und daß die Südbahn jährlich einen bedeutenden Gewinn aus diesem Betriebsgeschäfte erzielt, abgesehen von dem enormen Vortheil, daß sie den ganzen Frachtenverkehr in ihren Händen hat. Solange die Südbahn die Linie Cilli—Wöllan im Betriebe hat, werden wir auf einen Transitverkehr nicht zu rechnen haben, weil sie unsere Tarife unterbietet und den ganzen Verkehr auf ihre Hauptlinie leitet. Thatsache ist es ja auch, daß wir keinen Transitverkehr haben und daß die Frachten auch heute noch die viel längere Route über Marburg nach Cilli machen und daß die vom Staate mit einem Capitale von 12,000.000 fl. und einer Zinsengarantie von jährlich 272.000 fl. gebauten Linien Wöllan—Unter-Drauburg und Zeltweg—Wolfsberg ganz brach liegen. Ich kann dem hohen Hause mittheilen, daß die Ergebnisse des letzten Betriebsjahres dieser beiden Staatsbahnlinien geradezu desperate sind.

Aus alledem folgt, daß eine Wandlung dieser Verhältnisse nicht bloß das Landesinteresse, sondern im hohen Grade auch die bedrohten Staatsinteressen gebieterisch verlangen. Es ist Aufgabe des Staates, mit aller Entschiedenheit hier einzugreifen.

Im Falle der Betriebsübernahme durch den Staat könnten auch noch, Beispiele liegen schon vor, für Regiezwecke durch Kohlenabschlüsse eine Besserung des Frachtenverkehrs herbeigeführt werden. Weder die Südbahn noch die Staatsbahnen unterstützen das Stalic'sche Kohlenwerk, welches außerordentlich leistungsfähig ist, das Werk leidet daher unter dem Mangel an Absatz.

Ich habe bereits erwähnt, daß der Staat im hohen Grade an dieser Bahn interessiert ist, und ich kann mein Bedauern hier nicht unterdrücken, daß es den Reichsraths-Abgeordneten Steiermarks nicht gelungen ist, bei Gelegenheit der Investitions-Vorlage diese nothleidende Bahn in den Kreis des Investitions-Programmes aufzunehmen, zumal das Land Steiermark in der ganzen Investitions-Vorlage fast ganz unberücksichtigt geblieben ist, obwohl dasselbe für die Lasten aus den Bahnbauten gerade so aufkommen muß wie die anderen Länder, welche daraus die größten wirtschaftlichen Vortheile ziehen. Ich gebe zu, daß die Schwierigkeiten große waren, aber ich glaube, daß wir uns unter keinerlei Umständen abspesen lassen dürfen, sondern daß wir nach wie vor mit allen Mitteln, mit Zähigkeit und Ausdauer und, wenn nothwendig, auch mit Rücksichtslosigkeit

darauf bestehen müssen, daß baldigst Abhilfe geschaffen wird.

Es ist aber noch ein anderer Umstand, welcher unser Begehren um so berechtigter erscheinen läßt. Wir haben die Cilli—Wöllaner Bahn gebaut und es wurde dem Lande damals an maßgebendem Orte in Aussicht gestellt, daß die Bahn, wenn sie dem Verkehr übergeben ist, vom Staate übernommen werden wird, eine Zusage, die nicht eingehalten wurde. Das Land hat weiters auf die Aussicht der Schaffung einer großen Verkehrsrouten durch die Fortsetzung der Linie nach Unter-Drauburg und Zeltweg für die Anschlusslinien 400.000 Gulden in Stamm-Actien gezeichnet und auch eingezahlt. Unter den heutigen Verhältnissen hat das Land keinen Vortheil aus diesem Anschlusse für die Linie Cilli—Wöllan, und daher noch 400.000 Gulden nutzlos ausgegeben. Damit, meine Herren, glaube ich die Anträge, welche der Eisenbahn-Ausschuss übereinstimmend mit dem Landes-Ausschusse stellt, vollkommen gerechtfertigt zu haben. Ich kann es unterlassen, Ihnen das im Berichte des Landes-Ausschusses niedergelegte Ziffernmaterial und die Betriebs-Ergebnisse der Landesbahnen im Jahre 1899 mündlich vorzutragen. Eines muß ich am Schlusse doch noch hervorheben. Eine Landesbahn, bei welcher alle Voraussetzungen eingetreten sind und bei welcher das Localbahngesetz für Steiermark in der glücklichsten Weise zur Anwendung gekommen ist, haben wir. Diese Landesbahn ist die Linie Kapfenberg—Au-Seewiesen, welche trotz bedeutender Überschreitungen des ursprünglichen Baucapitales nicht nur die volle Verzinsung und Amortisation des investierten Capitales, sondern im letzten Jahre sogar schon einen Überschuss aufzuweisen hat. Wäre es uns gelungen, auch die anderen Landesbahnen auf derselben gefunden, volkswirtschaftlichen Basis zu bauen, dann, meine Herren, hätten wir keine Schmerzen und Sorgen. Ich schließe damit, daß ich die vom Eisenbahn-Ausschusse zu diesem Capitel gestellten Anträge dem hohen Hause zur Annahme empfehle und erlaube ich mir, dieselben zur Verlesung zu bringen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die ausgebauten Linien Cilli—Wöllan, Preding—Wieselndorf—Stainz, Böltzschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen, endlich die Murthalbahn Unzmarkt—Mauterndorf und über den Stand der Verhandlungen bezüglich einer Zugvermehrung, die Erstellung einheitlicher Tarife, sowie über die Verstaatlichung erstgenannter Linie, wird zur Kenntniss genommen.

2. Der Landes-Ausschuss wird beauftragt, seine Bemühungen wegen Verstaatlichung der Linie Cilli—Wöllan oder Einbeziehung derselben in den einheitlichen Staatsbetrieb unter thunlichster Wahrung der Interessen des Landes mit allem Nachdrucke fortzusetzen und über das Ergebnis der einschlägigen, unter Beziehung der Garantien mit der k. k. Regierung zu pflegenden Verhandlungen in der nächsten Session Bericht zu erstatten.“

Landeshauptmann: Ich erlaube mir dem hohen Hause vorzuschlagen, den Bericht des Eisenbahn-Ausschusses nach den Abtheilungen, wie sie im Berichte vorgelesen sind, in Erörterung zu ziehen, und eröffne, da ein Widerspruch nicht erfolgt, über den vom Herrn Berichterstatter vorgetragene Theil die Debatte.

Abg. Freiherr von Hofitausky (M.-G. Leibnitz): Hoher Landtag! Ich verhehle mir keineswegs, daß es sehr leicht ist, post festum, und nachdem einmal die Thatfachen gesprochen haben, Recriminationen zu erheben für Unterlassungen und Begehungen, welche der Vergangenheit angehören. Ich gehe sogar so weit, meine Herren, daß ich in loyalster Weise erklären will, daß ich mir gar nicht ganz darüber im Reinen und Klaren bin, ob ich, wenn ich seinerzeit, als der Local-Eisenbahnrummel dieses hohe Haus beherrscht hat, die Ehre gehabt hätte, diesem hohen Hause anzugehören, mich von diesem Rummel hätte emancipieren können.

Allein, wie die Thatfachen heute liegen, meine Herren, ist es gewiß unsere Pflicht, die Pflicht jedes einzelnen Abgeordneten, darüber sich klar zu werden, welche Wege die besten und welche Wege als die kürzesten angesehen werden können, um aus dieser Eisenbahn-Calamität, in welcher sich das Land befindet, herauszukommen. Ich weiß es ganz besonders dem Herrn Referenten zu danken, daß er heute mit ganz ungeschminkten Worten selbst die Fehler jener Verträge zugegeben hat, die seinerzeit das Land gemacht und ich weiß ihm deshalb besonderen Dank, weil es eine Art Selbstverleugnung des Referenten ist, diese Fehler einzugestehen, nachdem er selbst seinerzeit im engeren Comité gefessen ist, in welchem diese Verträge und diese Bestimmungen für das Land abgeschlossen wurden.

Meine Herren! Ich will das hohe Haus damit nicht aufhalten, daß ich auf die einzelnen Fragen zu sprechen komme, ich glaube, daß wir das heute im Landtage nicht mehr nöthig haben, denn jedes einzelne Mitglied des hohen Hauses weiß ganz gut, wo der Schuh das Land drückt, weiß ganz gut, wo die Wunden des Landes-Eisenbahnwesens liegen. Ich möchte nur drei Gesichtspunkte ganz kurz streifen. Einmal den ersten bezüglich

lich jener Bahnen, welche insbesondere schwer das Landesbudget in Anspruch nehmen; weiters den zweiten betreffend die Frage der Beitragsleistung der Bezirke und endlich den dritten, der übrigens auch vom Herrn Referenten gestreift wurde und der auch — und ich drücke hier dem Eisenbahn-Ausschusse meinen ganz besonderen Dank aus — in ziemlich unzweideutiger Weise auf Seite 3 des Berichtes des Eisenbahn-Ausschusses betont erscheint, nämlich, wie man auf beste Art und Weise aus diesen Verhältnissen herauskommen kann. Bei der Cilli—Wöllaner Bahn will ich mich nur ganz kurz aufhalten; ich will alles, was zu sagen wäre, nicht wiederholen, nachdem dies in diesem hohen Hause oft genug gesagt wurde. Ich will keine Recriminationen führen gegen den Vertrag, der seinerzeit unter dem Beistande von Rechtsgelehrten mit Daniel von Lapp abgeschlossen wurde, und über die Verhältnisse wie sie heute zwischen der Cilli—Wöllaner Bahn und der Südbahn obherrschen, ich will nur feststellen, daß das Land Gefahr läuft, im nächsten Jahre, und ich glaube nicht zu irren, daß der Herr Referent das nicht betont hat, wenn diese Verhältnisse nicht saniert sind, bezüglich der Garantieleistung des Daniel von Lapp nur auf den Bergbau desselben beschränkt zu sein, nachdem, wenn ich richtig unterrichtet bin, der Vertrag dahin geht, daß in den nächsten Jahren Daniel von Lapp nicht mehr mit seinem Gesamtvermögen, sondern nur mit dem Bergwerke zu Stalic für seine Garantiebeiträge haftet. Ich will nur hinweisen, daß dieses Bergwerk von ziemlich problematischem Werte ist, weil die Kohle ziemlich hygroskopisch ist und nicht jene Qualitäten aufweist, die von einer gewöhnlichen Braunkohle verlangt werden können und ich möchte nur betonen, daß ich froh sein werde, wenn ich eines Besseren belehrt werde, daß das Land nicht Gefahr läuft, in den nächsten Jahren in den Besitz dieses Bergwerkes zu gelangen, welches für das Land gewiß keine besonders volkswirtschaftliche Erwerbung bedeuten wird.

Meine Herren! Es hat der Herr Referent ohnedies das, was ich sagen wollte, in seiner Rede gestreift, daß auch das Verhältnis zur Südbahn dazu beiträgt, daß die Cilli—Wöllaner Linie immer mit einem Deficit für das Land abschließt, und es hat der Herr Referent auch erwähnt, daß die Südbahn ganz bestimmte Maßnahmen in ihrer Tarifpolitik verfolgt, um dahin zu wirken, daß die Tarife auf der Strecke Unterdrauburg über Wöllan nach Cilli bedeutend theurer sind als über Marburg nach Cilli, obwohl die erste Strecke Unterdrauburg—Cilli um circa 71 Kilometer kürzer ist. Das sind Thatjachen, die nicht weggeleugnet werden können, und ich möchte bezüglich dieser Sache nur feststellen, daß ich mir eine Sanierung dieser Verhältnisse nicht anders denken kann,

als daß eben seitens des Landes-Ausschusses ganz energisch dahin gearbeitet wird, daß diese Bahn endlich nicht nur in die Staatsverwaltung, sondern überhaupt vom Staate übernommen wird.

Meine Herren, ich begreife aber auch nicht, dieses gar nicht begründete Sparsystem bezüglich des Landes-Eisenbahnfondes. Wir haben in diesem Fonds nach den Aufklärungen des Landes-Eisenbahnamtes — ich bin zwar nicht in der Lage, das schnell nachzusehen, ich glaube aber nicht, mich zu irren — etwas über neun Millionen Kronen Barbestand; ich bin nun der Ansicht, daß es für das finanzielle Wohl des Landes viel besser sein würde, wenn man diesen Krebschaden, welchen diese beiden Bahnen, insbesondere Cilli—Wöllan und Preding-Wiefelsdorf—Stainz für das Land bedeuten, durch eine radicale Operation, die dem Lande vielleicht einige Millionen kosten wird, vom Körper des Landes entfernt, und dadurch die Gefahr vermeidet, daß wir durch Jahre und Jahrzehnte hindurch weiter für eine hinhaltende Behandlung, das Doppelte zahlen müssen, als wir für einen raschen operativen Eingriff ein für allemal zu zahlen genöthigt wären.

Meine Herren, es muß einmal die Überzeugung in diesem hohen Hause zum Durchbruche kommen, daß wir Opfer bringen müssen, um diese unleidlichen Verhältnisse für das Land ein für allemal wegzuschaffen, und ich möchte sagen, daß ich dem Herrn Referenten sehr dankbar bin, daß er in seinem Berichte, beziehungsweise im Berichte des Eisenbahn-Ausschusses auf Seite 3, Alinea 1, geradezu diesen meinen Standpunkt eingenommen und dadurch geradezu im voraus zugegeben hat, daß das, was ich heute gesprochen habe, richtig ist.

Meine Herren! Ich will über unser Eisenbahnwesen im allgemeinen nicht mehr sprechen, ich will nur bezüglich der Linie Preding-Wiefelsdorf—Stainz bemerken, daß ich es im Berichte des Eisenbahn-Ausschusses vermisse, daß in nächster Zeit — ich glaube nicht, daß ich ihn zu flüchtig durchgegangen bin und das übersehen habe — eine namhafte Investition bezüglich dieser Bahn beansprucht werden wird müssen, nachdem die Schwellen der Stainzer Bahn so schadhast sind, daß eine Auswechslung derselben unbedingt in nächster Zeit nothwendig sein wird. Ich will nicht mit dem Landes-Eisenbahnamte mich in eine Kritik einlassen wieso und warum dem Eisenbahnamte ein Vorwurf gemacht werden kann, daß diese Schadhastwerdung der Schwellen in einer Zeit stattgefunden hat, wo noch nicht zu erwarten gewesen wäre, daß diesbezüglich Schäden vorhanden sind, ich stelle nur fest, daß, wenn jene Erhaltungsarbeiten vorgenommen worden wären, die vor-

genommen werden hätten sollen, so würden diese Schwellen vielleicht heute noch intact sein.

Ich komme nun zum zweiten Punkt meiner Ausführungen, und das ist die Beitragsleistung der Bezirke. Wenn wir die Bilanz ansehen, die im Berichte des Landes-Ausschusses über die Durchführung des Localbahngesetzes vorliegt, so werden wir finden auf Seite 20 dieses Berichtes unter den Activen, und zwar unter den Garantierückständen, daß die Bezirke — ich will ganz absehen von dem Garantierückstande des Daniel von Lapp, daß die Bezirke Preding-Wieselndorf—Stainz mit 47.725 K, die Bezirke Pölttschach—Gonobitz mit 51.033 K und die Bezirke Kapfenberg—Au-Seewiesen mit 11.711 K im Rückstande sind. Nun, bezüglich des Bezirkes Kapfenberg—Au-Seewiesen dürfte ich vielleicht vom Herrn Referenten aufgeklärt werden, nachdem wir gerade früher gehört haben, daß diese Bahn eine Musterbahn ist und ebenfalls diese Garantiebeiträge seitens der Bezirke durch mustergiltige Führung und Verzinsung dieses Eisenbahn-Unternehmens in einer oder der andern Form bezahlt werden können (Berichterstatter Dr. Linf: „Sind schon gezahlt!“), umso schöner und zu begrüßender. Es erübrigt mir nur noch auf den Aufwand der Bahnen Pölttschach—Gonobitz und Preding-Wieselndorf—Stainz zu verweisen und ich möchte dem Herrn Referenten und dem Herrn Landes-Ausschuss-Veisiger Dr. Schmiderer sowie dem hohen Hause zur Erwägung anheimstellen, was ich hierin vorbringe. Man mag die Sache drehen wie man will, so kommt man doch immer zu dem Resultate, das eigentlich den seinerzeitigen Landes-Ausschuss die moralische Schuld an den Beitragsleistungen dieser Bezirke trifft. Ich weiß es wird eingewendet werden seitens des Landes-Ausschusses, das lag in dem freien Ermessen der Bezirke, die Bezirke haben uns überlaufen und uns mit Petitionen geradezu überhäuft; diese Bezirke haben keine Ruhe gegeben, sie haben proprio motu diese Bahnen verlangt und die Garantiebeiträge geleistet.

Meine Herren! Zu was haben wir den Landes-Ausschuss? Was war und ist die vornehmste Aufgabe des Landes-Ausschusses? Sie ist die, auch über die finanzielle Gebarung und finanziellen Beschlüsse der Bezirke zu wachen. Ich gebe zu, daß der Landes-Ausschuss vielleicht nicht strikte das Recht gehabt hat, dem Bezirke zu sagen, du darfst nicht diese Garantiebeiträge leisten, aber zum mindestens hätte der Landes-Ausschuss das Recht gehabt zu sagen: Du es ist besser, halte die Hand weg von dieser Sache, thue nicht den Bezirk in eine Sache hineinreiten, wo wir heute nicht gewiß sind, ob die Sache eine gute ist. Die Thatsache ist einmal da, der Bezirk Stainz steht im Activconto des Landes-Eisen-

bahnfondes mit 47.000 K. Was heißt das in andern Worten? Das heißt, daß diese 47.000 K unbedingt vom Bezirke hereingebracht werden müssen. Nun meine Herren, ich bin zwar nicht der Vertreter des Bezirkes Stainz, aber ich glaube, daß jeder Abgeordnete und da schließe ich mich ganz der Ansicht des Herrn Collegen Baron Hackelberg an, der gestern in der Sitzung betonte, daß jeder Abgeordnete nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht hat, die gesammten Interessen zu vertreten, also auch die Interessen jedes einzelnen Bezirkes, und wenn sie in Gefahr sind, davor zu warnen. Ich will meinem Herrn Collegen des Stainzer Bezirkes nichts vorwegnehmen, aber ich glaube, daß Sie in diesem Falle mit mir Eins sind, wenn ich erkläre, daß der Stainzer Bezirk nicht und unter keiner Bedingung in der Lage ist, diese 47.000 K zu zahlen. Ich habe mich diesbezüglich genau informiert Was will der Landes-Ausschuss, wenn er diese Post in das Activum einsetzt; er wird, wenn er einfach diese Einsetzung buchhalterisch rechtfertigen will, hergehen, und gegen den Bezirk Execution führen. Hohes Haus! Ich will Sie nicht damit aufhalten, daß ich Ihnen alle jene traurigen Folgen schildere, von allen möglichen Gesichtspunkten, was das mit sich bringt, wenn ein Bezirk von Seite des Landes oder von einer andern Person gepfändet wird und seine sämtlichen Bezirksumlagen dieser Pfändung unterzogen werden müßten.

Ich glaube das richtige Bild darüber wird sich jeder einzelne selbst machen können. Ich glaube eine große Anzahl Abgeordneter dieses hohen Hauses protestiert heute feierlichst dagegen, daß der Bezirk in dieser Weise herangezogen wird, für die Sünden vergangener Zeiten und im politischen Leben mehr oder weniger nicht mehr vorhandener Personen. Ich muß aber folgerichtig nach diesen Ausführungen auch verlangen, daß der Landes-Ausschuss in Zukunft diese Posten nicht mehr in die Activen einträgt, sondern diese Posten zur Abschreibung bringt und diese Posten, nachdem der Landes-Ausschuss sich von deren Uneinbringlichkeit die Überzeugung verschafft hat — ich will nicht sagen, daß der Landes-Ausschuss heute auf meine Worte die Abschreibung vornehmen soll, er soll sich nur überzeugen, ob er einen Kreuzer davon hereinbringt — im Budget des Landes-Eisenbahnfondes im Activum verschwinden läßt und auf das Passivum überträgt. Das wird den wirklichen Thatsachen und der Billigkeit entsprechen; wie aber die Verhältnisse im Bezirke Stainz bestehen, so sind sie auch in den anderen Bezirken vorhanden. Das wollte ich bezüglich der Beitragsleistung der Bezirke sagen und nun komme ich auf den letzten Punkt meiner Ausführungen, den ich theilweise schon gestreift habe

indem ich sagte, mir ist eine radicale Cur, ein operativer Eingriff immer lieber, als eine hinhaltende Behandlung. Lügen wir uns nicht an, sagen wir offen, wir wissen heute, wie wir alle da sitzen, ohne Unterschied der Parteien, daß aus diesen Eisenbahnfragen nichts anderes wird herauskommen können, als daß wir Opfer bringen, daß wir große Opfer bringen müssen. Diese Opfer bringen wir, indem wir den Landes-Eisenbahnfonds hernehmen und aus diesem Fonds jene Investitionen machen, auf Grund deren wir dann den Staat und die einzelnen Gesellschaften bewegen können, diese an unseren Finanzen zehrenden Linien zu übernehmen. Wir müssen aus dem Landes-Eisenbahnfonds diese finanziellen Mittel hernehmen, um diese Übernahme zu bewerkstelligen. Ich kann dem hohen Landes-Ausschusse nicht ersparen und der Herr Landes-Ausschuss-Vorsitzer Dr. Schmiderer möge überzeugt sein, daß es gewiß nicht irgendeiner Animosität oder einer persönlichen Rancune seiner Person gegenüber entspringt — ich bringe ihm die achtungsvollste Ergebenheit entgegen — ich kann dem hohen Landes-Ausschusse nicht ersparen, hier zu constatieren, daß es mir scheint, als ob der Landes-Ausschuss gegenüber der Regierung nicht jenen nöthigen Nachdruck, nicht jene constante Beharrlichkeit angewendet hat, die er hätte aufwenden müssen, um die Regierung endlich zu zwingen, in unserer Eisenbahnfrage Farbe zu bekennen. — Meine Herren! Das Land Steiermark — es hat das ein anderer Redner schon betont, ich glaube wenn ich nicht irre der Herr Referent — ist in sehr stiefmütterlicher Weise bei der Investitions-Vorlage bedacht worden; man ist über die Wünsche unserer steirischen Alpenländer in einer Weise hinwegvoltigiert, wie wir dieses Voltigieren nur von einer österreichischen Regierung erwarten können, die sich nicht bewusst ist der Wichtigkeit der einzelnen Wünsche und Forderungen, die die einzelnen Provinzen berechtigterweise aufstellen. Meine Herren, wenn wir auf der einen Seite diese stiefmütterliche Behandlung und auf der andern Seite die Antwort ansehen, welche die Regierung und das Eisenbahn-Ministerium laut eines in meinen Händen befindlichen Berichtes dem Landes-Ausschusse auf seine Eingaben zur Antwort geben, da muß ich offen gestehen, daß das eine große Ähnlichkeit hat mit einer großen Fopperei; nicht eine einzige Antwort der Regierung sagt, apodiktisch, klar umschrieben und deutlich, so und so steht die Sache, das und das sind die Bedingungen, unter diesen Bedingungen stehen wir der Sache sympathisch-wohlwollend gegenüber. Jede Antwort der Regierung ist nur ein Hinziehen und ich möchte sagen, ein Versuch, den ganzen Proceß zu verschleppen. Meine Herren, ich protestiere gegen diese Art und Weise,

wie seitens der österreichischen Regierung und seitens des österreichischen Eisenbahn-Ministeriums der Landes-Ausschuss und mit ihm der Landtag von Steiermark behandelt wird. (Abg. Walz: „Der Witter hat doch eine Anerkennung von den Hartbergern erhalten!“) Ich bin am Schlusse meiner Ausführungen und möchte das hohe Haus nur bitten, mir noch zu gestatten, dem hohen Hause ohne, daß ich diesbezüglich einen Antrag stelle, die Erwägung zu unterbreiten, ob es nicht, falls diese Action die angedeutet wurde, durch die Ausführungen des Referenten, beziehungsweise angedeutet wurde im Berichte des Eisenbahn-Ausschusses auf Seite 3, ob, wenn diese Action durchgeführt wird, wenn das Land sich dieser kranken Bahnen entledigt, ob es nicht geboten wäre, einmal Rehraus zu machen, den ganzen Landes-Eisenbahnfond aufzuheben und dem Landesfonds zuzuweisen und das ganze Eisenbahn-Ministerium des Landes aufgehen zu lassen in die Bautechnische Leitung des Landes, in das Bau-Departement. Wir sind heute nicht mehr in der Lage, mit unseren — verzeihen Sie den Ausdruck — volkswirtschaftlichen Schnackerlbahnen, die jedes Jahr so und so viel kosten, uns den luxuriösen Apparat eines eigenen Eisenbahnamtes zu vergönnen. Ich will keinem Beamten nahe treten, die haben gewiß ihre Pflicht erfüllt und wird man denselben gewiß kein Mißtrauen entgegenbringen können, aber meine Herren, es wäre jetzt Gelegenheit geboten, diese Transformation vorzunehmen und ich sehe nicht ein, warum nicht die Zukunft die Frucht zeitigen soll, und warum nicht mit diesen kranken Bahnen das Eisenbahnamt verschwinden soll, nachdem — das sage ich offen — das Localisenbahngesetz oder besser die Landes-Eisenbahnaction bankrott gemacht hat und nicht fortgesetzt werden wird, und damit glaube ich meine Überzeugung und auch der Überzeugung einer großen Anzahl der Herren Ausdruck gegeben zu haben. Zum Schlusse gestatte ich mir noch folgenden Antrag zu stellen (liest):

„Der Landes-Ausschuss wird beauftragt, dahin zu trachten, daß mit nicht allzu bedeutenden Opfern für das Land die Landesbahnen Gills-Wöllan und Preding-Wiefelsdorf-Stainz, erstere vom Staate, letztere von der Graz-Köflacher, beziehungsweise Südbahn-Gesellschaft übernommen werden.“

(Der Antrag wird genügend unterstützt.)

Abg. **Kochlitz** (H.-R. Graz): Der Landes-Ausschuss hat in seinem XI. Berichte über die Durchführung des Gesetzes betreffend die Förderung des Local-Eisenbahnwesens in Steiermark ein nicht sehr erfreuliches Bild über die Resultate der vom Lande zustande gebrachten Linien dem Lande gegeben und auch der Eisen-

bahn-Ausschuß hat ein düsteres Bild über das Gebaren und die Erfolge der Landes-Eisenbahnen entwickelt. Vom Referententische aus haben wir den geschichtlichen Verlauf der Erfolge auf dem Gebiete des Localbahnwesens auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1890 vorgeführt bekommen und auch die Ausführungen des Herrn Referenten zeigen uns, wie betrübend die Erfolge sind, wie wenig Erfolg das Gesetz bewirkte, und wie betrübend der Erfolg für die Landesfonds ist. Meine Herren, wenn Sie den Bericht und die Rechnungen des Eisenbahnfonds durchsehen, so finden Sie auf der Activseite Garantie-Rückstände im Betrage von 464.977 K 22 h, das sind Beträge, welche Garanten für die Linien zugesichert haben, und welche sie nunmehr, nachdem das Betriebs-Ergebnis nicht ausreicht um das Capital, welches aufgewendet worden ist, für diese Linie zu verzinsen und amortisieren, dem Landes-Eisenbahnfonds zu ersetzen haben. Es betrifft das die Linie Pölschach—Gonobitz, beziehungsweise den Bezirk Gonobitz, es ist dies der Fall bei der Linie Stainz—Wieselsdorf, beziehungsweise beim Bezirke Stainz und es betrifft dies insbesondere auch die Linie Gilli—Wöllan, bei welcher der Garant sich in ganz besonderem Rückstande befindet. Es ist bereits vom Herrn Vorredner ausgeführt worden, daß die Bezirke nicht in der Lage sein werden, diese Garantiebeiträge zu leisten, es ist ausgeführt worden, daß die Bezirke unter der Last dieser finanziellen Verpflichtung an Garantieleistungen zusammenbrechen müßten. Der Garant bezüglich der Linie Gilli—Wöllan ist leistungsfähig, allein wenn Sie bedenken, daß dieser Garant, nachdem er auch noch dafür, daß die Fortsetzung über Wöllan hinausgebaut worden, 200.000 K Stammactien übernommen hat, daß dieser Garant gegenwärtig an 150.000 K jährlich und auch weiterhin an Garantiebeiträgen zu leisten hat, so können Sie sich vorstellen, man schöpft auch den reichsten Brunnen aus, wenn diese Verhältnisse so fortbestehen bleiben, dieser Garant erliegen muß.

Nun meine Herren in diesem hohen Hause, wenn Sie sich vorstellen, welche Konsequenzen eine solche Erscheinung nach sich ziehen wird, so werden Sie ein sehr heftiges Gruseln darüber empfinden, wie das Land in der weiteren Zukunft durch diese Bahn belastet werden wird.

Nur das Landes-Eisenbahnamt, das bildet inmitten dieser traurigen Perspektive, das Bild des lieblichsten und reizendsten Stilllebens (Heiterkeit, Rufe: „Sehr gut!“), das Landes-Eisenbahnamt und der hochverehrte Herr Referent für Eisenbahnen im Landes-Ausschuße begnügen sich einfach mit juristischer Konsequenz, des mit allen Garanten abgeschlossenen Vertrages — und vom juristischen Standpunkte, hat er an sich recht, jene

Verpflichteten, welche zahlen müssen, und verpflichtet sind zu zahlen, zur Zahlung heranzuziehen und er denkt sich, um das Weitere habe ich mich nicht zu kümmern. So lang der Garant zahlt, ist das ja richtig und das Land ist außer Wasser. Es wird aber dabei übersehen, daß bei den heutigen Verhältnissen, und nachdem der Garant so viel zahlen muß, diese Post Garantierückstände, über Nacht sich in eine Verlustpost für den Landes-Eisenbahnfond verwandeln kann. Meine Herren, ich muß hervorheben, ich spreche nicht im Interesse des Garanten, obwohl das Nachfolgende bei einem oder dem andern Herren, den Eindruck machen dürfte. Ich spreche im Interesse des Landes, weil ich voraussehe, welche Konsequenzen es haben wird, wenn man den Garanten bis zu jener Position treibt, wo er zusammenfällt. Es ist im Interesse des Landes gemeinsam mit diesem Garanten die Verhältnisse dieses Schmerzenskindes, die Gilli—Wöllaner Bahn, wie der Herr Referent diese Bahn genannt hat, zu sanieren. Es geht nicht, daß der Landes-Ausschuß-Referent und das Landes-Eisenbahnamt mit verchränkten Armen einfach zuschaut und sagt, heute haben wir 500.000 fl. zu fordern, der Garant hat noch ein Kohlenwerk, das er mit 2.000.000 fl. investiert hat, was kann geschehen, wenn wir das Kohlenwerk übernehmen.

Meine Herren, das ist eine mißverständliche Auffassung über die Aufgabe und Schwierigkeit, was es heißt, ein Kohlenwerk überhaupt zu betreiben, und was es heißt, ein Kohlenwerk in Steiermark zu betreiben, und was es heißt, ein Kohlenwerk durch das Land zu betreiben, wenn es dem Lande gehört. Meine Herren, wir haben doch das Localbahngesetz geschaffen, wir haben doch die Landes-Eisenbahn gebaut zum Zwecke der Hebung des Verkehrs, der Erleichterung des Erwerbslebens u. s. w., aber wie schauen wir aus rückblicklich der Erfolge dieser bisher gebauten Linien? Die Bezirke, können die Garantiebeiträge nicht bezahlen, sie brechen zusammen unter der Last der finanziellen Opfer, ein Unternehmer hat Millionen investiert zu einem hervorragend volkswirtschaftlichen wichtigen Unternehmen, der Unternehmer geht zugrunde an der Bahn; ist das der Zweck, den wir im Auge gehabt haben, daß wir den Bezirk durch den Bau dieser Linie finanziell ruinieren? Das kann nicht der Zweck sein des Local-Eisenbahngesetzes, daß Unternehmer an den Linien zugrunde gehen; gewiß nicht. Es ist weiters hier ausgeführt worden, auch vom Herrn Referenten und auch im Berichte des Landes-Ausschusses kommt es vor, daß das Karnikel, warum an der ganzen Geschichte keine Änderung eintritt, lediglich der Garant wäre. Ich gebe zu, es sind eine ganze Menge Fehler geschehen, und es ist leicht,

wenn man hinterher den schlechten Erfolg sieht, die Fehler zu erkennen. Allein, meine Herren, vergessen Sie nicht, der Garant hat Millionen investiert, er hat vier Percent Zinsertrag und Amortisation garantiert und bis her bezahlt, der Mann hat noch mehr gethan, und das beweist, daß er seine kaufmännischen Verpflichtungen bis zur Möglichkeit erfüllen will, er hat, um dieses Garantie-Verhältnis zu erleichtern, trotzdem er schon stark engagiert war, 200.000 K in Stammactien als Beitrag gezeichnet, die Fortsetzung der Linie Wöllan—Unterdrauburg fertig zu bringen, er hat 25 Percent dessen der Fortsetzung der Bahn gewidmet, was das Land in Rücksicht auf die volkwirtschaftlichen Interessen, welche das Land fördern wollte, selbst der Fortsetzung der Linie über Wöllan hinaus gewidmet hat, man kann also nicht sagen, daß der Unternehmer und Garant sich auf die Seite gestellt hat und nicht bereit war, den Betrieb und die Ertragsverhältnisse der Gilli—Wöllaner Bahn zu fördern. Der Unternehmer, der Garant steht nun zwischen zwei mächtigen Factoren, diese zwei mächtigen Factoren, die Südbahn und der Staatsbahnbetrieb, die begegnen sich in der Station Wöllan, naturgemäß ist es, daß diese beiden mächtigen Unternehmungen nach ihrem eigenen Interesse den Verkehr und die Abwicklung des Verkehrs regeln. Der Garant steht mitten darinnen zwischen diesen zwei Mühlsteinen und wird zermalmt, und das Land steht abseits und schaut zu, bis er wirklich zermalmt ist. Das ist ein Standpunkt, den ich bemängeln, und zwar gründlich gerade dem Landes-Ausschusse gegenüber bemängeln muß, daß in dieser Beziehung nicht wahrgenommen wird, ehemöglichst diese Verhältnisse zu bessern. Es ist auch vom Ministerium gesprochen worden, daß daselbe sich ganz ablehnend verhält. Ich bin der letzte, der das Eisenbahn-Ministerium in Rücksicht auf die Unterstützung, die es dem Lande Steiermark augedeihen hat lassen, in Schutz nimmt, ich gestehe vorweg zu, daß in der Richtung das Eisenbahn-Ministerium sich einer Rückständigkeit schuldig gemacht hat, die nothwendig ist, hervorgehoben zu werden; aber gerade rücksichtlich der Bahn Gilli—Wöllan und gerade rücksichtlich der Localbahnen im Lande kann ich aus meiner persönlichen Erfahrung erklären, ich habe vielseitig aus anderen Gründen im Eisenbahn-Ministerium verkehrt, daß bei jeder Gelegenheit dort hervorgehoben worden ist, daß diese Zustände im Lande Steiermark rücksichtlich des Local-Eisenbahnwesens geändert werden müssen. Es wurde dort ausgesprochen: Wir sehen ein, daß das Land Steiermark in einer großen Verlegenheit ist, und daß es in eine Affaire hineingerollt ist, die saniert werden muß.

Das Eisenbahn-Ministerium ist bekanntlich eine

sehr mächtige Instanz und sehr genial in der Erfindung von Mitteln, welche in dieser Beziehung angewendet werden können, um den Übelständen, wie sie beim steiermärkischen Local-Eisenbahnwesen hervorgetreten sind, zu begegnen. Das Eisenbahn-Ministerium war weit voransiehender als der Landes-Ausschuß. Der Landes-Ausschuß sieht die Verhältnisse so kommen, wie ich sie geschildert habe. Der Landes-Ausschuß hat ruhig zugeseht. Dagegen hat das Eisenbahn-Ministerium schon in richtiger Voraussicht der schwierigen Lage und insbesondere der Rechtsverhältnisse an der Gilli—Wöllaner Bahn im Jahre 1898, aus Anlaß einer Genehmigungs-Ertheilung für irgendeine finanzielle Transaction seitens der Südbahn, quasi als Gegenleistung gefordert, daß in jedem Moment die Südbahn sich bereit erklärt, von dem Vertrage mit dem Lande bezüglich der Gillier Bahn zurückzutreten. Meine Herren, wir haben im Vorjahre beschlossen, daß die Gillier Bahn verstaatlicht werden soll, das halte ich, abgesehen von dem souveränen Willen des Eisenbahn-Ministeriums, für praktisch undurchführbar, aber was das Ministerium thun kann und was die Verhältnisse wesentlich bessern würde, das ist, wenn der Landes-Ausschuß betreiben und Einfluß darauf nehmen würde, daß das Eisenbahn-Ministerium den Betrieb übernimmt und den Betrieb von Gilli—Unterdrauburg bis Judenburg herauf einheitlich gestalten würde. Das ist meines Erachtens das nächste, einzige und auch das mögliche Mittel, um aus der Affaire halbwegs herauszukommen; daß es dem Lande bestimmte Opfer kosten wird, ist keine Frage. Ich muß noch etwas Weiteres hervorheben. Der Landes-Ausschuß hat eine einzige Eingabe an das Eisenbahn-Ministerium wegen der Verstaatlichung gemacht, und daß die nicht bald erledigt worden ist, ist begreiflich. Viel bemüht hat sich der Landes-Ausschuß, um die Sache weiter ins Rollen zu bringen, nicht. Es ist bekannt, daß eine Deputation im Eisenbahn-Ministerium wegen der Verstaatlichung war und diese sowohl vom Minister, als auch beim Sectionschef eine abweisliche Antwort bekommen hat rücksichtlich des Ansuchens um Verstaatlichung, jedoch die Zusicherung, daß der Betriebsübernahme keine Schwierigkeiten entgegengestellt werden und das Ministerium bereit ist, an die Betriebsübernahme sofort zu schreiten. Erst vor einigen Tagen ist der Erlaß vom Ministerium gekommen, nach welchem sich daselbe gleichfalls bereit erklärt, in Verhandlungen einzutreten und den Betrieb zu übernehmen, wenn der Staat nicht mit unverhältnismäßig hohen finanziellen Opfern belastet wird, was meist in solchen Erlässen gesagt wird, man ist aber bereit, den Betrieb zu übernehmen, aber nicht bereit, unverhältnismäßige Opfer zu bringen. Wenn das Ministerium mit einem

günstigen Betriebsverträge einen Theil der Verpflichtungen übernimmt, um die Angelegenheit zu sanieren — aber auch das Land als solches muß einen Theil der Opfer übernehmen, dann werden sich die Ergebnisse der Linie bessern, dann wird der Garant weniger zu bezahlen haben und der Garant wird seine Verpflichtungen, die er dem Lande gegenüber hat, successiv leisten, und nach einer Reihe von Jahren wird die Sache saniert sein. Wenn Sie aber den umgekehrten Weg wandeln, den der Landes-Ausschuß bisher als gangbar betrachtet hat, den ruhigen Zuseher zu spielen, dann wird der Garant zusammenbrechen, das Land wird vor einem Fiasco stehen, das Land wird das Kohlenwerk übernehmen müssen, dies Unternehmen, welches der Garant mit schwerem Gelde ausgerüstet hat, wird für unabsehbare Zeit außer Betrieb gesetzt werden, und in der Richtung wird ein volkswirtschaftlicher Zustand eintreten, der höchst bedauerlich ist, und das Land wird eine größere Rechnung zu bezahlen haben, als es jetzt Opfer bringen soll, um die Angelegenheit in ein besseres Fahrwasser zu bringen.

Nun bitte ich, daß der Landes-Ausschuß die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses wirklich ernsthaft nimmt und nicht zögert und sofort alle möglichen Mittel ansetzt, um das Ministerium zu bewegen, daß der Betrieb in die Hände des Staates übergehe und daß durch das Zusammenwirken des Landes mit dem Garant und mit dem Eisenbahn-Ministerium, diese bestehende drohende Gefahr vom Lande abgewendet werde, welche aus der Linie Gills—Wöllan dem Lande noch entstehen könnte.

Abg. **Kurz** (L.-G. Stainz): Hoher Landtag! Nachdem in dieser Angelegenheit so ausgezeichnete Worte gefallen sind, habe ich wenig zu sagen. Ich hatte überhaupt nicht die Absicht, heute in die Verhandlung einzugreifen, da ich aber gewissermaßen vom Herrn Baron **Kokitański** aufgefordert wurde, so möchte ich nur kurz erklären, daß ich schon in der vorjährigen Session darauf hingewiesen habe, daß sich der Bezirk Stainz wirklich in sehr mißlichen Verhältnissen durch die Garantie, welche er übernommen hat, befindet, und daß er, wenn nicht Abhilfe geschieht, finanziell zugrunde gehen muß. Ich habe übrigens nicht die Absicht, dem Landes-Ausschuße oder dem Bezirks-Ausschuße Stainz einen Vorwurf zu machen. Nach vollzogenen Thatfachen haben solche Sachen keinen Sinn. Ich möchte mich aber dagegen verwahren, daß ich als Abgeordneter des Bezirkes Stainz meine Pflicht nicht gethan hätte. Ich bin so stramm gegen die Bahn aufgetreten, daß ich in diesem hohen Hause zur Ordnung gerufen und von

Seite des Bezirks-Ausschusses Stainz strafgerichtlich verfolgt wurde. Ich habe zur rechten Zeit meine Pflicht erfüllt; zu meinem Troste hat die strafgerichtliche Verfolgung keinen Zweck gehabt, da man an mir keine Schuld gefunden hat. Daß ich aber verpflichtet sein sollte, wie der Herr Baron **Kokitański** angedeutet hat, den Bezirk zu retten, dagegen möchte ich mich verwahren, denn ich habe rechtzeitig meine Schuldigkeit gethan.

Landes-Ausschußsbeisitzer **Dr. Schmiderer**: Hohes Haus! Es sind heute wieder gegen die ganze Action in Bezug auf die Eisenbahnen besonders schwerwiegende Vorwürfe erhoben worden, und die fußen auf dem Berichte, den wir, der Landes-Ausschuß, Ihnen erstattet haben, als auch auf dem, was der Herr Berichterstatter heute gesagt hat. Wir im Landes-Ausschuße haben von vorneherein, wie wir den Bericht vorgelegt haben, anerkannt, daß die Situation des Landes in dieser Action, beziehungsweise die der Bezirke und des Garantens, der so oft genannt wurde, keine besonders gute ist, aber woegen ich mich wirklich verwahre und den Landes-Ausschuß in Schutz nehmen möchte, das ist, daß heute nach 10 bis 11 Jahren die ganze Schuld an einer verunglückten, beziehungsweise an einer schwierigen Situation auf die Schultern des Landes-Ausschusses beziehungsweise — es ist eigentlich immer so herausgekommen — auf den Referenten **Dr. Schmiderer**, der apostrophiert wurde, den Herr Director **Kochlitzer** genannt hat, gewälzt wird. Ich sehe viele Herren aus der alten Zeit da, die damals hier gewesen sind, wie wir hineingestiegen sind in die ganze Action, und ich habe damals das Referat übernommen, und damals war vom Landes-Ausschuße **Dr. Schmiderer** oder vom Landes-Ausschuße, der an der ganzen Geschichte schuld sein sollte, keine Rede. Das war damals einfach in der Luft gelegen; man hat mit der Subventionierung der Localbahnen oder Eisenbahnen in Steiermark einfach brechen wollen, weil man das Gefühl hatte, daß man unter der Last, die wir uns selbst auferlegen, einfach zusammenbricht, daß man mit einem System brechen muß, das sich als vollkommen schädlich erwies. Es haben sich nämlich die Abgeordneten aus dem einen Theile und jene aus einem anderen Landestheile gegenseitig garantiert, wenn die Bahn bei ihnen gebaut würde, daß auch gestimmt wird für den anderen Theil des Landes, und weil man das vermeiden wollte, ist das Localbahngesetz erfunden worden, und wie wir dasselbe im Landtage eingebracht haben, ist es freudig begrüßt worden, als das sogenannte Sicherheitsventil, damit nicht in dieser Weise mehr vorgegangen werden kann, und weil das Land unter dieser Last hätte zusammenbrechen müssen. Meine

Herren! Das, was damals geschehen ist, hat der hohe Landtag beschlossen, und der Landes-Ausschuß hat nur pflichtgemäß das ausgeführt, was Sie, meine Herren, beziehungsweise der hohe Landtag damals beschlossen haben. Es ist leicht, später, wenn 10 bis 12 Jahre in das Land gegangen sind und man gesehen hat, daß sich die gehegten Erwartungen nicht erfüllt haben, Recriminationen zu erheben und namentlich, wenn man damals noch nicht im Landtage gewesen ist, zu sagen: „Ihr habt alle gefehlt, ich bin nicht schuld an dieser Sache“, obwohl ich speciell dem Herrn Baron Rokitsansky schon privatim sagte: „Wenn Sie damals im Landtage gewesen wären, hätten Sie sich dieser ganzen Bewegung, die damals im Landtage geherrscht hat, auch nicht entgegenstellen können, sondern es wäre einfach über Sie zur Tagesordnung übergegangen worden, gerade wie zum Beispiel bei einem Bezirke, der irgendein Verlangen gehabt hat in Bezug auf Eisenbahnbauten.“ Die einzigen Herren, die Bedenken gehabt haben, waren der Herr Dr. v. Schreiner, der war immer in der Opposition, und Herr Director Hochlitzner, der übrige Landtag war immer ganz einstimmig, daß wir das machen; entgegengesetzt haben sie sich gewiß nicht.

Meine Herren! Wir haben das ausgeführt und heute sehen wir, daß die Erwartungen, welche daran geknüpft wurden, nicht in Erfüllung gegangen sind. Meine Herren, ich habe zusammenstellen lassen, was wir nach der alten Manier, nach der wir die Landesbahnen subventioniert haben, bis zum heutigen Tage an Zinsverlust aufzuweisen haben. Es ergibt dies bis ausschließlich des Jahres 1900 den Betrag von 403.000 Gulden.

Dann habe ich zusammenstellen lassen einen Zinsverlust, nachdem die Bahnen nach dem Localbahngesetze gebaut wurden mit 368.250 fl. Das ist auch eine Nummer, wie man früher Eisenbahnen gebaut und subventioniert hat und wir haben auch einen großen Verlust heute, einen Verlust, der aber nie gut gemacht werden kann, weil die Subvention immer in Stammactien und à fond perdu gegeben wird, wo wir nach menschlicher Berechnung nie einen Ertrag haben werden. Es ist ganz richtig, daß diejenigen, die dem Landes-Ausschuße damals garantiert haben, seien es Gemeinden oder Private, nachdem sich die Erwartungen nicht erfüllten, in eine sehr schwierige Position gerathen sind; aber wie ist es beim Bezirke Stainz und Gonobitz der Fall gewesen? Es ist heute angedeutet worden, daß die Bezirke und einzelne Private ihre Abgeordneten am meisten gedrängt haben, und gerade bei diesen zwei Bezirken war dies der Fall. Wir haben Rentabilitätsberechnungen anstellen lassen; diese Rechnungen sind dem Eisenbahnrathe und dem Eisenbahn-Ausschuße vor-

gelegt worden, und obwohl diese beiden, die von den Bezirken angegebene Rentabilitätsberechnung auf die Hälfte herabgesetzt haben, zeigte sich die Berechnung noch als viel zu hoch gegriffen, trotzdem haben wir noch diesen Schaden gehabt. In der nächsten Stunde wahrscheinlich werden wir uns wieder mit Eisenbahnen beschäftigen und wir werden wieder Millionen und Hunderttausende votieren. Ich weiß nicht was die Herren wollen, die sich eben auf die Rentabilitätsberechnungen stützen, auf solche, die ihnen vor 10 Jahren vorgelegt wurden und die sich als unrichtig und als zu optimistisch gehalten erwiesen haben; sie werden vielleicht nach 10 Jahren, wo sie einsehen werden, daß diese Berechnungen, die ihnen heute vorgelegt werden, unrichtig und optimistisch waren, wahrscheinlich wieder dem Landes-Ausschuß-Mitglieder, der dann der künftige sein wird, oder dem Landes-Ausschuße, der dann hier sitzen wird, sagen, der Landes-Ausschuß-Referent — vielleicht ist er auch ein Doctor — war schuld; er war derjenige, der an dieser traurigen Sache schuld ist. Vielleicht in einer Stunde werden wir es erleben, daß wir ebenfalls Rentabilitätsberechnungen als Grundlage von Votierungen hinstellen, die sich als falsch erweisen. Der Herr Baron Rokitsansky hat gesagt, der Bezirk Stainz dürfe nicht exequiert werden. Meine Herren, wir sind bis an die Grenze der Möglichkeit gegangen; wir haben den Bezirk Stainz aufgefordert, und haben ihm Fristen gewährt, aber wissen Sie, wir sind die Verwalter des Landes. Heute werden wir hingestellt als die eigentliche Fuchtel, und der Landes-Ausschuß wie ein alter, habgieriger Mensch, der den Bezirken den letzten Kreuzer herauspreßt; die Schuld liegt aber nicht an uns, sondern der Bezirk ist daran schuld; er hat die Garantie übernommen, wir müssen ihn auffordern; kommt er dieser Aufforderung nicht nach, müssen wir ihn exequieren, sonst machen Sie uns den Vorwurf, daß wir unsere Pflicht vernachlässigen und nicht das Interesse des Landes wahren. Meine Herren, warum stellt keiner von Ihnen oder der Herr Baron Rokitsansky den Antrag — der Landtag ist ja souverän; er kann ja einfach abschreiben. Ich bitte einfach einen diesbezüglichen Antrag zu stellen, es werden die Schulden der Bezirke Gonobitz und Stainz abgeschrieben. Ich bitte, das kann der Landtag thun, der ist der Eigentümer der Bahnen, der kann die Geschichte mit seinem Votum sanieren, aber solange Sie das nicht thun, kann der Landes-Ausschuß nichts machen. Sie machen uns persönlich verantwortlich, wenn wir das nicht eintreiben, oder wenn wir nicht trachten mit allen möglichen Mitteln das hereinzubringen.

Meine Herren! Es steht bei Ihnen und wenn

Sie mich heute diesbezüglich fragen, so werde ich sagen, ich stimme mit den Herren. Stellen Sie einen Antrag, es soll sich jemand finden — ich weiß nicht wer Gönobitz vertritt oder wer Stainz vertritt —, der zum Beispiel bei der Gills—Wöllaner Bahn beantragt, daß man die ausständigen Garantiebeiträge dem Lapp schenkt. Ich bitte das zu machen, aber nicht den Landes-Ausschuß und den Referenten als den Schreckbartel hinzustellen, der alles Mögliche thut, bis die Bezirke und Privatgaranten schon gar nichts mehr in ihren Säcken haben. Ich bin wirklich sehr wenig fiskalisch angelegt, aber das muß ich den Herren zu bedenken geben, das geht nicht anders.

Dann hat der Herr Baron Rokitan sky gemeint, daß man kein Eisenbahnamt mehr haben und die ganze Action gewissermaßen aufheben soll. Ich habe das eigentlich nicht recht verstanden, aber ich glaube, so lange das Land überhaupt die Bahnen hat, sei es in der oder der Form, solange wir mit Millionen theilhaftig sind an der Murthalbahn, und solange die Frage den steirischen Landtag mit der Eisenbahnaction beschäftigt, glaube ich, daß die Herren ein Eisenbahnamt haben müssen. (Rufe: „Nein!“, Abg. Walz: „Das ist gar nicht nothwendig!“) Sie werden aber eines haben müssen bei der Frage der Kosten, denn die kann Ihnen kein anderer beantworten, auch nicht das Landesbauamt, am wenigsten aber der Landes-Ausschuß als solcher, beziehungsweise dessen Referent, außer Sie nehmen einen Fachmann zum Referenten, wie z. B. Herrn Director Rochliger; wenn der Landes-Ausschuß-Beisitzer wäre, so brauchten wir wahrscheinlich kein Eisenbahnamt, aber jeder andere von Ihnen, den Sie in den Landes-Ausschuß hineinwählen, wird einen sachverständigen Beirath zur Seite haben müssen.

Nun der Herr Director Rochliger, der, wie ich schon früher sagte, von jeher ein Gegner der Eisenbahn-Action war, hat heute gegenüber dem Landes-Ausschusse den schwerwiegenden Vorwurf erhoben, daß er ein Stilleben und zwar ein recht beschauliches führt. Ich glaube, daß dies der Herr Director Rochliger nur äußerlich gesagt hat, in seinem Innern ist er überzeugt — und ich glaube das sicher annehmen zu können —, daß ein solches Stilleben und beschauliches Leben wohl nicht stattfindet. Er hat uns vorgeworfen, daß in der Frage, die die schwerwiegendste ist, daß bezüglich der Gills—Wöllaner Bahn wenig oder nichts vor sich gegangen ist.

Meine Herren, wir waren uns von vornherein, auch in den letzten Jahren immer unserer Pflicht bewußt, und was wir thun konnten, haben wir gethan und haben nicht eine Stunde vernachlässigt, diese Frage

zu einer glücklichen Lösung zu bringen. Meine Herren, der Herr Director Rochliger meint, im Ministerium habe man ihm gesagt, durch das Land müsse etwas geschehen, das Land und der Landes-Ausschuß mache eigentlich nichts.

Meine Herren, das sind sehr billige Redensarten von Seite der maßgebenden Herren im Eisenbahn-Ministerium, die sagen, wir werden was thun. Aber es fehlt das eigentlich Essentielle, das ist das Schriftliche; sie sollen erklären, was sie zu thun gedenken und was sie wollen. Wir haben uns nach dem letzten Landtage augenblicklich an das Ministerium gewendet wegen der Verstaatlichung der Gills—Wöllaner Bahn, und das Ministerium hat auch gewußt von der Frage der Betriebsübernahme, die gerade auch mitspielt. Man hat uns aber ein ganzes Jahr trotz Urgezen einfach ohne Antwort gelassen (Rufe: „Hört!“) und hat uns nicht gesagt, daß sie etwas thun wollen und irgendetwas tendieren. Wir haben gewartet und urgiert u., und es ist nur der persönlichen Intervention Seiner Excellenz des Herrn Landeshauptmannes zu danken gewesen, daß wir überhaupt eine Antwort bekommen haben. (Rufe: „Hört!“) Das Ministerium hat einfach nicht geantwortet, und da kann leicht gesagt werden, ja wir hätten einen Landes-Ausschuß benötigt, der gewissermaßen das Ministerium hätte drängen und ihm das Messer an die Brust hätte setzen sollen. Ich weiß nicht, wie wir hätten noch mehr drängen sollen. Meine Herren, da waren andere Factoren dazu da, die meiner Ansicht nach viel mächtiger sind, als der Landes-Ausschuß von Steiermark, und es wäre die Zeit da gewesen, wo man dem Ministerium in Wien mit der Eisenbahn Gills—Wöllan oder der ganzen Localbahn-Action des Landes, durch welche das Land in einen etwas traurigen Zustand versetzt worden ist, das Messer an die Brust hätte können. Das war zur Zeit, wie die steirischen Reichsraths-Abgeordneten zusammentreten und einstimmig dem Ministerium hätten entgegengetreten und sagen können: „Wenn Sie dem Lande Steiermark nicht nützen und da nicht eingreifen, dann gibt es für Sie keine Investitions-Vorlage und keine große Eisenbahn-Vorlage und keine Wasserstraßen.“ Was ist aber geschehen? Das Land Steiermark hat gar nichts bekommen als die paar Kilometer Pyhrnbahn, für die wir noch etwas votieren sollen, und von irgendeiner anderen Action haben wir nichts. Die Herren Reichsraths-Abgeordneten, die stehen dem Ministerium viel näher als wir. Was sind denn wir eigentlich? Die Herren haben es ja in der Macht; alle Tage können Sie ja urgieren und drängen. Der Herr Baron Hackelberg schlägt die Hände zusammen und vielleicht denkt er sich, das ist unmöglich; aber vom

Landes-Ausschusse, meine Herren, die wir hier in Graz sitzen, verlangen Sie, daß wir große Actionen machen, und wenn das nicht geschieht, wird gesagt, der steirische Landes-Ausschuß thut nichts.

Meine Herren! In Wien haben Sie es viel näher gehabt, da sind Sie an der Quelle gewesen, da hätten Sie was thun sollen. Meine Herren, wir haben alles Mögliche gethan, und daß die Sache nicht weiter gegangen ist, dafür, meine Herren, müssen Sie den Landes-Ausschuß, beziehungsweise dessen Referenten nicht zur Verantwortung ziehen, beziehungsweise ihn nicht als den Schuldtragenden erklären.

Ich glaube, ich habe alle Einwendungen widerlegt und hoffe, daß die Herren, nachdem die Eisenbahn-Action schon begonnen ist, mit uns sich begnügen werden, daß wir sie zu einer gedeihlichen Entwicklung weiterführen, und in diesem Bestreben werden Sie den Landes-Ausschuß immer mit Ihnen einig finden.

Landeshauptmann: Der Herr Abgeordnete Freiherr von Hackelberg hat sich zur geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zum Worte gemeldet.

Abg. Freiherr v. **Hackelberg** (G.-G.-B): Unbeschadet der Rechte der bereits eingetragenen Redner beantrage ich Schluß der Debatte.

(Dieser Antrag wird angenommen.)

Abg. Dr. Ritter v. **Schreiner** (Stadt Graz): Meine sehr geehrten Herren! In den 12 Jahren, daß in unserem hohen Hause eine Debatte über das Eisenbahnwesen geführt wird, habe ich mich nie zum Worte gemeldet und würde es auch heute nicht gethan haben, wenn nicht von Seite des sehr geehrten Herrn Referenten im Landes-Ausschuße mein Name genannt worden wäre. Er hat durch die Erklärung, die er abgegeben hat, meine Schuld bezahlt, die ich ihm gegenüber dafür habe, daß er sich in schweren Zeiten, die ich im Landes-Ausschuße gerade wegen dieser Frage zugebracht habe, jederzeit meiner warm angenommen hat, dafür danke ich ihm. Ich bin dafür aber auch der erste, ihm die Satisfaction zu geben, daß ich sage, daß auch ein anderer an seiner Stelle nicht anders gehandelt haben würde, als er gehandelt hat. Ich kann ihm das Zeugnis ausstellen, daß das Land Steiermark sich vor 12 Jahren unter einer Art Hypnose befunden hat, der sich kaum jemand hat entziehen können. Ich habe damals die traurige Rolle der Kassandra gespielt. In meinen Jugendjahren, wenn ich Schillers Gedicht „Kassandra“ gelesen, habe ich nie verstanden, warum diese Prophetin sich dabei so unglücklich habe fühlen können. Ich habe es später kennen gelernt, was es heißt, in der Welt allein

zu stehen und allein recht haben zu wollen, während alle anderen unrecht haben sollen. Es war in dieser Frage damals nichts zu machen; das ganze Land Steiermark ist wie ein Mann auf diesem Boden gestanden! Ich würde auch heute von der Sache keine weitere Erwähnung thun, denn was liegt daran, ob dieser oder jener einzelne in einer Frage recht gehabt hat gegen alle übrigen; das ist zu unbedeutend! Aber die Consequenzen für die heutige Zeit möchte ich ziehen und darum will ich Ihnen jetzt sagen, was der Hauptgrund war, warum ich mich dem vereinigten Landeshauptmann gegenüber gegen seine Eisenbahnpolitik ausgesprochen habe. Weil er seine Eisenbahnpolitik auf die schwachen Schultern gewälzt hat. Was die Stärkeren nicht tragen wollten, was der Staat, was das Land nicht tragen konnte, das sollten auf einmal die Bezirke und die Gemeinden tragen. Das war grundfalsch, und aus diesem Grunde mußte ich im vorhinein gegen diese Politik auftreten. Ich würde heute nicht gesprochen haben, und ich will auch jetzt Ihre Geduld bei dem angenommenen Schluß der Debatte nicht in Anspruch nehmen, wenn ich nicht sagen müßte, daß ich im Landes-Ausschuße, als die Calamität anfang zutage zu treten, dafür eingetreten bin, den Bezirken ihre Garantie zu erlassen; denn es läßt sich nicht leugnen, daß der Landes-Ausschuß sich hierbei in einer Doppelstellung befunden hat. Der Landes-Ausschuß war derjenige, der durch sein Eisenbahnamt — allerdings muß ich, um gerecht zu sein, sagen, daß er häufig durch die Angaben der Bezirke selbst irregeführt wurde — die Rentabilitätsberechnung aufgestellt hat, aber doch unter seiner höchsten Autorität, und der andererseits das Urtheil gefällt hat, der Bezirk sei imstande und könne nach seinen finanziellen Kräften und nach den vom Landes-Ausschuße aufgestellten Probabilitätsrechnungen die Last der Subventionierung oder Garantie auf sich nehmen. In diese Doppelstellung ist der Landes-Ausschuß gekommen, aber wodurch? Durch das Princip, auf welchem das ganze Eisenbahn-System aufgebaut wurde! Und wer hat dieses Princip angenommen? Der Landtag selbst war es, und der Landes-Ausschuß war schließlich doch nur das ausführende Organ. In jener vertraulichen Besprechung im November 1889, in welcher eigentlich die Würfel geworfen worden sind, infolge welcher die ganze Eisenbahnaction ins Leben getreten ist, habe ich mir auch erlaubt zu bemerken, daß ich gegen die Bestimmung eines Eisenbahnamtes bin, weil mir klar war, daß, wenn ein solches Amt besteht, auch Eisenbahnen gebaut werden müssen; denn für was ist denn ein Eisenbahnamt, wenn keine Eisenbahnen gebaut werden? Nun, das Papier ist geduldig. Es mußte daher zu den Bauten geschritten werden, und die Bevölkerung draußen nahm

die vom Landes-Ausschusse vorgelegten Projecte selbstverständlich als von einer hohen Autorität ausgehend und quasi infallibel an, und darauf haben sich die Garantien der Bezirke gegründet. Der Landes-Ausschuss konnte dann freilich nicht anders, als die Übernahme der Garantie genehmigen!

Wenn aber jetzt der sehr geehrte Herr Landes-Ausschussbeisitzer Dr. Schmiderer meint, der Landtag brauche nur zu beschließen, die Garantie der Bezirke anzulassen, er für seine Person wolle keinen Widerstand leisten, so möchte ich darauf entgegen: obwohl ich principiell von jeher für die Entlastung der Bezirke von ihrer Garantie eingeworben war, ich doch, wenn er heute diesen Antrag stellen würde, unmöglich dafür stimmen könnte. Das wäre derselbe Fehler, in welchen man vor 12 Jahren verfallen ist, indem man in ähnlicher Übereilung Eisenbahnprojecte gutgeheißt und als die besten, die sich erfinden lassen, angenommen hat. Ich wäre vielmehr der Meinung, daß der Landes-Ausschuss dieser Frage die größte Aufmerksamkeit schenken und überzeugt sein soll, daß, wenn er mit Anträgen kommt, welche die Bezirke in dieser Richtung entlasten und, ich möchte sagen, eine allgemeine Verarmung derselben hintanzuhalten vermögen, daß er ganz bestimmt im hohen Hause williges Gehör finden wird.

Bevor ich schließe, möchte ich aber noch einmal darauf zurückkommen, daß man mit dem gewesenen Landes-Ausschusse, dem auch ich angehört habe, und insbesondere mit dem gegenwärtigen Referenten nicht zu streng ins Gericht gehen soll. Ich möchte mich darauf berufen, daß eine so hohe Autorität wie Seine Excellenz der Herr Eisenbahn-Minister selbst öffentlich im Parlamente die Eisenbahnpolitik der Steiermark als ein Muster für die Schaffung von Eisenbahnen in allen übrigen Ländern der Monarchie angepriesen hat, und daß nur ein Parlamentsmitglied, welches der liberalen Partei angehört hat, damals sich dahin ausgesprochen hat, es verlange sich nichts von den Wohlthaten des steiermärkischen Eisenbahngesetzes für sein Land.

Wenn vom untersten Manne bis zum obersten alle für diese Politik eingenommen waren und gesunden haben, das Schmalspurssystem sei das beste, weil man mit möglichst wenig Kosten denselben Zweck erreichen könne, als wie mit den großen Bahnen, bei welchen Bahnbauten andere Millionen verdient hätten, welchen anderen nun vom Landes-Ausschusse das Geld kleinweise wieder abgezapft werden soll, so kann man nicht denjenigen, der diesem Hergensabbath nicht offen Widerstand geleistet hat, verurtheilen. Ich gestehe, daß Herr Dr. Schmiderer, wenn er damals gegen die vom Landtage gutgeheißene Eisenbahnpolitik Widerstand ge-

leistet hätte, zermalmt worden wäre und in derselben Stunde auf sein Mandat hätte verzichten müssen.

Dixi et salvavi animam meam!

Abg. **Posch** (L. = G. Sizen): Das Landes-Ausschussmitglied Herr Dr. Schmiderer hat angeführt, daß die Reichsraths-Abgeordneten, welche der Regierung viel näher stehen als der Landes-Ausschuss, wenn sie zusammengestanden wären, in der Beziehung mehr hätten ausrichten können, als der Landes-Ausschuss mit seiner Amtierung. Ich muß dem gegenüber für meine Person die Thatsache constatieren, daß ich keine Kenntnis davon hatte, daß der Landes-Ausschuss von Seite des Eisenbahn-Ministeriums auf wiederholte Urgierungen keine Antwort und Erledigung erhalten hat. Hätte ich Kenntnis davon erlangt, und ich bin überzeugt, auch alle meine Collegen, so hätte ich diesbezüglich Einfluß geübt und zumindest eine energische Interpellation an das Ministerium gerichtet über eine derartige Rücksichtslosigkeit der Behandlung des steiermärkischen Landes-Ausschusses. Das wollte ich hiermit constatieren.

Was die Sache der Landesbahnen im allgemeinen betrifft, so muß ich erklären, daß ich seinerzeit und auch als Mitglied des Landtages, allerdings mit schwerem Herzen, mich dieser Action angeschlossen und für dieses Localbahngesetz gestimmt habe, und daß ich auch dem Zustandekommen der bestehenden Eisenbahnen meine Zustimmung gegeben habe; allein, meine Herren, die Erträgnis-Ausweise, welche uns von Seite der betreffenden Eisenbahnbewerber, der Bezirke, gebracht wurden, waren so verleitend und so rosig dargethan, daß man glauben konnte, daß ein solches Verhältnis der Ertragslosigkeit der Landesbahnen nicht eintreten dürfte, und, meine Herren, es hat sich wieder gezeigt, daß, was die Berichte der einzelnen Körperschaften betrifft, die Obersteirer sehr gewissenhaft vorgegangen sind. Die Erträgnis-Ausweise des Bezirkes Mflenz, welche uns geliefert wurden, sind übertroffen worden in der Wirklichkeit; die Frachtmengen und der Personenverkehr sind stärker und größer, als sie im Ausweise angegeben wurden, während umgekehrt aus den Bezirken Stainz und Gonobitz Erträgnis-Ausweise gebracht wurden, welche weit zurückgeblieben sind in der Wirklichkeit. Seit jener Zeit, als ich diese Erfahrung gemacht habe, bin ich ein großer Pessimist geworden. Heute werden sie mich nicht finden, trotz dieser günstigen Ausweise, denselben einen Glauben zu schenken.

Meine Herren, es ist mir mitgeteilt worden, daß zum Beispiel Ausweise gebracht wurden seinerzeit über die Frachtmengen der Fürstenfeld—Hartberger Bahn. In diesen Ausweisen stehen darin 100 Waggon Rindschmalz

per Jahr. Ich glaube nicht, daß dort eine solche Kuhraffe besteht, daß außer dem eigenen Bedarfe noch 100 Waggon Rindschmalz aus dieser kleinen Gegend ausgeführt werden. In einem anderen Ausweise bezüglich der Fortsetzung der Eisenbahn von Weiz nach Anger wird angeführt, daß drei Waggon Forellen geliefert werden können. Das sind Ausweise, welche bei mir keinen Glauben finden können. Damals, als die Gonobitzer Bahn durch einige Jahre hier Gegenstand der Verhandlungen war, sind wir von den Herren überlaufen worden, „es müsse bald bewilligt werden, sonst sind wir fertig und müssen zugrunde gehen“ und einer der Hauptförderer dieser Bahn hat mich um 3 Uhr früh in der Wohnung aufgetrieben und mir die Ohren voll eingeredet, um mich zu bestimmen, für diese Bahn einzutreten. Diese Geschichte läßt sich heute nicht mehr ändern. Allein es wurde heute gesprochen, daß gegenüber jenen Bezirken, welche die Garantie übernommen haben, und mit ihren Garantiebeiträgen sich im Rückstande befinden, daß eine Abschreibung, ein Geschenk, dieser Beiträge von Seite des Landtages durchgeführt werde. Nun, meine Herren, ich kann mich damit nicht einverstanden erklären, ich sage das offen, denn jede Körperschaft, welche Verpflichtungen eingetht, muß auch das Bewußtsein haben, diese Pflichten zu erfüllen und man würde nur ein falsches System schaffen, womit man der Bevölkerung die Pflichtenerfüllung in der Weise plausibel macht, daß man leicht eine Verpflichtung eingetht in der Erwartung, daß dem Betreffenden ohnehin die Erfüllung geschenkt wird. Ich möchte hier bemerken, daß der Bezirk Alfenz seine eingegangenen Verpflichtungen erfüllt hat, wie dies bei uns in Obersteiermark überhaupt der Brauch ist: wenn wir Verpflichtungen übernehmen, so erfüllen wir sie. Wenn nun die Bezirke im Rückstande sind, die Rückstände abgeschrieben werden, so müßte auch natürlich, um Gerechtigkeit zu üben, jenen Bezirken, welche die Verpflichtungen erfüllt haben, diese zurückgesetzt werden. Ich glaube nicht, daß der hohe Landtag sich entschließen würde, diesen Bezirken das wieder zurückzuvorgüten. Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch einen Umstand erwähnen; es wird hier auseinandergesetzt, daß die Bezirke Gonobitz und Stainz, wenn sie zur Pflichterfüllung gezwungen werden, zugrunde gehen müssen. Nun, haben wir den Ausweis über die Handhabung der Bezirksumlagen im Lande, und zwar über die Bezirksstraßen, worüber der Landes-Ausschuß einen Bericht gemacht hat und woraus man sieht, wie hoch die Bezirksumlagen in den einzelnen Bezirken sind. Nun, meine Herren, da haben wir Umlagen, nämlich Bezirke, welche keine Eisenbahnverbindlichkeiten haben, welche ihre Verkehrs-Angelegenheiten auf den Straßen abwickeln müssen und das ist ganz gleich, ob

ein Bezirk, um die Producte zu befördern, dies auf der Straße oder mittelst Eisenbahn macht, das ist in der Beziehung ganz gleichgiltig. Wir haben hier den Bezirk Gonobitz, dieser hat nur 27 Percent Bezirksumlagen und der Bezirk kann seine Verpflichtungen nicht erfüllen, und der Bezirk Stainz hat 45 Percent Umlagen, und er sagt, er kann nicht mehr zahlen und seine Verpflichtungen nicht erfüllen. Nun haben wir andere Bezirke, die viel höhere Umlagen haben, und sie müssen diese einheben und die haben keine Eisenbahn, sondern nur Bezirksstraßen und können ihre Producte langsamer als die anderen auf den Markt bringen; zum Beispiel Drachenburg mit 48 Percent, Birkfeld, Gröbming, Liezen und Friedberg mit je 50 Percent, St. Gallen mit 55 Percent, Mariazell mit 60 und Murau mit 64 Percent. Wenn man von den zwei Bezirken die Rückstände eintreibt, so muß man berücksichtigen, daß diese nicht einmal auf die Höhe der 60 Percent kommen, als wie die anderen Bezirke, welche keine Eisenbahn und oft nicht einmal gute Fahrstraßen angelegt haben. Das ist dasjenige, warum ich mich zum Worte gemeldet habe, damit nicht die Hoffnung erweckt wird, daß man seine Pflichten nicht zu erfüllen braucht, nachdem ohnehin der Landtag das schenken würde. Ich bin dazu nicht zu haben.

Landeshauptmann: Nunmehr gelangt noch zum Worte Herr Abgeordneter von Pengg.

Abg. v. **Pengg** (H.-R. Leoben): Ich verzichte auf das Wort.

Landeshauptmann: Der Herr Abgeordnete Graf Stürgkh hat sich nach Schluss der Debatte das Wort erbeten zu einer thatsächlichen Berichtigung. Ich habe das Haus zu fragen, ob es die Ertheilung des Wortes gewährt. (Zustimmung.)

Abg. Graf **Stürgkh** (G.-G.-B.): Hohes Haus! Es wäre mir nicht beigefallen, diese an und für sich lange und interessante Debatte durch Ausführungen von meiner Seite zu verlängern, wenn nicht der verehrte Herr Landes-Ausschuß-Referent in der Vertretung seines Standpunktes erklärt hätte, einen Theil des dem Landes-Ausschuße angeblich zur Last gelegten Verschuldens wegen zu geringer Berücksichtigung steiermärkischer Angelegenheiten durch den Staat, dem Mangel an Fürsorge und Intervention der Reichsraths-Abgeordneten in Wien zur Last zu legen. Ich glaube nicht, daß der Herr Landes-Ausschuß-Referent Dr. Schmiderer sehr wohl beratthen war, indem er damit gesucht hat, andere in eine Verantwortung hineinzubringen, welche in erster Linie dem Landes-Ausschuße als dem in dieser Ange-

legenheit zunächst betrauten Organe obliegt. Ich möchte doch in thatsächlicher Richtigstellung dieser Behauptung nur darauf hinweisen, daß die Reichsraths-Abgeordneten, soweit mir bekannt ist, die Angelegenheit der Cilli—Wöllaner Bahn beim Ministerium an kompetenter Stelle in Wien in nachdrücklichster und wiederholter Weise vertreten haben, und ich darf darauf hinweisen, daß ich selbst mit meinen näheren und weiteren Gefinnungsgenossen wiederholt in Deputationen in dieser Angelegenheit beim betreffenden Ressort-Minister vorzusprechen in der Lage war. Ich möchte nicht unterlassen, auf eines hinzuweisen: Diejenigen, welche betraut sind zum Studium und jene Details der Angelegenheit auf Grund des jeweiligen actenmäßigen Standes zu bezeichnen in der Lage sind, sind selbstverständlich in erster Linie berufen, in dieser Richtung einen Einfluß zu versuchen und auszuüben, und wenn der verehrte Herr Landes-Ausschußbeisitzer Dr. Schmiderer darauf hingewiesen hat, es sei auf verschiedene Eingaben des Landes-Ausschusses von Seite des Eisenbahn-Ministeriums keine Antwort gegeben worden, so glaube ich, genügt es nicht, sich einfach auf die Thatfache zu berufen, und es ist damit der Landes-Ausschuß in Bezug auf die Actionsfähigkeit in dieser Sache nicht entlastet. Wenn der Landes-Ausschuß in dieser Richtung von der Regierung keine Antwort bekommt, so ist meines Erachtens bei der bestehenden Eisenbahn-Verbindung zwischen Graz und Wien es Sache des Landes-Ausschusses, im geeigneten Wege mündlich Antwort zu holen, beziehungsweise durch den persönlichen Verkehr mit der Centralstelle auf eine umgehende Entscheidung der Sache mit allem Nachdruck zu dringen. Ich kann daher ungeachtet der Ausführungen des Herrn Landes-Ausschußbeisitzers Dr. Schmiderer nicht zur Überzeugung kommen einerseits, daß die Reichsraths-Abgeordneten in dieser Sache nicht entsprechend vorgegangen sind, andererseits nicht zur Überzeugung gelangen, daß der Landes-Ausschuß das gethan hat, was in diesen Dingen zu thun ist, und von der Regierung, wie der geehrte Herr Vorredner Director Rochliger sagt, daß er im Principe überzeugt ist, daß die steiermärkische Eisenbahn-Action einer Sanierung bedarf, um von der Regierung zu einer entsprechend raschen Mitwirkung an der Sanierung zu gelangen. Ich würde mir erlauben, in erster Linie dem Landes-Ausschusse zu empfehlen, daß er in dieser Richtung mit einer nachdrücklichen, raschen mündlichen Intervention vorgeht; es genügen nicht bloß Zuschriften nach Wien, die nicht beantwortet werden.

(Die Debatte wird hierauf geschlossen.)

Landeshauptmann: Ich ertheile nunmehr dem Herrn Berichterstatter das Schlusswort.

Berichterstatter Dr. Sinf: Ich glaube mich in meinem Schlussworte möglichst kurz fassen zu können und erkläre im vorneherein, daß ich mit den Ausführungen des Herrn Director Rochliger soweit sie sich auf die vorgeschlagene Durchführung der Sanierung der Cilli—Wöllaner Bahn beziehen, einverstanden bin, weil sie mit dem im vorliegenden Berichte des Eisenbahn-Ausschusses ausgesprochenem Gedankengange vollkommen übereinstimmen und insoferne vom Werte sind, als dadurch dem Landes-Ausschusse für die Durchführung dieser Sanierungsarbeit, welche höchst schwierig und verantwortlich sein wird, gewisse Directiven und Erläuterungen gegeben sind, welche der Landes-Ausschuß nutzbringend zu verwerten haben wird. Ich habe auch keine Veranlassung über die historischen Reminiscenzen, welche seitens des Herrn Dr. v. Schreiner vorgebracht wurden und auf das hohe Haus gewiß einen tiefen Eindruck gemacht haben, hier zurückzukommen. Ich glaube, daß sie jedenfalls für die Beurtheilung der heutigen Situation und für die Frage der Verantwortung des Hauses selbst vom Werte sind und auch vom hohen Hause in diesem Sinne voll gewürdigt werden.

Ich habe mich nur hauptsächlich mit der Rede des Herrn Baron Rokitsky zu beschäftigen und kann die verschiedenen Unrichtigkeiten, die in derselben ausgesprochen worden sind, unmöglich unerwidert lassen. Zunächst muß ich feststellen, daß soweit überhaupt von einer Verantwortlichkeit für die Bahnaction und für den Erfolg und Mißerfolg derselben bezüglich der Landesbahnen im hohen Hause gesprochen werden kann, meiner Überzeugung nach diese Verantwortlichkeit für jeden Abgeordneten eine vollkommen gleichartige und gleichgroße ist, denn alles was geschehen ist, ist auf Grund von Beschlüssen des Landtages geschehen, die allerdings vorbereitet vom Landes-Ausschusse und vorbereitet von dem Sonder-Ausschusse für Eisenbahn-Angelegenheiten gemacht wurden. Eine Verantwortung könnte nur dann auf einzelne Herren Abgeordneten oder auf den Landes-Ausschuß gewälzt werden, wenn man behaupten könnte und dazu liegt absolut kein Anhaltspunkt vor, daß unrichtige thatsächliche Momente, welche für die Beschlussfassung maßgebend waren, vorgebracht oder daß infolge mangelhafter oder oberflächlicher Instruierung eine falsche Basis der Beurtheilung geschaffen wurde, so daß der Landtag in seinen Beschlüssen, von irrigen Voraussetzungen ausgegangen ist und daß solche irrtümliche Voraussetzungen absichtlich hier verbreitet worden sind. Das liegt nicht vor, zu mindesten dürfen wir alle für uns die bona fides in Anspruch nehmen. Und so schrecklich liegt ja die Sache überhaupt nicht.

Meine Herren, sehen Sie von der Cilli—Wöllaner

Bahn ab und nehmen Sie die übrigen Bahnen, dann brauchen Sie keine große Sorge zu haben. Aber gerade die Cilli—Wöllaner Bahn war diejenige, die von allen Seiten dieses hohen Hauses und insbesondere auch vom Herrn Director Rochlitzer, dem ich daraus ebenso wenig einen Vorwurf machen will wie den anderen Herren, welche für den Bau dieser Bahn als Landesbahn eingetreten sind, als jene Bahn hingestellt wurde, die zum Baue als Landesbahn auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1890 am allerbesten geeignet erkannt wurde. Ich könnte die Debatte die diesbezüglich im Landes-Eisenbahnrathe geführt wurde und das was damals Herr Director Rochlitzer gesagt hat, hier recapitulieren, aber ich erkläre nochmals, diesbezüglich gegen niemanden einen Vorwurf zu erheben. Die Cilli—Wöllaner Bahn ist heute nur deswegen, ich will nicht sagen nothwendig, aber für uns ein Kind der Sorge geworden, weil die Voraussetzungen, nämlich, daß sie als Kohlenbahn, durch die Kohlenverfrachtung allein die Zinsen vollständig decken wird, nicht zutreffen sind. An dem Nichtzutreffen dieser Voraussetzung, also an dem Wegfall oder der bedeutenden Verminderung der Frachtereinnahmen aus dem Kohlenverkehre trifft aber niemanden das geringste Verschulden. Auch der Vorwurf der den Advocaten, den Rechtsanwältinnen, wie Herr Baron Rokitanzky sich ausgedrückt hat, gemacht wurde, die den Garantievertrag mit Lapp ausgearbeitet haben, ist ganz grundlos. Erstens hätte ich schon als Advocat Veranlassung, meine Collegen in dieser Beziehung in Schutz zu nehmen. In diesem Falle fühle ich mich aber persönlich getroffen, weil ich selbst jener Advocat war, der den Vertrag entworfen und ich diesen Vorwurf auf mich nicht sitzen lassen kann. Meine Herren, der Vertrag ist so bombenfest, mit solchen Securitäten nach jeder Richtung hin ausgestattet, daß der Vertrag nach keiner Richtung versagt. Die Ursache der Calamitäten liegt nicht in dem Vertrage, sondern in dem Nichtzutreffen der Voraussetzungen in den geänderten Verhältnissen. Für die Erzwingung der Erfüllung von Verpflichtungen seitens eines Contrahenten kann niemals der Verfasser des Vertrages verantwortlich gemacht werden, ebenso wenig wie für das Ausreichen der als Securität bestimmten Werksobjecte. Meine Herren, es ist nicht Sache eines Advocaten die Zweckmäßigkeit und den Gehalt von Vereinbarungen zu beurtheilen. Der Advocat hat das ihm verbürgende Parteübereinkommen nur in klarer Weise zum Ausdrucke zu bringen. Das Übereinkommen mit Lapp war damals in verschiedenen Protokollen bereits niedergelegt. Der Herr Landes-Ausschußbeisitzer wird dies bestätigen. Die Punkte, welche aufzunehmen und die Sicherheiten und Garantien, welche zu leisten sind, waren

bereits festgelegt. Es hat mir große Mühe gekostet, den Vertrag in dieser Form zustande zu bringen, die Bahn war damals schon fertig gebaut — also es war hoch an der Zeit. Der Vertrag wurde dem Ministerium vorgelegt und von demselben genehmigt. Die Cautionshypothek, die auf den Bergbau gegeben worden ist, umfaßt den ganzen Wert des Objectes, und wenn Sie noch 1 Million mehr intabulieren, so wird die Sicherheit nicht größer. Ebenjowenig trifft mich bezüglich des Betriebsvertrages mit der Südbahn, welchen, wie von allen Seiten behauptet wird, so ungünstig sein soll, ein Verschulden. Diesen Vertrag haben Lapp und Klementiewicz selbst abgeschlossen, das Land mußte ihn mit übernehmen, als etwas perfectes. Wenn dieser Vertrag ungünstig war, so ist Lapp selbst daran schuld.

Hocherstaunt bin ich aber darüber, daß Herr Baron Rokitanzky gesagt hat, es herrsche eine ganz sonderbare unverständliche Sparjamkeit mit dem Landes-Eisenbahnfonde, der 9,000,000 K. Varmittel besitze, man soll ins volle Leben hineingreifen, ein paar Millionen hernehmen und damit die Cilli—Wöllaner Bahn sanieren. Nun, meine Herren, 9,000,000 Papiere liegen allerdings im Landes-Eisenbahnfonde. Das finden sie gedruckt im Rechenschaftsberichte. Es kommt daher, daß der damalige Landes-Ausschuß in Voraussetzung des Ausbaues der beiden Linien Wöllan—Unterdrauburg und Zeltweg—Wolfsberg, welche bekanntlich als Landesbahnen hätten gebaut werden sollen, aber Gott sei dank dann nicht gebaut worden sind, um die erforderlichen Mittel flüchtig zu haben, Landes-Eisenbahn-Obligationen ausgegeben hat, und den Erlös dieser Eisenbahn-Obligationen in die Cassé gelegt hat. Nun wurden diese Bahnen vom Lande nicht gebaut. Wir haben es vorgezogen lieber 400.000 fl. in Stamm-Actien dieser Bahnen zu übernehmen und dem Staate den Bau und die Finanzierung beider Linien überlassen. Es war ein Glück für das Land, da bekanntlich beim Baue große Baukosten-Überschreitungen vorgekommen sind, so daß wir noch viel größere Opfer hätten bringen müssen, als wir zu bringen beabsichtigt hatten. Wir können es Sr. Excellenz dem damaligen Statthalter Bacquehem nicht genug danken, daß er im letzten Augenblicke, wie schon die Vorlage gedruckt war, durch seine Intervention diesen Ausweg beim Ministerium eröffnet hat. Daher stammt dieser Warfond; diesen hat der Landes-Ausschuß, wie aus dem Rechenschaftsberichte ersichtlich ist, fruchtbringend angelegt, er hat zu billigem Curse Staatsrenten angekauft und zum Theile Landes-Eisenbahn-Obligationen zurückgelöst, der Eisenbahnfonde hat aus diesen finanziellen Transactionen keinen Schaden erlitten, weil die Zinsen-Eingänge aus den Papieren mit Rücksicht auf den Ankaufscurs höhere

waren, als die Zinsen, die das Land für die ausgebenen Landes-Eisenbahn-Obligationen zu zahlen hat. Aber, meine Herren, halten Sie es denn für möglich zur Sanierung der Gills-Wöllaner Bahn oder wie gesagt wurde, dieser Schnackerlbahn einfach 2,000.000 K herauszunehmen, 2,000.000 die Sie heute verzinslich haben, um dann wieder die Zinsen an den Eisenbahnfond zu zahlen? Dies würde einen jährlichen effectiven Ausfall an der Verzinsung von 2,000.000 K also 800.000 K bedeuten!!! So saniert man eine Bahn nicht. Abgesehen davon, glauben Sie nicht, daß es ein taktisch, ein vollkommen verkehrter Weg wäre, wenn wir allein gleich in die Tasche greifen. Wird der Staat uns helfen, wenn wir uns schon selbst geholfen? Ich glaube nicht. Die Auffassung des geehrten Abgeordneten Baron Rokitauský ist mir unfassbar, umsomehr nachdem der Herr Baron Rokitauský auch auf dem Standpunkte steht, die Staatshilfe in Anspruch zu nehmen und er selbst den Antrag gestellt, wir sollen trachten, daß diese Bahn vom Staate übernommen wird.

In dieser Beziehung berufe ich mich auf die außerordentlich klaren und überzeugenden Ausführungen, die der Herr Director Rochlizer gegeben hat, und denen ich nichts beizufügen habe, und ich wünsche, daß auf diesem Wege Schritt für Schritt vorwärts gegangen wird. Denn im Eisenbahn-Ministerium, das wissen wir aus Erfahrung, sowie man keinen Baum auf einmal fällt, kann man nur mit zäher Ausdauer und wenn nothwendig mit einem rücksichtslosen Vorgehen etwas erreichen. Dann möchte ich noch eines bemerken, alle diese Actionen, und es wurde dies bereits vom Herrn Director Rochlizer betont, und dafür bin ich ihm dankbar, die gemacht werden, sollen immer nur mit Zuziehung des Garanten Lapp gemacht werden. Wir müssen trachten, Lapp als unseren Schuldner und Garanten zahlungsfähig, sein Werk leistungsfähig uns zu erhalten, allein, und das möchte ich betont haben, wenn der Garant in seiner Rücksichtslosigkeit und seiner starren Opposition sich gegen alles, was auf eine Sanierung abzielt, beharrt, dann müssen gegen ihn aus seiner Garantie die äußersten Consequenzen gezogen werden. Es kann nicht zugegeben werden, daß er förmlich darauf speculiert aus der Garantieverpflichtung dem Lande gegenüber entlastet zu werden. Er hat an der Sanierung als Hauptbetheiligter mitzuwirken.

Nun komme ich auf den Punkt, den insbesondere Herr Director Rochlizer betont hat; derselbe hängt mit der Frage zusammen, die Herr Baron Rokitauský erwähnt hat. Es ist die Erlassung der Betriebszuschüsse namentlich des Bezirkes Stainz. Meine Herren! Der Grundsatz darf in diesem hohen Hause

nicht zur Geltung kommen und zur Regel werden, daß wenn jemand mit dem Lande einen Vertrag schließt und Verpflichtungen eingeht, dieselben nicht zu halten braucht. Eine solche Praxis wäre gefährlich, demoralisierend und würde zu den traurigsten Consequenzen führen. Darum darf man diejenigen, die dem Lande schuldig sind, nicht auffordern und ermuntern, ihrer Zahlungsverbindlichkeiten sich zu entziehen. Ein solches Vorgehen würde die wohlmeinenden Absichten des Landes-Ausschusses zur Wahrung der Landesfinanzen durchkreuzen und vereiteln. Meine Herren, wir dürfen nicht vergessen, daß für das, was sie dem einen erlassen, die Steuerträger aufkommen müssen, und darin liegt eine große Ungerechtigkeit. Lapp hat mit dem Kohlenbergwerke eine große Speculation vor, sie hätte glänzend ausfallen können, er hat mit dem Bahnbaue ein großes Speculationsgeschäft gemacht, man sagt, er hat bei demselben Hunderttausende gewonnen. Wir haben an diesem Gewinne nicht participiert und auch nichts verlangt. Vertrag ist Vertrag, nun stellt sich heraus, daß er bei der Speculation mit dem Bergbaue und dem damit zusammenhängenden Garantie-Vertrage nicht so glücklich ist und daß ihm insbesondere seine Garantieleistung sehr schwer fällt. Er muß daher auch diese Consequenzen tragen. Wie kommt das Land dazu, ihm, weil ihm diese Speculation mißglückt ist, nun jeder Vertragsverpflichtung zu entbinden, das wäre die gefährlichste Theorie, die im hohen Hause ausgeführt werden könnte, wenn man auf dem Rücken des Landes speculieren läßt. Was den Bezirk Stainz betrifft, so habe ich zufällig die Rentabilitäts-Berechnungen bezüglich dieses Bahnbaues vor mir, und da ergibt sich folgende, ganz eigenthümliche und interessante Erscheinung. Gerade bei der Bahn Stainz—Wieselzdorf sind die Berechnungen des Landes-Ausschusses und Landes-Eisenbahnamtes nahezu bis auf einen Gulden zugetroffen. Die Bezirksvertretung Stainz, die damals um diese Bahn petitionierte und sich die Füße wund gelaufen hat, um die Bahn zu bekommen, hatte auch eine Rentabilitäts-Berechnung aufgestellt, aber das Landes-Eisenbahnamt hat mit Rücksicht auf die obwaltenden Verhältnisse an den verschiedenen Einnahmeposten namentlich an den Einnahmen aus dem Frachten- und Personenverkehr bedeutende Abstriche vorgenommen und auch die Betriebs-Auslagen, wie die Erfahrung bestätigt hat, ganz richtig aufgestellt. Die Betriebs-Einnahmen werden auf 22.000 Kronen das ist 11.000 Gulden veranschlagt.

Diese Berechnungen des Landes-Eisenbahnamtes wurden dem Bezirke mitgetheilt, und es sind dem Bezirke auch die Ausgaben mitgetheilt worden. Nach diesen Aufstellungen wurde vom Bezirk eine Betriebs-Zu-

schußleistung von 5000 fl. verlangt und bemerkt, daß ohne diesen Beitrag diese Bahn als Landesbahn nicht gebaut werden könne. Der Bezirk bestand demungeachtet auf dem Bau dieser Bahn, welche für ihn eine so große wirtschaftliche Bedeutung habe, daß er dieses Opfer bringe. Es ist übrigens bei dieser Gelegenheit auch diesem Berichte eine Zuschrift der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen beigelegt, in welcher diese Bahn als außerordentlich entwicklungsfähig dem Lande zum Ausbaue auf das allerwärmste empfohlen wird. Es kann also weder dem Landtage, noch dem Landes-Ausschusse der geringste Vorwurf gemacht werden, sondern die Herren vom Bezirke Stainz haben sich nur selbst getäuscht; sie haben die Zuschüsse, ohne welche die Bahn vom Lande nie gebaut worden wäre, zu leisten. Aus welchem Grunde wollen Sie heute den Bezirks-Ausschuß von der Haftpflicht entlassen? Wollen Sie überhaupt dem Lande die Lasten aufbürden? Sonst sagt man *Volenti non fit injuria*. Wenn man jemand warnt und er dennoch auf einem Vorhaben besteht, koste es was es wolle, da kann man nicht hinterher die Schuld auf andere wälzen und den Betreffenden als den Irreführten hinstellen, wie es thatsächlich geschehen ist.

Ich möchte nun auf einen anderen Punkt kommen, der sich auf die Angelegenheit des Landes-Eisenbahnfondes und die Einverleibung desselben in den Landesfond bezieht. In dieser Richtung ist gesetzlich vollständig Vorsorge getroffen, denn es heißt im § 9, Punkt 8, des Gesetzes: „Die eventuelle Auflösung des Landes-Eisenbahnfondes und Vereinigung desselben mit dem Landesfond“ — ist ein Gegenstand, welcher der Beschlussfassung des Landtages unterliegt, und der damit in Verbindung stehende § 2, Punkt 7, des Gesetzes sagt: „Der Landes-Eisenbahnfond kann über Beschluss des Landtages (§ 9, Punkt 8) insbesondere im Falle des Verkaufes der sämtlichen aus demselben errichteten Localbahnen aufgelöst und mit dem Landesfond vereinigt werden, in welchem Falle auch die etwa noch bestehenden Verpflichtungen des Landes-Eisenbahnfondes auf den Landesfond übergehen.“ Dann heißt es am Schlusse, und das zeigt, in welcher überstürzten und sanguinischen Weise, wie sich der Herr Abgeordnete Dr. v. Schreiner ausgedrückt hat, man vorgegangen ist (liest):

„Wenn wider Erwarten der Landes-Eisenbahnfond zur Bedeckung des Erfordernisses für Verzinsung und Amortisation des Landes-Eisenbahndarlehens nicht ausreichen sollte, ist der Abgang vom Lande zu bedecken.“

Also das Gesetz selbst hat es wider alles Erwarten gefunden, daß ein Abgang entstehen könnte. Der Fall ist aber thatsächlich eingetreten. Wenn eine Vereinigung des Eisenbahnfondes mit dem Landesfonde ins Auge

gefaßt werden soll, so ist der gesetzliche Boden für eine solche Lösung gegeben, und es bedarf zur Durchführung nur eines Beschlusses des Landtages. Ich wüßte aber nicht, welche besondere Vortheile aus einer solchen Vereinigung des Landes-Eisenbahnfondes mit dem Landesfonde erreicht werden könnten; die Haftung, die heute der Landes-Eisenbahnfond hat, hätte später der Landesfond zu übernehmen. Ein Organ zur Beforgung der Landes-Eisenbahn-Angelegenheiten wird auch dann notwendig sein, wenn Sie den Landes-Eisenbahnfond mit dem Landesfond vereinigen. Ich sehe aus dieser Zusammenlegung einen momentanen praktischen Erfolg nicht. Ich kann nur damit schließen, daß, wenn es dem Landes-Ausschuß gelingt, die Angelegenheit der Gilli—Wöllaner Bahn zu sanieren, wir aus der Eisenbahnaction im Lande nichts zu besorgen haben, denn die Abgänge bei den kleineren Bahnen und auch an der Murthalbahn, die sich heute mit 2·8 Percent verzinst, das sind Opfer seitens des Landes, die gegenüber der Thatsache daß wir 164 Kilometer Localbahnen gebaut haben, nicht mehr in die Waagschale fallen.

Ich habe mich nur noch mit einigen Worten zu beschäftigen mit dem Antrage, welchen der Abgeordnete Freiherr v. Rokitanzky gestellt hat. Nach dem Antrage soll der Landes-Ausschuß beauftragt werden dahin zu trachten, daß mit nicht zu bedeutenden Opfern für das Land die Landesbahnen Gilli—Wöllan und Preding-Wiefelsdorf—Stainz, erstere vom Staate, letztere von der Graz—Köflacher, beziehungsweise Südbahn-Gesellschaft übernommen werden. Was den ersten Theil des Antrages betrifft, so ist derselbe gegenstandslos, weil er ohnehin im Antrage des Eisenbahn-Ausschusses enthalten ist, in welchem es heißt, daß dahin zu wirken sei, daß die Bemühungen bezüglich der Verstaatlichung durch den Landes-Ausschuß fortzusetzen sind, diese Sache bedarf einer besonderen Antragstellung nicht mehr. Was die Localbahn Preding-Wiefelsdorf—Stainz betrifft, daß dieselbe von der Köflacher und Südbahn übernommen werden soll, so ist dies auch mein innigster Wunsch, ich glaube aber nicht, und Herr Director Rochlitz er wird uns schon heute sagen können, ob die Köflacher Bahn, die sich schon bei Beginn dieser Action ablehnend verhalten hat, diese Bahn übernehmen wird; von meinem Standpunkte aus habe ich in merito nichts gegen den Antrag, halte denselben jedoch für ganz aussichtslos.

Landeshauptmann: Ich schreite nunmehr zur Abstimmung. Gegenstand der Abstimmung sind die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses 1 und 2, wie sie auf Seite 5 der Vorlage vorgedruckt sind, und sodann der Antrag des Herrn Baron Rokitanzky, von dem der

Berichterstatter den ersten Theil als bereits im Punkte 2 der Anträge des Eisenbahn-Ausschusses enthaltend bezeichnet und den Antrag gestellt hat, daß er in der Weise zur Abstimmung kommt, daß zuerst über den Antrag bezüglich der Verstaatlichung der Landesbahn Gilli—Wöllan und getrennt über die Übernahme der Linie Preding—Wiefelsdorf—Stainz abgestimmt werden möge. Ich werde zuerst die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses und sodann den Antrag des Herrn Baron Rokitanzky bezüglich des zweiten Theiles getrennt zur Abstimmung bringen. Ist etwas zu bemerken? (Nach einer Pause.) Es ist dies nicht der Fall; ich werde daher so vorgehen. Die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses lauten (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die ausgebauten Linien Gilli—Wöllan, Preding—Wiefelsdorf—Stainz, Pölsbach—Gonobitz, Rapsenberg—Au-Seewiesen, endlich die Murthalbahn Unzmarkt—Mauterndorf und über den Stand der Verhandlungen bezüglich einer Zugvermehrung, die Erstellung einheitlicher Tarife, sowie über die Verstaatlichung erstgenannter Linie wird zur Kenntnis genommen.“

(Angenommen.)

Der zweite Antrag des Eisenbahn-Ausschusses lautet (liest):

„2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, seine Bemühungen wegen Verstaatlichung der Linie Gilli—Wöllan oder Einbeziehung derselben in den einheitlichen Staatsbetrieb unter thunlichster Wahrung der Interessen des Landes mit allem Nachdrucke fortzusetzen und über das Ergebnis der einschlägigen, unter Beziehung der Garanten mit der k. k. Regierung zu pflegenden Verhandlungen in der nächsten Session Bericht zu erstatten.“

(Angenommen.)

Der erste Theil des Antrages des Herrn Baron Rokitanzky würde lauten (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, dahin zu trachten, daß mit nicht allzubedeutenden Opfern für das Land die Landesbahn Gilli—Wöllan vom Staate übernommen werde.“

(Abgelehnt.)

Der zweite Theil würde lauten (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, dahin zu trachten, daß mit nicht allzubedeutenden Opfern für das Land die Landesbahn Preding—Wiefelsdorf—Stainz von der Graj-Röflacher, beziehungsweise Südbahn-Gesellschaft übernommen werde.“

(Angenommen.)

Ich bitte den Herrn Referenten, fortzufahren in seinem Vortrage. Bei dieser Gelegenheit erlaube ich mir zu bemerken, daß ich die Absicht habe, das Haus um circa 2 Uhr zu befragen, ob wir die Sitzung unterbrechen, denn bis dorthin, glaube ich, sollen wir weiter tagen.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Dr. Pink: Ich werde sehr kurz sein.

Wir kommen nun zu Capitel: B. „Zur Ausführung genehmigte Linien.“ Es handelt sich hier lediglich um die Programmlinie Südbahn—Sauerbrunn—Landesgrenze, und nachdem ohnedies zu diesem Gegenstande heute noch mehrere Petitionen hier im Hause zur Berathung kommen werden, beschränke ich mich darauf, den hier gestellten Antrag des Eisenbahn-Ausschusses der Annahme des hohen Hauses zu empfehlen. Dieser Antrag lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die programmäßig zum Ausbau bestimmte Linie Südbahn—Sauerbrunn—Landesgrenze wird zur Kenntnis genommen.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Capitel: II. „Weitere Projecte.“ Auch in diesem Capitel handelt es sich lediglich um Gegenstände, die heute noch der Berathung in diesem hohen Hause unterzogen werden. Es ist das in erster Linie der Ausbau der Mariazeller Bahn, für welche zwei Petitionen vorliegen; dann weiters die Sulmthal-Bahn, die ebenfalls den Gegenstand einer besonderen Berathung und Beschlussfassung hier im hohen Hause bilden wird. Weiters wird in diesem Capitel nur bemerkt, daß über Anregung der Stadt Pettau die Vornahme der Erhebungen bezüglich der Bahnverbindung Gleichenberg—Burkla bis zur Landesgrenze bei Macel noch nicht gemacht werden konnte, weil das Bahnproject noch nicht dem Landes-Ausschusse, beziehungsweise dem Landes-Eisenbahnamte zugekommen ist. Ich empfehle die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses der Annahme des hohen Hauses. Dieselben lauten (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die in Verhandlung stehenden Bahnprojecte wird zur Kenntnis genommen.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, dem Zustandekommen der im Berichte für das Jahr 1894 angeführten Bahnprojecte seine Aufmerksamkeit auch ferner zuzuwenden und darüber Bericht zu erstatten.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

III. „Finanzieller Theil.“ Aus dem vorliegenden Rechnungs-Abchluss ist zu entnehmen, dass im Jahre 1899 sich ein Verlust für den Eisenbahnfond im Betrage von 78.628 K 38 h ergeben hat, welcher Verlust etwas geringer ist als im vorigen Jahre. In dem Berichte des Landes-Ausschusses werden weiters die verschiedenen Posten des Rechnungs-Abchlusses hervorgehoben, welche sich geändert haben und die Aufklärung für diese Änderungen gegeben. Es ist insbesondere in diesem Capitel die Coursdifferenz-Reserve erwähnt im Betrage von 47.332 fl. 74 kr. gleich 94.665 K 48 h, welche Coursdifferenz-Reserve aufgezehrt worden ist durch den Coursverlust gegenüber dem Ankaufscours der Papiere. Dieser Verlust ist nur ein vorübergehender und verschwindet sobald die gedrückten Course sich wieder heben. Die Einnahmen aus der Verzinsung der Papiere sind gleich geblieben. Der Landes-Ausschuss hat die momentane Cours-Einbuße in den Rechnungen nicht in die laufende Gebarung aufgenommen, wodurch sich das Deficit des Eisenbahnfondes bedeutend erhöht hätte, sondern im Haupt-Abchluss als transitorische Post durchgeführt.

Ich stelle auch in dieser Richtung an das hohe Haus den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Gebarung mit dem Landes-Eisenbahnfonde wird zur Kenntnis genommen.“

(Der Antrag wird angenommen).

IV. „Organisation des Landes-Eisenbahnamtes.“ Auch über die Organisation des Landes-Eisenbahnamtes ist aus dem Berichte nur zu erwähnen, dass infolge von vorgekommenen Verschiebungen sich das Gehalts-Erfordernis gegen das Vorjahr um 1340 K vermindert hat.

Ich stelle namens des Eisenbahn-Ausschusses den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Organisation des Landes-Eisenbahnamtes wird zur Kenntnis genommen.“

(Der Antrag wird angenommen).

V. „Vom Lande subventionierte Bahnen.“ Ich verweise lediglich auf die diesbezüglichen Berichte des Landes-Ausschusses über die Betriebs-Ergebnisse des Jahres 1899 der vom Lande subventionierten Bahnen Gleisdorf-Weiz, Radkersburg-Luttenberg, Fehring-Fürstenfeld und Fürstenfeld-Hartberg. Nicht unerwähnt

kann ich lassen, dass dem Landes-Ausschusse zur Zeit als Bericht erstattet wurde über die Bahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan, bei welchen das Land durch den Besitz von Stamm-Actien im Nominale von 400.000 fl. theilhaftig ist, die Betriebs-Ergebnisse noch nicht vorgelegen sind. Ich bin jedoch heute in der Lage, die traurigen Betriebs-Ergebnisse dem hohen Hause zur Kenntnis zu bringen. Die Betriebs-Ergebnisse pro 1900 stellen sich für Unterdrauburg-Wöllan, Einnahmen 109.003 K, Ausgaben 246.000 K, für Linie Zeltweg-Wolfsberg, Einnahmen 412.720 K, Ausgaben 276.526 K. Den Gesamt-Einnahmen von 521.728 K stehen die Betriebs-Ausgaben mit 522.526 K gegenüber. Die Linie Unterdrauburg-Wöllan hat also ein Deficit von 137.000 K, die Linie Wolfsberg-Zeltweg ein Erträgnis von 136.200 K.

Das Deficit aus beiden Linien beträgt 800 K. Bedenken Sie, meine Herren, dass diese beiden Bahnen vom Staate eine Erträgnis-Garantie von 544.000 K genießen, und Sie werden mit mir zu dem Schlusse kommen, dass der Staat im hohen Grade und in erster Linie daran interessiert ist, die gegenwärtigen Verhältnisse nicht fortbestehen zu lassen, wenn er das Betriebsdeficit bezahlen muss. Das ist nicht zu verantworten. Ich bemerke noch, um die Sache zu illustrieren, dass bei diesen beiden Localbahnen, wo drei Züge nach jeder Richtung verkehren, die Betriebskosten per Kilometer für Unterdrauburg-Wöllan sich auf 6470 K, für Wolfsberg-Zeltweg auf 5650 K stellen, während für Gills-Wöllan, welche Linie sich im Betriebe der Südbahn befindet, für zwei Züge die Betriebskosten 4000 K betragen.

Ich stelle den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

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

(Der Antrag wird angenommen).

VI. „Subventionierung der Schmalspur-Linien durch die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.“ Die Südbahn-Gesellschaft hat bekanntlich vertragmäßig eine Zuschussleistung für etwaige Abgänge an dem Erträgnisse der beiden Linien Pölschach-Gonobitz und Kapfenberg-Au-Seewiesen zugesichert. Leider hat die Bahnlinie Kapfenberg-Au-Seewiesen keine Abgänge, und nachdem bei der Aufstellung nach Kilometer bei beiden Linien gerechnet wird, so ist es nicht möglich, für die Linie Pölschach-Gonobitz den ganzen Zuschuss in Anspruch zu nehmen, und es ist auch in der Zukunft nicht möglich, diese Subvention in der Maximalhöhe für das Land zu gewinnen. Im Jahre

1899 hat die Südbahn einen Betrag von 9639 K 54 h aus dieser Garantieleistung gezahlt und davon sind nach dem genehmigten Schlüssel 75 Percent mit 7229 K 66 h dem Bezirke Gonobitz zugute gekommen, während für den Landes-Eisenbahnfond der Rest von 2409 K 88 h in Rechnung gestellt wurde.

Ich stelle den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Subventionierung der Schmalspurlinien Böltzschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen durch die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wird genehmigt.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Wir sind nunmehr mit der Erledigung des Berichtes des Eisenbahn-Ausschusses, Beilage Nr. 136, zu Ende gekommen.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 127, über das vom k. k. Eisenbahn-Ministerium gestellte Begehren nach kostenloser Überlassung der im Besitze des Landes befindlichen Prioritäts-Actien der Localbahn Fehring—Fürstenfeld aus Anlaß der Fortsetzung der Linie Fürstenfeld—Hartberg bis Friedberg. (Beilage Nr. 151.)

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Dr. Linz.

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Dr. **Linz** (von der Tribüne): Die Localbahn Fürstenfeld—Hartberg, welche eine Länge von 30 Kilometer hat, wurde im Jahre 1890 concessioniert und hat das Land dieser Localbahn bekanntlich eine Unterstützung in der Weise gewährt, daß das Land sich an der Capitalbeschaffung durch Übernahme von Stammactien im Nominalbetrage von 250.000 fl. theilhaftig hat. Damals, bei Übernahme der Stammactien war es für den Landtagsbeschluss mitbestimmend, daß diese Linie ein Glied der großen zweiten Verkehrs-Route über Aspang nach Wien bilde, und die Regierung hatte den Ausbau dieser Linie in ihr Programm aufgenommen und zwar sollte diese ganze Linie durch Angliederung von Localbahnen durchgeführt werden, um bei dieser Gelegenheit auch die Local-Interessenten zu den Baukosten dieser Linie heranzuziehen. Das Land hat mit dem Factor gerechnet, daß wenn der Ausbau der Linie bis Aspang als zweite Verbindungsbahn zustande kommt, ihm auch die übernommenen Stammactien mit der Zeit

zur Verzinsung gelangen werden. Im Jahre 1897 wurde von der Aspanger Bahngesellschaft ein Project für den Ausbau der Bahn von Hartberg nach Aspang — die Bahn bis Hartberg war damals schon im Betriebe — dem Eisenbahn-Ministerium vorgelegt. Das Project ist damals commissioniert worden und gelegentlich dieser Action, welche von der Aspanger Bahn ausgegangen ist und infolge früherer Verhandlungen mit dem Eisenbahn-Ministerium auch von der Regierung unterstützt wurde, hat sich das Eisenbahn-Ministerium an den Landes-Ausschuss mit der Anfrage gewendet, ob im Falle der staatlichen Einlösung der Fehring—Fürstenfeld—Hartberger Local-Bahnen für den Fall, als eine Verbindungsline von Hartberg nach Aspang, d. h. eine zweite Linie nach Wien hergestellt würde, das Land bereit wäre, dem Staate seine Stammactien unentgeltlich zu überlassen, nachdem das Land ein großes Interesse daran hätte, daß diese zweite Verbindung nach Wien hergestellt wird. Der Landtag hat damals beschlossen, auf dieses Verlangen des Ministeriums einzugehen unter der Bedingung, daß für den Ausbau der Linie nach Aspang ein weiteres Opfer vom Lande nicht mehr gefordert wird, daß also insbesondere auch eine weitere Beitragsleistung nicht verlangt wird. Im Jahre 1899 hat sich diese Situation kaleidoskopartig geändert. Das Project der Aspanger Bahngesellschaft hat sich zerklüftet und nun hat die Regierung selbst wieder das Project aufgenommen, um diese Linie als Staatsbahn auszubauen und zwar ist das Ministerium mit dem Projecte einer Fortsetzung der Linie von Hartberg nach Friedberg in den Vordergrund getreten. Das Ministerium hat sich im Februar 1899 neuerlich an den Landtag um die unentgeltliche Überlassung der Stammactien gewendet, wiewohl nicht wie früher die Bahn bis Aspang gebaut, sondern nur das kleine Stück von Hartberg nach Friedberg, eventuell Schaffern hergestellt werden sollte. Der Landtag ist dem Ministerium wieder entgegengekommen und hat den Beschluss gefasst, wenn auch nur diese Linie nach Friedberg hergestellt würde, dem Staate die Stammactien zu überlassen. Nun ist bekanntlich diese Linie Hartberg—Friedberg die einzige steirische Linie, welche in das Investitions-Programm aufgenommen wurde, die Pöhrnbahn, welche nur einige Kilometer steirisches Gebiet durchzieht, kommt nicht in Frage, diese Linie sollte auf Staatskosten hergestellt werden. Man ist aber neuerdings an das Land herangetreten und verlangt zu den 250.000 fl. Stammactien für die Herstellung des Bahnstückes Hartberg—Friedberg, welches an sich gar keine wirtschaftliche Bedeutung hat, die Überlassung der 50.000 fl. Prioritäts-Actien der Localbahn Fehring—Fürstenfeld, welche sich im

Besitze des Landes befinden. Nun, meine Herren, einem solchen unbilligen Ansinnen müssen wir entgegentreten. Diese Prioritäts-Actien sind nicht etwa Zukunftswerte, wie dies die Fürstfeld—Hartberger Stammactien sind, die einen Wert nur bekommen können durch die Herstellung der Verbindung mit Lipang, diese Prioritäts-Actien haben schon seit der Eröffnung des Betriebes 4 $\frac{1}{2}$ %ige und jetzt seit einer Reihe von Jahren die volle 5%ige Verzinsung getragen. Es würde also die Überlassung dieser Actien die Einbuße einer Einnahme von 2500 fl. gleich 5000 K jährlich bedeuten. Meine Herren, es liegt kein Grund vor, daß wir überhaupt für diese Bahn noch weitere Opfer bringen sollen und dieses Opfer, welches wir brachten ohnedies groß genug ist, für den Bau einer Linie, welche an sich genommen keinen Wert für das Land hat, welche Linie kaum die Betriebskosten decken wird. Aus diesem Grunde hat der Landes-Ausschuß den Antrag gestellt, dieses Ansinnen des Ministeriums abzulehnen und der Eisenbahn-Ausschuß hat sich dieser Ablehnung vollinhaltlich angeschlossen und stelle ich namens desselben den Antrag, welcher lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Dem von der k. k. Regierung gestellten Begehren nach kostenloser Übergabe der im Besitze des Landes befindlichen Prioritäts-Actien der Localbahn Fehring—Fürstfeld wird keine Folge gegeben.“
(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der **Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 120, betreffend die allfällige Beitragsleistung des Landes Steiermark zur theilweisen Bedeckung des Kostenaufwandes für die Pyhrnbahn.** (Beilage Nr. 152.)

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Dr. Link, dem ich das Wort ertheile.

Berichterstatter des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten Dr. Link (von der Tribüne): Hoher Landtag! Das Eisenbahn-Ministerium hat sich mit Note vom 21. Juni 1901 an den Landes-Ausschuß mit dem Ersuchen gewendet, beim Landtage den Antrag zur Genehmigung vorzulegen, aus Landesmitteln einen den Baukosten von rund 12.000.000 K und der Bedeutung der Pyhrnbahn für das Land angemessenen Beitrag zu widmen. Der Landes-Ausschuß hat dieses Ansuchen in seinem Berichte abgelehnt, und zwar aus Gründen, die im allgemeinen als zutreffend erkannt werden müssen.

Die Pyhrnbahn dient vornehmlich gesamtstaatlichen Interessen, sie ist von wirtschaftlicher Bedeutung für Oberösterreich und durchzieht das Land Steiermark selbst nur in einer Länge von 7 Kilometer. Dieselbe hat nur insoweit eine Bedeutung für Steiermark, als sie die Wechselverbindung zwischen Steiermark und Oberösterreich erleichtert, indem durch dieselbe die Route Selzthal—Linz um einige 50 Kilometer abgekürzt wird. Diese Pyhrnbahn ist quasi eine Hilfsroute für die Staatsbahnlinie, und bei Verkehrsunterbrechungen, wie im Jahre 1898, hätte man eine solche Hilfsroute sehr nötig gehabt. Diese Verkehrsstörungen waren auch für Steiermark von außerordentlichem Schaden.

Diese Linie hat also für Steiermark keine hervorragende Bedeutung, ist aber immerhin geeignet, die wirtschaftlichen Interessen der zunächst berührten Gegend zu fördern und auf den Wechselverkehr mit Oberösterreich belebend zu wirken. Nachdem das Eisenbahn-Ministerium in dem Investitionsgesetze im Artikel III in Aussicht genommen hat, Beiträge für diese Linie zu fordern und Oberösterreich für diese Linie bereits herangezogen wurde, hat der Eisenbahn-Ausschuß mit Rücksicht auf die doch vorhandenen Vortheile dieser Bahn es für opportun erachtet, das Ansuchen des Ministeriums nicht vollständig abzulehnen, aber den Beitrag, der gegeben werden soll, auf jenes Maß zurückzuführen, welcher den in Frage kommenden Interessen des Landes und der Bedeutung dieser Bahn entspricht. Der Eisenbahn-Ausschuß ist von dem Standpunkte ausgegangen, daß von größeren Opfern nicht die Rede sein könne und daß auch zu berücksichtigen sei, daß das Land noch für andere viel wichtigere und wertvollere Bahnen im Lande in Anspruch genommen werden wird, abgesehen davon, daß das Land für seine Localbahnen jährlich bedeutende Zuschüsse zu leisten hat, welche Opfer theilweise vom Staate hätten getragen werden müssen. Aus allen diesen Gründen erlaube ich mir namens des Eisenbahn-Ausschusses dem hohen Hause folgenden Antrag zur Annahme zu empfehlen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt:

Als Beitrag des Landes Steiermark zum Bau-capital der Pyhrnbahn den Betrag von 40.000 K, zahlbar in zehn aufeinanderfolgenden, im Jahre 1902 beginnenden Jahresraten flüssig zu machen und der k. k. Regierung zur Verfügung zu stellen.“

Es ist eigentlich nur damit das Princip gewahrt, ohne jedoch, wie Sie selbst sehen aus dem Betrage, dem Lande irgendwelche größere Opfer aufzuerlegen.

Abg. Herf (L.-G. Judenburg): Hoher Landtag! Obwohl ich kein Freund bin vom Baue zu vieler Eisenbahnen, weil auch diese durch gegenseitige Concurrenz mit der Zeit nothwendig werden können und dann der Unterstützung durch Steuergelder bedürfen, so begrüße ich doch den Antrag über das Project der Pöhrnbahn mit Freuden, und zwar aus mehrfachen Gründen.

1. Wird diese Bahn für die dortige Gegend des Ennsthales, von wo die Bahn abzweigt, und für das obere Murthal eine große Wohlthat werden für den Vieh- und Holzexport, denn das Vieh vom dortigen Oberlande geht bekanntlich nach Oberösterreich und Baiern, und es wird durch diese projectierte Bahn der Viehtransport bedeutend verkürzt und erleichtert werden und 2. wird diese Bahn auch zu gewissen Zeiten von den Reisenden mit Vorliebe benützt werden, denn die Bahn durch das Gesäuse ist zu Frühjahrszeiten oft sehr gefährlich. Meine Herren, ich habe es selbst einmal mitgemacht, und zwar im Anfang der 1890er Jahre wie wir von Amstetten hergefahren, und als wir aus dem Gesäuse herausgekommen sind, haben die Bahnconducteurs, die gewiß nicht nervös veranlagt sind, ausgerufen: „Gottlob, daß wir diese Strecke wieder hinter uns haben!“ Denn diese Bahn, die bekanntlich an großen Abhängen liegt, wird oft durch große Schneeverwehungen und Lawinen sehr unsicher gemacht und es ist auch geschehen, daß durch eine abgehende Lawine ein Wächterhaus sommit Wächter erfaßt und in die Enns hinabgestürzt wurde, auf nimmer Wiedersehen. Dann kommen bei dieser Linie auch häufig Verkehrsstörungen aus dem Grunde vor, weil die Enns lange Strecken neben der Bahn ihren Lauf hat, und dieselbe die Bahn ziemlich oft beschädigt, wodurch große Verkehrsstörungen verursacht werden.

Ich glaube daher, daß diese Bahn nach mehreren Seiten hin eine große Wohlthat werden wird, und daß sie auch lebensfähig sein wird, so daß wir nicht Gefahr laufen, daß später vielleicht, wie es heute bei mehreren Bahnen zur Sprache gekommen ist, Aufzählungen werden nothwendig sein. Ich werde daher für diesen Antrag stimmen und möchte nur wünschen, daß die Bahn recht bald in Angriff genommen wird und möglichst rasch der Vollendung zugeführt werde.

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

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

(Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses wird angenommen.)

Landeshauptmann: Ich beabsichtige nun die Sitzung zu unterbrechen und um 8 Uhr wieder fortzusetzen. Ich möchte mir aber noch erlauben, ein paar Geschäftsstücke bekannt zu geben und möchte die Herren ersuchen, sich nicht sofort hinaus zu begeben.

Ich mache bekannt, daß noch aufgelegt wurde:

Der Bericht des combinirten Finanz- und Landes-cultur-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Fürst, Dr. Link und Genossen, Beilage Nr. 134, betreffend den Ankauf der vulgo Grabner-Realität in Weng (Beilage Nr. 185).

Der Landescultur-Ausschuß strebt an, die mündliche Berichterstattung über Landtagsbeilage Nr. 172, das ist der Antrag des Abgeordneten von Rokitsky und Genossen, betreffend Maßnahmen zur Vertilgung der Kreuzottern.

Der Landescultur-Ausschuß stellt folgenden Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird aufgefordert, der Frage, betreffend eine gründliche Vertilgung der Kreuzottern, näher zu treten, beziehungsweise in der nächsten Session dem Landtage darüber Vorschläge zu unterbreiten, inzwischen aber durch Verleihung von Prämien die Vertilgung derselben zu beschleunigen.“

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Lenko.

(Die mündliche Berichterstattung wird bewilligt.)

Der Eisenbahn-Ausschuß strebt an, die mündliche Berichterstattung über die Petition Nr. 87, der Marktgemeinde Birkfeld, wegen Ausbaues der Bahn von Weiz durch das Feistritzthal, eventuell nach Anger und Hartberg.

Der Antrag lautet (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, mit der Localbahn-Gesellschaft Weiz—Gleisdorf sowohl als mit den interessierten Bezirken, behufs Beitragsleistung zc. in Unterhandlung zu treten und in der nächsten Session Bericht zu erstatten und Anträge zu stellen.“

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Mosdorfer.

(Die mündliche Berichterstattung wird bewilligt.)

Gleichzeitig hat der Eisenbahn-Ausschuß den Wunsch ausgesprochen, diese Petition noch auf die heutige Tagesordnung gesetzt zu sehen, damit sie mit den übrigen Eisenbahn-Angelegenheiten zur Erledigung kommen kann.

(Die Dringlichkeit wird beschlossen.)

Von den noch eingelangten Petitionen gehört meiner Ansicht nach die (liest):

„Petition Nr. 361, der Ottilie A parnik, Lehrerswitwe in Videm, um Zuerkennung einer Witwenpension und des Erziehungsbeitrages für ihren Sohn (überreicht durch Abgeordneten Kobič)“

dem Finanz-Ausschusse zugewiesen (Zustimmung.)

die (liest):

„Petition Nr. 362, des Gemeinde-Ausschusses Eggenberg, um Schaffung eines Disciplinargesetzes für die Lehrerschaft (überreicht durch Abgeordneten Freiherrn von Rokitsansky)“

beantrage ich dem Unterrichts-Ausschusse zur Vorberathung zuzuweisen. (Zustimmung.)

Es liegen noch zwei Anträge vor, die ich den Herrn Schriftführer bitte zur Verlesung zu bringen.

Schriftführer Freiherr von **Kellersperg** (liest):

„Antrag

der Abgeordneten Johann Gerlich, Lipp und Genossen auf Errichtung einer Landes-Obstverwertungsschule für Bauernjöhne an der Landes-Ackerbauschule zu Grottenhof.

In Anbetracht, daß der Obstbau in Steiermark bereits eine Ausdehnung erlangt hat, daß in obstreichen Jahren eine Überproduction stattfindet und daher der Obstzüchter sein Obst um einen Spottpreis verkaufen oder gar verfaulen lassen muß, wie es zum Beispiel im Vorjahre in manchen von der Eisenbahn entlegenen Gegenden der Fall war, weil der Landwirt die rechte Verwertung seines Obstes noch nicht versteht, wodurch dem Lande Steiermark ganz gewiß ein großer Schaden entsteht, stellen die Gefertigten folgenden Antrag:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird aufgefordert, betreffs Errichtung einer Landes-Obstverwertungsschule, verbunden mit der Landes-Ackerbauschule in Grottenhof, Studien anzustellen und im nächsten Landtage Bericht zu erstatten.

Graz, im Juli 1901.

Hauttmann.	Johann Gerlich.
Rudolf Dehne.	A. Baumer.
S. Kochlizer.	Thunhart.
Posch.	Sütter.
L. Lipp.	Lenko.
Reitter.	Mosdorfer.
	Feyrer.“

Landeshauptmann: Dieser Antrag wird der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugeführt werden. Ich bitte fortzufahren.

Schriftführer Freiherr von **Kellersperg** (liest):

„Antrag

des Abgeordneten Riegler und Genossen.

Am 20. Juli l. J. nachmittags wurde die Ortschaft und Gemeinde Einach im Bezirke Murau von einer furchtbaren Hochwasser- und Hagelwetterkatastrophe betroffen.

Sämmtliche Feldfrüchte wurden theils total, theils in sehr bedeutendem Maße verhagelt, die Ortschaft Einach selbst durch den angeschwollenen Wildbach derart vermehrt und verschlemmt, daß einzelne Objecte gänzlich unbewohnbar sind und zum Theil gar nicht mehr bewohnbar gemacht werden können.

Dreizehn Brücken wurden fortgerissen, der Gemeindegeweg in einer Strecke von sechs bis sieben Kilometer abgeschwemmt, das Flussbett vermehrt, so daß jede Passage ausgeschlossen ist. Jede auch nur vorübergehende Herstellung ist nebst großem Kostenaufwande auch mit sehr vieler Mühe verbunden.

Kurz — der Nothstand ist groß, der Schaden sehr bedeutend, deshalb stellen die Gefertigten den Antrag:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Den Beschädigten wird zur ersten Hilfeleistung eine namhafte Subvention aus Landesmitteln übersendet;
2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, über die Höhe des Schadens Erhebungen zu pflegen und nach Maßgabe der sich ergebenden Ziffern weitere Unterstützungen erfolgen zu lassen, wobei auch auf die Verbauung dieses gefährlichen Wildbaches Bedacht zu nehmen sein wird.

Riegler.

Hagenhofer.	Josef Kurz.
Joh. Krenn.	Wagner.
Kern.	Holzer.
Haring.	Ferd. Berger.
	Herf.“

Landeshauptmann: Auch dieser Antrag wird der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugeführt werden.

Ich habe noch bekanntzugeben, daß der combinirte Finanz- und Unterrichts-Ausschuß heute nachmittags um 5 Uhr eine Sitzung abhält. Heute abends um halb 6 Uhr findet eine Sitzung des Gemeinde-Ausschusses statt. Morgen um 9 Uhr vormittags hält der combinirte Finanz- und Gemeinde-Ausschuß eine Sitzung ab, und dabei bemerke ich, daß

ich die Absicht habe, die Hausſitzung erſt für 11 Uhr feſtzulegen und daß morgen um 9 Uhr vormittags eine Sitzung des Landes-Cultur-Auſſchuſſes ſtattfindet. Iſt noch etwas zu bemerken? (Nach einer Pauſe.) Es iſt dies nicht der Fall; ich erkläre die Sitzung für unterbrochen.

(Die Sitzung wird um 2 Uhr nachmittags unterbrochen und um 8 Uhr 25 Minuten abends wieder aufgenommen.)

Das Haus iſt beſchlußfähig, ich nehme die Sitzung wieder auf.

Aufgelegt wurde:

Der Antrag der Abgeordneten Johann Gerlich, Lipp und Genossen auf Errichtung einer Landes-Obstverwertungſchule für Bauernſöhne an der Landes-Ackerbauſchule zu Grottenhof (Beilage Nr. 187);

der Antrag des Abgeordneten Kiegler und Genossen, um Unterſtützung der durch Hochwasser und Hagelſchlag zu Schaden gekommenen Bewohner der Gemeinde und Ortschaft Einach im Gerichtsbezirke Murau und wegen Schutz dieſer Ortschaft vor weiteren Hochwasser-Beschädigungen (Beilage Nr. 188);

das Verzeichnis Nr. 72 mit Bericht und Anträgen über die dem Finanz-Auſſchuſſe zugewieſenen Petitionen Nr. 320 und 353.

Weiters ſind noch zwei Petitionen eingelangt, und zwar (lieſt):

„Petition Nr. 363, des Bezirks-Auſſchuſſes Neumarkt, um Anſchaffung von Wetterſchieſſapparaten (überreicht durch Abgeordneten Kiegler)“,

welche ich dem Finanz-Auſſchuſſe zuzuweiſen beantrage. (Zuſtimmung.)

Die (lieſt):

„Petition Nr. 364, der Gemeinden Liebenau, Göffendorf, Thondorf, Engelsdorf u. ſ. w., betreffend den Wassermangel im ſogenannten Göffendorfer Mühlgang (überreicht durch Abgeordneten Freiherrn von Rokitanſky)“

beantrage ich dem Landes-Cultur-Auſſchuſſe zuzuweiſen. (Zuſtimmung.)

Die mündliche Berichterſtattung wird angeſprochen von Seite des combinirten Finanz- und Landes-Cultur-Auſſchuſſes, über die Landtags-Beilage Nr. 9, Antrag der Abgeordneten Freiherrn von Rokitanſky und Lipp, betreffend die Entſchuldung von Grund und Boden.

Der Antrag lautet (lieſt):

„Der hohe Landtag wolle beſchließen:

Der Landes-Auſſchuſſ wird beauftragt, eingehende Studien zu pflegen, wie der Verſchuldung des bäuerlichen Grund und Bodens Grenzen zu ſetzen und deſſen Entſchuldung durchzuführen wäre und hierüber Bericht zu erſtatten.“

Berichterſtatter Abgeordneter Graf Lamberg.

(Die mündliche Berichterſtattung wird genehmigt.)

In der Tagesordnung kommen wir nun zum Punkt 7, das iſt der

Bericht des Eisenbahn-Auſſchuſſes über die Petition Nr. 220 der Stadtgemeinde Graz, betreffend den Bau einer Vollbahn von Gleisdorf nach Hartberg. (Beilage Nr. 173.)

Berichterſtatter iſt der Herr Abgeordnete Rochlitz, den ich erſuche, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterſtatter des Eisenbahn-Auſſchuſſes **Rochlitz** (von der Tribüne): Hohes Haus! Es iſt in dieſem hohen Hauſe wiederholt zum Ausdruck gebracht worden, daß die Inveſtitionsvorlage, die im Reichsrathe zum Geſetze gemacht worden iſt, viel Segen über die einzelnen Kronländer ausgeſchüttet hat, und daß aber Steiermark nur in einem außerordentlich geringfügigen Ausmaße daran theilhaft iſt. Durch die Inveſtitionsvorlage iſt bloß die Hartberg—Friedberger Bahn ſichergeſtellt, und dieſe iſt, inſofern ſie nur ein Theilſtück des endlich erhofften Ausbaues der Linie Hartberg—Friedberg—Alpang darſtellt, zunächſt von geringfügiger Bedeutung. Die außerdem aus dem Inveſtitionsfonde zu erbauende Pyhrnbahn berührt Steiermark auch nur in ganz geringfügigem Maße. Dieſer Umſtand war die Veranlaſſung, daß im heurigen Frühjahr durch die theilhaftigen Intereſſenten ein Eisenbahntag in Graz einberufen wurde, der ſich inſbeſondere die Frage zum Studium gemacht hat, wie dem ſteiermärkiſchen Eisenbahnweſen, inſbeſondere in Rückſicht auf die Intereſſen der Stadt Graz, welche gegenüber allen anderen Landeshauptſtädten benachtheiligt iſt, Nutzen und Vortheil zugeführt werden kann. Es ſind inſolgedeſſen Petitionen an den hohen Reichsrath gerichtet worden, welche aber wegen ihres verſpäteten Einbringens und inſolge der vorgerückten Zeit nicht mehr berückſichtigt werden konnten oder mindeſtens keinen Erfolg hatten. Die Stadtgemeinde Graz hat nun eine Petition an den hohen Landtag gerichtet, in welcher ſie ausführt, daß es das erſte und dringendſte Bedürfnis iſt, daß eine kürzere Linie von Graz in der Richtung Gleisdorf—Piſchelsdorf—Raindorf—Hartberg geſchaffen wird, um dann durch dieſe Linie bei endlicher

Fortsetzung nach Friedberg—Alpang zu einer kürzesten und leistungsfähigen Linie zwischen Graz und Wien zu gelangen. Die Petition führt aus, daß die Stadt Graz durch das Eisenbahnprogramm des Landes wenig begünstigt worden ist, daß die Stadt Graz isoliert ist, in Bezug auf das Eisenbahnetz einen concentrischen Verkehr zwischen den Grenzen des Landes nicht hat, und daß, wenn einerseits der Ausbau der Linie Hartberg—Friedberg—Alpang durchgeführt wird, ohne die Verbindung Gleisdorf—Hartberg zu schaffen, ein guter Theil der Oststeiermark der Eisenbahn nicht erschlossen wird, andererseits derjenige Theil, der in der Richtung nach Wien mit der Bahn in Verbindung gesetzt wird, der Stadt Graz entfremdet und dem Verkehr mit Graz entzogen wird. Es ist diesbezüglich anzuführen, daß, wenn die Verbindung Gleisdorf—Hartberg nicht erstellt wird, die Verbindung über Hartberg nach Alpang ihren Zweck nur halb erfüllen wird, also daß die Oststeiermark nur einen Durchzugsverkehr bekommt, daß aber Graz und Oststeiermark wenig oder nichts profitiert haben wird, dagegen würde aber die Linie von Friedberg nach Alpang erst dann zum Segen des Landes, wenn von Gleisdorf ausgehend über Fischeldorf nach Hartberg die Linie erstellt würde.

Ich berufe mich mit Rücksicht auf die vorgerückte Zeit auf den schon längere Zeit dem hohen Hause vorgelegten Bericht und setze voraus, daß die Mehrzahl der Herren sich mit dem Inhalte und der Motivierung desselben bekannt gemacht hat und behalte mir vor, im Falle, wenn Einwendungen, was kaum zu erwarten ist, gegen den Eisenbahn-Ausschussbericht vorgebracht werden sollten, diese in meinem Schlußworte zu widerlegen.

Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Die Erstellung einer directen kürzesten Eisenbahnverbindung als Vollbahn, ausgehend von der Station Gleisdorf in der Richtung gegen Fischeldorf und Hartberg, welche in der Fortsetzung nach Friedberg und dem endlichen Ausbau nach Alpang gleichzeitig sich als die kürzeste zweite Verbindung der Landeshauptstadt Graz mit Wien darstellt, ist im Landes-Interesse insbesondere der nordöstlichen Theile der Steiermark, sowie der Landeshauptstadt Graz gelegen.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt:

a) behufs Förderung des Zustandekommens dieser Bahnlinie und beschleunigter Vornahme gründlicher Vorarbeiten zum Zwecke der Ausarbeitung eines Detailprojectes der Stadtgemeinde Graz aus Landesmitteln den Betrag von 10.000 Kronen unter

der Bedingung zur Verfügung zu stellen, daß die Mehrkosten dieses Projectes von der Landeshauptstadt Graz und den Local-Interessenten aufgebracht werden und dem Landes-Eisenbahnamte die volle Einflußnahme bei den technischen und commerciellen Erhebungen in Absicht auf das zu verfassende Project für die in Rede stehende Bahn gewahrt werde;

b) wegen Förderung des Baues dieser Linie durch den Staat mit der hohen Regierung in Verhandlung zu treten, damit in Rücksicht auf die Wichtigkeit der in Frage kommenden Interessen des Landes und der Landeshauptstadt Graz der Bau dieser Eisenbahnlinie als Vollbahn ehestens festgestellt werde;

c) in der nächsten Landtagsession dem hohen Landtage über die Durchführung und den Erfolg der vorstehenden Beschlüsse Bericht zu erstatten.

Durch vorstehenden Antrag erledigen sich gleichzeitig die Petitionen Nr. 220, 226, 227, 228, 229, 230, 262, 277, 283, 286, 287, 288, 289, 309, 322, 338, 339.“

Ich empfehle dem hohen Hause diesen Antrag.

Abg. **Reitter** (St.-G. Madfersburg): Hohes Haus! Die in Verhandlung stehende Petition der Stadtgemeinde Graz veranlaßt mich, das Wort zu ergreifen, weil die Behandlung, welche diese Petition durch den Eisenbahn-Ausschuß erfahren hat, sich nicht allein mit der Verbindung von Gleisdorf nach Hartberg befaßt, sondern auch den Ausbau der Alpanger Bahn in Discussion zieht. Als im vorigen Jahre das Programm der Regierung bekannt wurde für diese Investitionsarbeiten, wurde von Sr. Excellenz dem Herrn Grafen Kottulinsky ein Antrag im hohen Hause eingebracht, welcher in vollkommen ausführlicher Weise darauf hinweist, wie nothwendig die Ausgestaltung des Eisenbahnwesens in Steiermark und wie nothwendig für die Steiermark der Ausbau der Wechselbahn sei. In diesem Antrage, welcher vom hohen Hause zum Beschlusse erhoben wurde, wurde darauf hingewiesen, daß einerseits die Verbindung mit Graz, aber auch der Ausbau nach Süden nothwendig sei. Als nun, im heurigen Jahre das Parlament gegen alles Erwarten arbeitsfähig wurde und die Investitions-Vorlagen zur Behandlung kamen, da gieng ein Sturm durch die Steiermark, nicht allein durch die Oststeiermark, ein freudiger Sturm, daß wenigstens ein Stück des Traumes der Verwirklichung entgegengeht, sondern es hat sich auch in der Stadt Graz ein Sturm erhoben und der hat sich hauptsächlich darauf gerichtet, auf das Bestreben die Bahn nach Süden auszugestalten. Es

wurden Versammlungen abgehalten und in diesen wurde ganz trocken ausgesprochen, daß eine Fortführung der Bahn nach Süden eine schwere Schädigung für die Landeshauptstadt sei, daß gewissermaßen der ganze Verkehr von der Hauptstadt abgelenkt und nach Wien gezogen würde und daß schließlich die Bahn nur für das Nachbarland Ungarn gebaut werden würde. Ich verhehle mir auch gar nicht, daß Graz ein sehr großes Interesse hat, eine directe zweite Verbindung mit Wien zu erhalten, aber ich werde mir erlauben, ohne im geringsten den Interessen der Stadt Graz nahe zu treten, auch für uns, die wir südöstlich von Graz wohnen, eine Lanze zu brechen. Ich bin zwar ein treuer Sohn der Steiermark, und ich liebe die Hauptstadt derselben sehr, aber so weit kann diese Liebe nicht gehen, daß die Landestheile südlich von Graz ohneweiters verzichten auf jede weitere Ausgestaltung unseres Eisenbahnnetzes und wir immer und immer nur für die Verproviantierung der Stadt Graz sorgen sollen, ohne daß wir jemals der Wohlthat, an einer großen Bahn zu liegen, theilhaftig werden.

Bezüglich des Einwandes, der hauptsächlich in Graz gemacht wurde, daß die Bahn nur für Ungarn gebaut würde, kann ich Ihnen meine Herren sagen, das wird überall dort vorkommen, wo eine Bahn an der Grenze gebaut wird, daß das Nachbarland einen Theil Nutzen zieht, aber es ist besser die Bahn wird in Steiermark gebaut und wir ziehen die ungarischen Güter an uns und heben den Frachtenverkehr, als daß die Ungarn an der Grenze eine Bahn bauen und wir werden ihnen dienstbar sein. Übrigens ist die Gefahr nicht so genau zu nehmen, und ich möchte darauf aufmerksam machen, daß es niemandem im Reichsrathe eingefallen ist, davon zu sprechen, daß von dem ganzen Nutzen der Tauernbahn den größten Antheil Süddeutschland haben wird. Ich glaube, daß keiner der Herren Reichsraths-Abgeordneten davon gesprochen hat. Nun haben die in der Oststeiermark bestehenden Theile Fehring, Fürstenfeld, Hartberg und Friedberg nur einen Wert, wenn thatsächlich das letzte Stück der Verbindung mit Aspang ausgebaut wird, denn ohne diese Bahn Friedberg—Aspang bleibt auch Hartberg—Friedberg wertlos und wird nie ein Erträgnis liefern. Nun hat bei Behandlung dieses Wunsches der östlichen Steiermark man in Wien gesagt, daß es nicht möglich sei, indem die Concession der Aspanger Bahn bis zum Jahre 1907 dauert und durch den Ausbau dieser Linie die Übernahme der Bahn sehr bedeutend verteuert würde, weil nach dem Reinerträgnisse des letzten Jahres oder nach dem Durchschnitt der letzten drei Jahre, die Übernahmssumme

bestimmt wird. Nun, meine Herren, es ist die Frage, ob diese Mehrkosten wie gesagt wird von 3,000.000 für die Einköpfung der Aspang Bahn nicht aufgewogen werden durch den Nutzen, der Steiermark erwachsen würde, wenn diese Bahn um sechs Jahre früher gebaut würde. Meine Herren, man ist bei uns in Osterreich nicht immer so ängstlich mit dem Geldausgeben, ich erinnere Sie an die Occupation Bosniens die uns hunderte von Millionen gekostet hat und an die Theilnahme am europäischen Concerte in Areta, die uns ebenfalls 30,000.000 gekostet hat und die erst nachträglich bewilligt werden mußten; allerdings sind das gemeinsame Auslagen gewesen, aber ich muß offen bekennen, daß mich, wenn ich solche Ausgaben lese, eine tiefe Bekümmernis ergreift, weil solche Auslagen wohl im Hinblick auf die Großmachtstellung des Reiches sich noch vertheilen lassen, aber für mich unproductive Ausgaben sind und weil ich sehen muß, wie für die bescheidensten Wünsche der unter einer großen Steuerlast und dem Drucke einer verkehrten Zoll- und Handelspolitik seufzenden Bevölkerung nie ein Geld vorhanden ist. (Rufe: „Sehr richtig!“)

Wenn ich mich nun heute für den Ausbau, beziehungsweise für die Fortführung der Linie nach dem Süden einsetze, so geschieht es deshalb, weil ich die Ehre habe, einen Bezirk zu vertreten, der sich seit mehr als dreißig Jahren, seit Beginn der ganzen Action der Ostbahnen, voll und ganz für die Verwirklichung dieser Idee eingesetzt hat, und weil wir gewissermaßen ein historisches Recht haben, eine Berücksichtigung zu verlangen, und weil wir in einem vorgeschrittenen Stadium sind, in welchem die Grazer noch nicht sind; wir brauchen eine Trace nicht erst zu studieren, sondern haben für die Fortführung der Bahn nach dem Süden ein bereits fertiges Project. Ich für meine Person stehe den Anträgen des Eisenbahn-Ausschusses sehr wohlwollend gegenüber und werde nicht gegen die Botierung dieser 10.000 K für Vorarbeiten stimmen, obwohl es meines Erinnerens der erste Fall ist, daß jemandem für solche Arbeiten seitens des Landes Beiträge gegeben worden sind; ich nehme dies dankend zur Kenntnis, weil auch wir in die Lage kommen könnten, diese Wohlthat in Anspruch zu nehmen (Rufe: „Sehr gut!“), und deshalb werde ich für die Botierung stimmen. Ich möchte mir nun erlauben, das hohe Haus zu bitten, daß Sie dem Zusatzantrage, den ich zu dem Antrage des Eisenbahn-Ausschusses zu stellen mir erlaube, Ihre Unterstützung angebeden lassen, ich will nämlich, daß nach Punkt 2 b eingeschaltet werde (liest):

„der Fortsetzung der Aspangbahn über Gleichen-

berg nach Radkersburg sein volles Augenmerk zuzuwenden und gegebenenfalls mit allem Nachdruck für den Ausbau dieser Linie einzutreten.“

(Der Antrag wird genügend unterstützt.)

Abg. **Sutter** (St.-G. Fürstenfeld): Ich hätte mich nicht zum Worte gemeldet, wenn vom Herrn Berichterstatter sich an die Anträge gehalten worden wäre, welche im Eisenbahn-Ausschusse gestellt wurden, und welche dahin giengen, daß im Berichte das Project der Bahnverbindung Gleisdorf—Hartberg in gar keine Verbindung gebracht wird mit dem Projecte Hartberg—Aspang. Ich fürchte oder glaube nicht, daß die Bahn sobald zustande kommt, obwohl ich diesem Bahnprojecte sehr sympathisch gegenüberstehe. Ich glaube nicht, daß die Bahn sobald zustande kommt, weil die Regierung mit den Millionen nicht so freigebig sein wird, welche für die Bahn in Anspruch genommen werden müssen. Bis jetzt haben wir vergeblich gewartet, daß die Bahn Hartberg—Aspang ausgebaut wird, und es war nur mit vieler Mühe zu erreichen, daß wenigstens die Theilstrecke Hartberg—Friedberg ausgebaut wird, die nur wenige Mittel in Anspruch nimmt, und nun soll die Regierung wieder mehrere Millionen hergeben, um den Bau der Bahn Graz—Hartberg zustande zu bringen. Wie gesagt, ich glaube nicht, daß die Bahn bald zustande kommt, aber ich halte das Project der Verbindung Graz—Hartberg für ein Hindernis für das Zustandekommen der Bahn Hartberg—Aspang. Wenn Sie die Trace oder die Karte ansehen, so finden Sie, daß bei der Verbindung Graz—Hartberg viele Wasserscheiden zu übersteigen und viele Krümmungen vorhanden sind, Steigungen von 1 : 40 oder 25 pro Mille, welche schwer zu überwinden sein werden. Man wird, trotzdem daß die Luftlinie eine kurze ist — in der Luft kann man aber nicht fahren —, auf der projectierten directen Bahn von Gleisdorf nach Hartberg in nicht viel kürzerer Zeit nach Hartberg kommen, als bei der heutigen Bahnverbindung über Fehring. Ich hätte nicht gesprochen, wenn ich nicht fürchten würde, daß durch dieses neue Project eine Verwirrung im Eisenbahn-Ministerium angerichtet würde. Nachdem wir bis jetzt seit so vielen Jahren die Bahnverbindung Hartberg—Aspang anstreben und nicht zu einem Resultat gelangen konnten, so soll jetzt die Regierung auf einmal so entgegenkommend sein und beide Bahnen bauen, aber das wird nicht geschehen, und es wird wahrscheinlich auch das andere Project eine Verschleppung erleiden. Ich habe nichts gegen die gestellten Anträge und schließe mich auch dem Antrage des Herrn Abgeordneten Reitter an, mit dem ich ganz einverstanden bin, aber ich wollte nur klarstellen, daß ich mit der Berichterstattung nicht einverstanden bin.

Abg. **Mosdorfer** (H.-R. Graz): Die Vorlage und den Antrag, wie er uns vorliegt, kann ich, obwohl es nicht Sitte ist, daß man ein Project, wo man noch gar nichts hat, schon im vorhinein einen so hohen Betrag für die Tracierung bewilligt, nur auf das freudigste begrüßen, weil ich glaube, daß in Steiermark, namentlich in der nordöstlichen Steiermark, Eisenbahnen nothwendig sind. Es ist gewiß, daß die nordöstliche Steiermark, und ich habe das schon so oft betont, mit Eisenbahnen geradezu stiefmütterlich behandelt ist, ein Land, welches so reich an Naturproducten, so reich an Wasserkraften ist, daß sich eine kräftige Industrie entwickeln müßte, wenn nicht alle Verkehrsmittel diesem schönen Lande fehlen würden; sowohl anständige Straßen sind nicht vorhanden, als auch Eisenbahnen mangeln größtentheils, und es ist noch keinem Menschen eingefallen, daran zu zweifeln, daß einmal eine kürzere Verbindung von Graz nach Hartberg kommen muß. Nach meiner Ansicht muß die richtigste Linie gesichert werden und da darf es kein Personen- und kein Ortsinteresse geben, da kann nur das ins Gewicht fallen, was die Bevölkerung von Graz und jene der nordöstlichen Steiermark wünscht. Nur diejenige Linie soll gebaut werden, welche sowohl die zweckmäßigste in commerzieller Beziehung ist, als auch die kürzeste ist. Wir haben leider heute keinen Anhaltspunkt, welche Linie die praktischste ist. Es sind verschiedene Linien vorgeschlagen und in Aussicht genommen und wir wissen nicht, welche Linie heute traciert wird. Das können wir aus der Vorlage nicht ersehen. Wir haben in der Vorlage nur eine gewisse Richtung nach da- oder dorthin, aber ich glaube selbst, der Herr Berichterstatter, der gewiß ein sehr gewandter Eisenbahnmann ist, weiß heute noch nicht zu sagen, ob diese oder jene Linie die beste und vorzüglichste ist. Wir haben in der nordöstlichen Steiermark mit den Bahnen die bittersten Erfahrungen gemacht, wir haben, und das wird mir auch der Herr Berichterstatter zugeben, gerade nicht die günstigsten Bahnen gebaut und die besten Bahnanlagen gehabt, obwohl wir dabei sehr vorsichtig gewesen sind. Man hat sich aber doch über das Wenige, was uns die Investitions-Vorlage gebracht hat, gefreut, da wenigstens die Aspanger Bahn einen Schritt nach vorwärts gemacht hat, wenn sie bis nach Friedberg gebaut wird. Wir haben uns gedacht und geglaubt, daß wir nicht bis 1907 warten müssen, sondern daß schon viel früher der Durchbruch durch den Wechsel erfolgen wird, und das ist das erste was geschehen muß. Wenn wir einmal mit Aspang verbunden sind, dann, meine Herren, ist es ohne Zweifel, daß die Regierung eine kürzere Verbindung von Gleisdorf nach Hartberg bauen muß, weil es in ihrem Interesse ist, aber so lange

wir diesen Durchstich nicht haben, so lange wir mit Aspang nicht verbunden sind, hat die Regierung kein Interesse daran, diese Linie zu bauen und wird nicht Millionen hinausgeben für eine Linie, die wieder so lange nothleidend und passiv sein muß, bis nicht die Aspanger Linie ausgebaut ist. Wir haben an allen Orten Versammlungen abgehalten und überall wurde einstimmig gesagt, und selbst Böllau hat sich nicht ausgenommen, es muß die Aspanger Bahn zuerst gebaut werden, das ist die wichtigste Linie, und derjenige Abgeordnete, welcher dies erreicht, ist zu vergöttern (Heiterkeit). Aber was ist später geschehen; auf einmal, als wir endlich einmal und zwar nach dreißig Jahren, erreicht haben, daß die Bahn von Hartberg bis Friedberg ausgebaut wird, hat es einigen Bezirken beliebt, ein Junction aufzustellen, so zwar, daß die Wechselbahn nicht früher ausgebaut werden darf, bevor nicht die Gleisdorf—Hartberger Bahn gebaut ist. Meine Herren, dieser Bahn, die wir mit der größten Freude begrüßt haben, und die wir für außerordentlich nothwendig finden, hätte dieses Junction nichts genützt, sondern nur riesig geschadet, weil die Regierung die schönste Gelegenheit hätte, den Bau der Bahn so lange als möglich hinauszuziehen, und es daher nicht möglich gewesen wäre, daß schon im nächsten Jahre die Linie Hartberg—Friedberg ihrer Vollendung entgegensehen könnte. Die ganzen Bezirke und eine Menge Gemeinden — ich habe über 400 Petitionen in dieser Angelegenheit überreicht — haben mit Entrüstung diese Zumuthung zurückgewiesen und haben gesagt, es ist unbegreiflich, wie man in diesem Momente, wo unser armes, vernachlässigtes Land seinem lang-ersehnten Ziele wieder näher rücken soll, ein solches Hinderniß entgegengebracht, und es ist schon oft gesagt worden, wie schlecht es dort den armen Bauern geht, und jetzt will man sogar den Bau von Friedberg bis Hartberg wieder zum Stillstande bringen, so daß der arme Bauer wieder warten muß, bis hier die Tracierung fertig ist, für welche bis heute nicht einmal das nöthige Geld vorhanden ist, und wenn es den Herren vielleicht nach Jahren gelingt, den Bau zu sichern, dann erst wieder ist es erlaubt, einen Schritt nach vorwärts zu machen, und die Bahn von Hartberg weiter zu führen. Für die nordöstliche Steiermark ist einmal die Verbindung von Hartberg nach Aspang die erste Nothwendigkeit, und es ist in allen Versammlungen und in allen Orten gesagt worden, man soll früher keinen weiteren Schritt machen, bevor nicht die Aspang-Bahn gesichert ist, alles andere muß sich ja von selbst ergeben, das ist kein Zweifel. Es wird den Abgeordneten der Vorwurf gemacht, daß es ihnen nicht gelungen ist, mehr durchzusehen. Ja, meine Herren, wenn Sie im letzten Augen-

blick selbst nicht wissen, was Sie wollen, was soll dann der Reichsrath thun? Das ist wohl sehr schwer, die einen haben gesagt, die Aspanger Linie soll warten, wir wollen zuerst die Linie Gleisdorf—Hartberg und die anderen haben das Umgekehrte verlangt, daß da dann eine kluge Regierung nicht so hitzig hineingeht, das ist begreiflich, daran ist aber nicht der Reichsrath schuld, sondern diejenigen Herren, die dieses Junction hineingeworfen haben, und dieses war auch die einzige Ursache, daß die Bewohner, die früher sich immer beklagt haben, daß sie nichts bekommen, weder vom Lande noch vom Staate, daß diese bis nun geeinigten Bezirke wieder auseinander gekommen sind, denn es gibt Leute, die nicht gerne haben, wenn Einigkeit herrscht, sondern lieber Zwietracht sehen und selbe für ihre egoistischen Zwecke ausnützen. So sind die Bezirke wieder in Uneinigkeit gekommen, aber ich glaube, es kann nur im Interesse der Stadt Graz sein, wenn wir zusammen eine Verbindungsbahn anstreben, und zwar die kürzeste, die wollen wir alle, aber sie muß die kürzeste, zweckmäßigste Verbindung von Graz nach Gleisdorf, daher muß Graz die Trace mit der geeinigten nordöstlichen Steiermark festsetzen, da nur dann ein Erfolg erzielt werden kann, wenn wir einig zusammenarbeiten, und nicht, wenn wir uns in drei, vier Theile zerplittern, eine solche Zerplitterung ist absolut nicht nothwendig, und wir werden in Kürze ein geeinigtes nordöstliches Steiermark finden, das mit Graz zusammengeht.

Es ist gesagt worden, daß namentlich die Fürstfelder und mein Freund Sutter, der der böse Dämon genannt wurde, fürchterlich dagegen sind; dies ist nicht richtig, daß es den Fürstfeldern nicht besonders angenehm ist, das finde ich begreiflich, aber die Fürstfelder sind nüchterne Leute, die wohl so gescheit sind, um zu bedenken, daß sie die Bahn nicht verhindern können, denn das ist unmöglich, ebenso wenig wie wir anstreben könnten, daß nicht weitere Bahnen gebaut werden; wir wollen und wünschen, daß in unserem Lande, das durch so viele Jahre vernachlässigt worden ist, nicht eine, sondern möglichst viele Bahnen gebaut werden. Wir wollen auch nicht die Interessen der Fürstfelder schädigen, wir wollen auch, wie schon der Abgeordnete Reitter gesagt hat, eine Verbindung nach Süden, die auch die Grazer wollen; auch haben die südlichen Bezirke vor dreißig Jahren mit uns gekämpft. Wir haben jetzt einen kleinen Fortschritt erreicht, Sie aber haben noch nichts erhalten. Meine Herren, hätten die nicht eher ein Junction verlangen und sagen können, wir haben mit euch nun dreißig Jahre gemeinsam gekämpft und Sie haben es nicht gethan. Es ist unbegreiflich, daß dies von einer Seite geschehen, die uns so nahe steht, ich glaube nicht,

dass es Graz war, denn die Bevölkerung von Graz halte ich zu nüchtern, um für eine solche Idee einzutreten und ein Junction zu schaffen. Wenn wir eine Verbindung mit dem Süden, eine Verbindung Gleisdorf—Hartberg u. s. w. haben wollen und überall hierzu ein Junction, so werden wir so viele Junctions bekommen, dass wir überhaupt, auch in einem Jahrhundert keine Bahn bekommen werden.

Es ist auch gesagt worden, dass wir gegen die kürzere Verbindung sind, das ist uns nicht im Traum eingefallen, wir sind diejenigen, welche wünschen, dass wir mit der Stadt Graz zusammenarbeiten und welche, wie die Vertreter der Stadt Graz wünschen, dass eine Bahn gebaut wird, die zweckmäßig ist und nicht einzelne Localinteressen, sondern das Hauptinteresse verfolgt, und wenn Sie das wollen, so werden Sie uns geeinigt an Ihrer Seite finden. Wir glauben, dass es die höchste Zeit ist, dass die Stadt Graz wieder Zufluss bekommt, denn wir sehen ein, dass Graz mit den einzelnen Bahnverbindungen sehr schlecht daran ist, daran sind aber gewiss nicht wir schuld, denn wir haben schon vor dreißig Jahren eine directe Bahnverbindung mit Graz angestrebt, damals war aber die Stadt Graz gegen den Durchstich des Wechsel. Wenn heute die Stimmung in Graz eine andere ist, und wenn Sie für die Verbindung mit Alipang eintreten, so sind wir mit den Grazern vollständig einverstanden, wenn sie auch eine kürzere Verbindung von Gleisdorf nach Hartberg anstreben wollen, und wünschen und stehen auf diesem Standpunkte, dass eine günstige Verbindung von Graz nach Hartberg geschaffen werde, wir wollen aber auch, dass Sie unseren Bestrebungen keinen Hemmschuh bereiten. Wir brauchen kein Junction, wir haben unsere eigenen Bahnen mit großen Kosten gebaut, wir werden uns in dieser Beziehung absolut nichts darenreden lassen und demjenigen, der es versucht, uns in diesen Bestrebungen irgendwie aufzuhalten, entgegnetreten und werden auch, wenn auch der Herr Director Rochlitzer noch so ironisch lächelt, auch dem Herrn Director Rochlitzer mit Entschiedenheit entgegnetreten. (Beifall.)

Abg. **Wagner** (L.-G. Felzbach): Wenn ich mich heute zum Worte gemeldet habe, so geschah es gewiss nicht aus dem Grunde, dass ich gegen die Anträge Stellung nehmen will, sondern ich will den vom Herrn Vorredner Kollegen Reitter gestellten Antrag auf das wärmste unterstützen und möchte nur bemerken, dass, wenn ich den Antrag gestellt hätte, ich denselben noch schärfer gemacht hätte. Ich möchte noch vorausschicken, dass ich der Action schon vorausgegangen bin, und zwar habe ich im Reichsrathe diesbezüglich einen Antrag ein-

gebracht, und dieser Antrag wurde auch angenommen, der dahin geht, dass im Jahre 1901 die Trace endgültig festgestellt werden soll; es ist nämlich die Traceneintheilung eine doppelte, es sind zwei Tracenvorgeschlagen, die einen wünschen sie so und die anderen dort so. Es ist auch für mich ein schwerer Stand gewesen zu sagen, von wo aus die Trace gehen soll; geht sie von Fehring aus, so sind die Felzbacher dagegen und auch umgekehrt; ich habe nur gesagt, den Anschluss über Gleichenberg, Burkla, Radkersburg, aber die Trace kann ich an und für sich nicht feststellen, sondern die soll festgestellt werden, diesen Antrag glaube ich im Reichsrathe durchgebracht zu haben.

Es ist der Ausbau für den Süden beantragt worden, und da möchte ich bemerken, dass, wenn man sich dafür einsetzt, nicht dadurch für den Ausbau der Linie Gleisdorf—Hartberg ein Hindernis eintreten soll, wenn diese Action vorangeht, denn man muss für Gleisdorf—Hartberg erst die Trace feststellen, bevor man weiter darüber sprechen kann. Wir sind keine Gegner und werden seinerzeit ja auch dafür stimmen. Der Ausbau der Linie Hartberg—Alipang kann nur gewinnen, und es ist gewiss, dass auch der Ausbau nach dem Süden in nicht ferner Zeit erfolgen wird, denn jetzt ist eigentlich nur ein Stückwerk geschaffen durch den Bau der Linie Hartberg—Friedberg, es ist aber doch wenigstens der Anfang gemacht, und dass der andere Theil folgen muss, liegt auf der Hand, denn dass der Ausbau der Linie nach Alipang hergestellt werden muss, ist sicher und ist ebenso wichtig, wie auch der Ausbau nach dem Süden hergestellt werden muss, denn dieser Ausbau ist ebenso bedeutend, nur ist die Kostenfrage eine mindere. Die Raabthalbahn haben wir ja, die Bahn zwischen Mureck und Radkersburg besteht auch, und das Zwischenstück ist eine so kurze Strecke, dass sie mit minderen, wenigstens nicht mit bedeutenden Kosten hergestellt werden kann, und darum unterstütze ich den Antrag des Herrn Abgeordneten Reitter auf das wärmste und möchte nur betonen, dass wir uns im Reichsrathe mit aller Kraft dafür einsetzen und die Angelegenheit weiter verfolgen werden. Zum Schlusse möchte ich nur eines sagen, der Vorwurf, den uns der Herr Landes-Ausschuss Dr. Schmiederer gemacht hat, trifft nicht zu, ich, und meinen Kollegen Hagenhofer will ich nicht ausnehmen, kann selbst den Beweis liefern, dass wir in Eisenbahn-Angelegenheiten sehr viel gethan haben, wir haben verschiedene Wege gemacht, wir haben wiederholt Audienzen gehabt, ich glaube also, dass wir in dieser Richtung nichts versäumt haben, und dass daher dieser Vorwurf nicht gerechtfertigt ist, und ich glaube auch nicht, dass er uns gegolten hat und auch nicht dem

Herrn Landeshauptmann und dem Herrn Collegen Dr. v. Derschatta. Wir haben jedenfalls unsere Pflicht erfüllt und werden es auch in Zukunft thun wie bisher.

Abg. Graf **Lamberg** (G.-G.-B.): Hohes Haus! Die ganze Oststeiermark vom Wechsel bis zur Drau wurde in eine nervöse Erregung versetzt, als das Project des Bahnbau'es von Gleisdorf nach Hartberg aufstachzte. In den Städten und Märkten wurden diesbezügliche Versammlungen abgehalten, in welchen dieses Project und dessen Förderer auf das heftigste angegriffen wurden.

Mir war diese erregte Stimmung eine wahre Freude, bewies dieselbe doch, von welcher hervorragender Wichtigkeit, ja Nothwendigkeit diese Bahnverbindung für die Landeshauptstadt Graz wie für die Oststeiermark sei, gab sie doch dem Gefühle des Unbehagens Ausdruck, welches ja zum Theile berechtigt war, indem durch den Bau dieser wichtigen Linie andere Bahnprojecte in den Hintergrund gedrängt werden könnten.

Dass dem so ist, beweisen mir die Ausführungen meines verehrten Collegen Herrn Sutter, der da soeben sagte: „Ich fürchte mich nicht, dass die Bahn sobald zustande kommt!“ Also Sie fürchten das baldige Zustandekommen dieses Bahnbau'es, wodurch die Sonderinteressen eine Störung, die Kleinlichen Kirchthurninteressen eine Zurückstellung erfahren könnten? Ich nehme dies dankbar zur Kenntnis.

Aber, meine Herren, sind Sie nicht so engherzig! Sie haben ja schon Ihre Bahnen, gönnen Sie der Oststeiermark, der Landeshauptstadt Graz diese kleinen Linien, deren Bau weder den Ausbau der Linie Fürstenfeld—Radkersburg, noch den von Hartberg nach Aspang irgendwie gefährden kann.

Die ganze Oststeiermark ist wissenschaftlich oder unwissenschaftlich in dieser Hinsicht irre geführt worden, und zwar dadurch, dass man allerorts predigte, dass, wenn der Bau der Bahnlinie Gleisdorf—Hartberg nunmehr angestrebt und mit dem Ausbau der Linie Hartberg—Friedberg—Aspang in Verbindung gebracht würde, selbst der Bau des Stückchens Hartberg—Friedberg gefährdet wäre.

Es braucht wohl keines Beweises, dass gerade das Gegentheil eintreten müsste, und zwar dass, ist einmal die Verbindung Gleisdorf—Bischelsdorf—Hartberg—Friedberg hergestellt, der Anschluss von Friedberg nach Hartberg gar nicht mehr zu verzögern wäre.

Der Herr Abgeordnete **Mosdorfer** bekämpft heute noch, also post festum, mit wahrer Leidenschaft das von den Interessenten der steirischen Ostbahn seuerzeit angestrebte Junction mit dem Ausbau der Friedberg—Aspanger Bahnstrecke.

Ich frage Sie, hätte dieses Junction etwas geschadet? Ja, gewiss nicht, vielmehr würde die Linie Gleisdorf—Hartberg im Investitionsprogramme der Regierung Aufnahme gefunden haben, der Bau derselben wäre gezeitig festgelegt und bei einigem Betreiben von Seite unserer Abgeordneten gleichzeitig mit der Linie Friedberg—Aspang gebaut worden.

Nun, das Junction ist versäumt, und ich kann es nicht unterlassen, mein Bedauern auszusprechen, dass die die Interessen der Stadt Graz wie der Oststeiermark zu vertreten berufenen Herren Abgeordneten in dieser Gelegenheit nicht mit der entsprechenden Energie gegenüber der Regierung aufgetreten sind.

Weiters habe ich dem Herrn Abgeordneten **Mosdorfer** gegenüber zu bemerken, dass es durchaus nicht im Interesse der Oststeiermark liegt, dass der Verkehr von Graz statt über Bischelsdorf—Kaindorf—Hartberg über Weiz geleitet werde.

Wir streben die kürzeste Verbindung Graz—Wien an, und ob nun das dem Herrn **Mosdorfer** unangenehm berührende Bischelsdorf oder ein anderer Ort in die Strecke einbezogen wird, ist da gleichgiltig, und können wir uns nicht nach Weiz verirren. Herr **Mosdorfer** hat speciell den Böllauern vorgeworfen, dass dieselben Gegner des Ausbaues der Bahn nach Aspang sind. (Abg. **Mosdorfer**: „Das habe ich nicht gesagt.“) Sie haben gesagt, dass die Böllauer früher für den Ausbau nach Aspang waren und nach einer Pause ihre diesbezüglichen Ansichten gewechselt haben.

Ich kann dem Herrn Abgeordneten versichern, dass die Böllauer heute wie ehemals den Ausbau der Strecke von Hartberg nach Aspang auf das dringendste wünschen, fände doch die steirische Ostbahn hierdurch ihre natürliche Fortsetzung nach Wien und die Sicherung des Erträgnisses.

Die Oststeiermark ist ein von der Natur geeignetes Land, welches der Erschließung dringendst bedarf, soll es von dem Siechthum, in dem es sich sammt allem befindet, erwachen, soll der Bauernstand, dem es insbesondere im Wechselgebiet von Jahr zu Jahr schlechter geht, und der sich vermindert, erhalten bleiben, soll an den wasserreichen Bächen eine Industrie erstehen, welche neues Leben in die verlassenen Thäler brächte.

Bisher wurde dieser schöne Landestheil vom Lande wie von seinen Abgeordneten vernachlässigt und vergessen und führt deshalb den Namen „das vergessene Land“. Abgesperrt und abgedrängt von allem Verkehr, kann der Bauer die seinem Boden in harter Arbeit abgerungenen Producte nicht entsprechend verwerten, muss aber all seine Bedürfnisse zu hohen Preisen bezahlen.

Mit einem gewissen Reid sehen wir, wie die übrigen Theile unseres Heimatlandes wirtschaftlich erblühen und

zu einem Wohlstande gelangen, den zu erringen uns versagt ist, insofern wir nicht durch den Bau der steirischen Ostbahn an dem großen Verkehr Antheil nehmen können.

Ich will Sie nicht mit der Ausführung von statistischen Daten, welche meine Ausführungen erhärten würden, aufhalten, aber wenn Sie, meine Herren, was ich ja voraussetze, für den deutschen Bauernstand in der Oststeiermark ein warmes Empfinden haben, so fördern Sie unsere Bestrebungen, ein großer Theil der Steiermark wie die Landeshauptstadt Graz wird Ihnen hierfür dankbar sein.

Die billige Fracht ist entscheidend für den Wohlstand und für die Lebensbedingungen eines Volkes.

Zu Ende meiner Ausführungen bitte ich das hohe Haus, den Anträgen des Eisenbahn-Ausschusses gütigst zustimmen zu wollen. (Beifall.)

Abg. **Hagenhofer** (L. G. Hartberg): Hoher Landtag! Es ist wohl selbstverständlich, daß ich als Vertreter der östlichen Steiermark es auf das wärmste begrüßen muß, daß endlich die Landeshauptstadt Graz sich aufgerafft hat und mit aller Entschiedenheit dafür eintritt, daß die Landeshauptstadt mit der östlichen Steiermark verbunden wird. Aber, meine Herren, sehr lange hat es gebraucht, bis der Landeshauptstadt Graz das eingefallen ist. Wenn diese ihr Interesse richtig verstanden hätte, hätte sie längst müssen dafür eintreten, daß diese Verbindung hergestellt wird, aber gerade die Landeshauptstadt Graz und ihre Vertretung war es, die die Herstellung derselben stets verhindert hat, was ich auf das tiefste bedauere, und ich muß es nun freudigst begrüßen, daß in dieser Richtung endlich eine Wendung eingetreten ist. Mit aller Entschiedenheit müßte aber dagegen Stellung genommen werden, und zwar von allen Vertretern der Oststeiermark, ohne Unterschied der Parteien, wenn bezüglich des Ausbaues der Linie Hartberg—Aspang und der Linie Gleisdorf—Hartberg ein Junction hergestellt und die Frage des Ausbaues dieser beiden Linien miteinander verquickt würde. Herr Graf Lamberg meinte zwar, das wäre von Nutzen, denn wenn die Bahn Gleisdorf—Hartberg schon dagewesen wäre, würde die Regierung gezwungen gewesen sein, die Bahn Hartberg—Aspang auszubauen. Ja, wenn sie dagewesen wäre — es ist aber heute noch nicht einmal ein Project hierfür vorhanden. Was wäre der Erfolg, wenn wir dieses Junction aufgestellt und dafür eingetreten wären? Das würde den Erfolg gehabt haben, daß einfach der Ausbau nach Aspang verhindert worden wäre. Wenn man die Interessen eines Landestheiles fördern will, muß man das anstreben, was man eben erreichen kann und nicht Dinge, durch welche dasjenige, was zu erreichen ist, verhindert

wird. Meine Herren, es ist selbstverständlich, und jeder, der die Verhältnisse kennt, muß uns recht geben, daß wir Bewohner der östlichen Steiermark in erster Linie dafür eintreten müssen, daß wir einen Anschluß über Aspang mit Wien bekommen, denn das Absatzgebiet für unsere landwirtschaftlichen Producte: Vieh, Obst, Most, Holz ic. ist Wien und Niederösterreich. Heute können wir mit unseren Producten gar nicht hinauskommen, und deshalb müssen wir in erster Linie dafür sorgen, daß dieser Anschluß hergestellt wird. Der Herr Graf Lamberg meinte, in dieser Richtung hätten auch die Abgeordneten ihre Pflicht nicht erfüllt. Demgegenüber muß ich wohl mit aller Entschiedenheit protestieren. Ich glaube, die Abgeordneten der Oststeiermark sind seit jeher ohne Unterschied der Partei mit aller Entschiedenheit dafür eingetreten, daß endlich der Anschluß mit Hartberg hergestellt wird. Wir sind nicht schuld, aber wir haben zu mächtige Gegner gehabt, und darunter hat sich die Landeshauptstadt Graz befunden.

Meine Herren! Es war nicht so leicht, die Sache durchzubringen, daß endlich im Reichsrathe der Beschluß gefaßt wurde, daß die Linie Hartberg—Friedberg ausgebaut werden sollte. Ich glaube, der Herr Abgeordnete Mosdorfer wird sich noch gut erinnern, was der Bau-Unternehmung, welche beauftragt war, das Detailproject bezüglich der Linie Hartberg—Friedberg auszuarbeiten, vom Sectionschef W r b a ohne Wissen des Ministers gesagt wurde. Eines schönen Tages kommt der Bau-Unternehmer zu mir — nachdem ich ein paar Tage vorher mit dem Minister gesprochen habe, welcher sagte, es sei betreffs der Ausarbeitung der Detailprojecte alles in Ordnung — und sagte: „Ich bitte, Herr Abgeordneter, es ist alles abgesetzt worden, wir dürfen nicht hinausgehen!“ Ich bin nun sofort zu Seiner Excellenz dem Eisenbahn-Minister gegangen und fragte, was eigentlich der Grund sei, und er sagte darauf: „Das kann nicht sein, davon weiß ich nichts, das ist nicht möglich!“ Ich sagte: „Ich bitte, Excellenz, der Bau-Unternehmer war selbst bei mir und hat mir das mitgetheilt!“ Er hat dann die Sache untersuchen lassen, und am nächsten Tage hat er mich im Abgeordnetenhanse rufen lassen und hat mir mitgetheilt, daß in seiner Abwesenheit der Sectionschef W r b a und ohne Wissen des Ministers die Sache rückgängig gemacht habe; warum? — weil von Grafendorf eine Eingabe an das Ministerium gerichtet wurde, es solle wenn möglich die Bahn über Grafendorf geführt werden. Darin hat der Herr Sectionschef W r b a einen Anlaß gefunden, um die ganze Sache unmöglich zu machen. Ich habe dann Seine Excellenz den Herrn Minister ersucht, darauf einzugehen, daß ich sofort namens des Wahlbezirkes eine Eingabe an das

Ministerium mache und das Ministerium auf Grund dieser Eingabe sofort die Verbindung mit der Bau-Unternehmung herstelle und veranlasse, daß das Detailproject sofort aufgenommen werde. Seine Excellenz der Herr Eisenbahn-Minister hat mir das zugesichert, ich habe an das Ministerium die Eingabe gemacht, und am nächsten Tage sind die Ingenieure hinausgefahren, um das Detailproject aufzunehmen. Ich kann mir den Vorwurf, daß wir in dieser Richtung unsere Pflicht nicht erfüllt hätten, absolut nicht gefallen lassen.

Meine Herren! Es sind auch sämtliche Vertreter der Alpenländer zusammengetreten und haben berathen, was sich bezüglich der Investitionsvorlage machen lasse. Die Regierung hat ausdrücklich erklärt, entweder nehmt Ihr das an oder nicht, was vorgelegt ist, weiter kann nichts zugegeben werden. Meine Herren, bei dieser Sachlage haben wir uns alle dahin geeinigt, daß sämtliche Vertreter der Alpenländer ohne Unterschied der Parteien für die Investitionsvorlage stimmen werden, was auch geschehen ist.

Meine Herren! Dem Herrn Abgeordneten Grafen Lamberg möchte ich aber rathen, nicht zu viel über die armen Bauern hier im Landtage zu reden, denn sonst könnte es mir einfallen, ihm Dinge vorzuhalten im Landtage, die den Beweis erbringen werden, daß er selbst persönlich nicht der warme Bauernfreund genannt werden kann, denn es sind Dinge vorgekommen, und er hat Sachen veranlaßt, wodurch die Bauern seiner Umgebung auf das ärgste geschädigt worden sind. (Rufe: „Hört!“)

Also mit dem warmen Herzen des Herrn Grafen für die armen Bauern ist es nicht weit her; wenn man für die Bauern wirklich eintritt, muß man auch thatsächlich zeigen, daß man für das Interesse des Bauern eintritt. (Abg. Graf Lamberg: „Nachdem Sie mir solche Vorwürfe in das Gesicht gesagt haben, so bitte ich Sie, Herr Hagenhofer, mir darüber Auskunft zu geben.“) Herr Graf Lamberg hat mich aufgefordert, ich soll ihm diesbezüglich Auskunft geben. Ich kann ihm Beweise erbringen und möchte ihn zum Beispiel erinnern, wie es zugegangen ist, mit den Verträgen, die der Verwalter des Grafen Lamberg mit den Sägebesitzern der Umgebung Pöllau abgeschlossen hat. . . . (Abg. Freiherr von Rokitsansky: „Das gehört nicht hierher, das sind persönliche Angelegenheiten. Das ist eine Inquisition!“ — Abg. Fürst: „Was ist es mit Ihrem Schwiegervater?“). Das gehört nicht hierher. (Abg. Freiherr von Rokitsansky: „Das kann ich Ihnen sofort erzählen!“) Sie Baron Rokitsansky, Sie sind ein öffentlicher Lügner, der unter Ehrenwort vor dem Central-Ausschusse der Landwirtschaftsgesellschaft die offene

Unwahrheit gesagt hat und der auch vor dem Gerichte gelogen hat. (Abg. Freiherr von Rokitsansky: „Sie sind ein gemeiner Verleumder und Lügner! Von solchen Leuten läßt sich niemand etwas gefallen!“ Abg. Walz macht einen Zwischenruf.) Hat er Sie nicht angelogen im Central-Ausschusse? Sagen Sie mir das. (Abg. Fürst: „Bei jeder Gelegenheit provocieren Sie!“) Haben Sie die Berechtigung dazu, mich daran zu verhindern, meine Wähler zu vertreten?

Landeshauptmann: Ich bitte persönliche Erörterungen zu erlassen und bei der Berathung der Eisenbahnvorlage zu bleiben.

Abg. **Hagenhofer** (L.=G. Hartberg): Wenn der Herr Graf Lamberg uns vorwirft, daß wir als Abgeordnete, als Vertreter der Landgemeinden, unsere Pflicht nicht erfüllen und er sich hingestellt hat als Vertreter der armen Bauern, müssen wir auch das Recht haben, diese Behauptung zu widerlegen und zu sagen, daß er kein Herz für unsere armen Bauern besitzt. (Abg. Graf Lamberg: „Ich bin ein Landeskind und vertrete auch die Interessen der bäuerlichen Bevölkerung, wie die Gesamtinteressen.“ Abg. Freiherr v. Rokitsansky: „Ich bitte um das Wort. . .“) Jetzt rede ich noch, ich bin noch nicht fertig.

Abg. Freiherr von **Rokitsansky** (M.=G. Leibnitz): Ich verlange den Ordnungsruf für den Abgeordneten Hagenhofer, weil er mir in öffentlicher Versammlung vor dem Präsidenten der Landwirtschaftsgesellschaft vorgeworfen hat, daß ich im Central-Ausschusse eine Lüge gesagt und das Wort gebrochen hätte. Ich glaube, der Central-Ausschuß der Landwirtschaftsgesellschaft verfügt über Ehrenmänner, von denen kein einziger, falls mich ein solcher Vorwurf treffen würde, sich neben mir setzen würde, und ich verlange daher den Ordnungsruf, sowohl seine Bemerkungen unstichhältig und aus der Luft gegriffen sind.

Abg. **Hagenhofer** (L.=G. Hartberg): Ich kann das sofort (nimmt eine Druckschrift zur Hand) nachweisen. (Abg. Fürst: „Wir kommen auch nicht mit den anderen Protokollen ins Haus, Ihre Geschichten enthaltend!“) Sie können kommen, wie Sie wollen! (Abg. Fürst: „Das fällt uns gar nicht ein!“ — Abg. Walz: „Werden Sie nicht so nervös mit dem Schuldschein!“) Ich bin nicht nervös, weil ich vollkommen rein bin. Der Herr Baron Rokitsansky glaubt aber, er hat das Privilegium für sich und kann verleumden und lügen, und alle müßten sich das gefallen lassen. (Lärm.)

Landeshauptmann (das Glockenzeichen gebend): Meine Herren! Ich bitte, nun mich zum Worte kommen zu lassen. Durch die fortwährenden Unterbrechungen war es mir nicht möglich, auf das Verlangen des Herrn Baron Rokitsansky um Ertheilung des Ordnungsrufes zu antworten, da ich die einzelnen Worte, die bei dem großen Lärm gefallen sind, nicht vernehmen konnte. Herr Baron Rokitsansky hat den Ordnungsruf gegenüber dem Herrn Abgeordneten Hagenhofer verlangt wegen Äußerungen, die seinerzeit gefallen sind und die jedenfalls im Parlamente abzugeben gänzlich unzulässig sind. Herr Abgeordneter Hagenhofer hat selbst bestätigt, daß er diese Äußerung gethan; ich sehe mich deshalb veranlaßt, dem Begehren des Herrn Baron Rokitsansky stattzugeben und dem Herrn Abgeordneten Hagenhofer den Ordnungsruf zu ertheilen.

Abg. **Hagenhofer** (L.-G. Hartberg): Aber die Wahrheit bleibt es doch.

Landeshauptmann: Ich bitte auf den Ordnungsruf nicht zu antworten. Es ist das in der Geschäftsordnung so ausgesprochen, daß ich so vorzugehen habe. Jetzt bitte ich, in Ihren Ausführungen fortzufahren,

Abg. **Hagenhofer** (L.-G. Hartberg): Ich bin, wie ich eingangs meiner Rede hervorgehoben habe, mit aller Entschiedenheit für den Antrag, wie er uns vorgelegt wurde. Ich bin aber auch der Meinung, daß durch den Ausbau dieser Linie der Ausbau der Linie von Fehring nach dem Süden gar nicht behindert wird, und deshalb kann ich dem Herrn Abgeordneten Sutter nicht zustimmen, welcher meint, daß durch den Ausbau der Linie Gleisdorf—Hartberg vielleicht der Ausbau der Linie hinunter nach dem Süden verhindert werden könnte. Ich kann die Herren versichern, daß wir ebenso entschieden eintreten für den Ausbau der Linie Gleisdorf—Hartberg, wie wir auch entschieden eintreten werden für den Ausbau der Linie von Fehring nach dem Süden hinunter.

Landeshauptmann: Als nächster Redner ist vorgemerkt Herr Abgeordneter Dr. Link.

Abg. Dr. **Link** (St.-G. Murau): Ich verzichte auf das Wort.

Abg. **Gerlik** (St.-G. Hartberg): Hohes Haus! Über diese Eisenbahn ist seit Jahren schon sehr viel gesprochen worden, und ich glaube, nicht ohne Grund. Schon seit mehr als dreißig Jahren ist die Oststeiermark bestrebt, eine Eisenbahn-Verbindung mit unserer Reichshauptstadt Wien zu erhalten. Diese Eisenbahn-

Verbindung hat ihren Anfang genommen mit dem Bau der Linie von Fehring nach Fürstenfeld. Ich will Sie nicht lange aufhalten und nicht viel erzählen, aber ich erachte es für nothwendig zu erzählen, wie der Bau der Linie von Fehring nach Fürstenfeld zustande gekommen ist, weil eben heute die Stadtgemeinde Graz sich so sehr um den Bau der Bahn von Graz nach Hartberg bemüht. Den Grund möchte ich heute mittheilen. Als die Fürstenfelder und die Fehringer den Eisenbahnbau von Fehring nach Fürstenfeld verlangten, so war es ihnen nicht möglich dazuzukommen, bis Fürstenfeld hergegangen ist, mit der ungarischen Regierung ein Übereinkommen zu treffen, wo sie ihnen versprochen haben, daß sie allenfalls auch die Bahn von Fürstenfeld nach Gotthard machen lassen wollen. Diese Linie wurde auch traciert, und erst nachdem die Linie Gotthard—Fürstenfeld traciert war, sind die Grazer gekommen und sagten: „Halt, das geht nicht; wir dürfen die Bahn nicht von Fürstenfeld nach Gotthard führen, sondern sie muß auf steirischem Boden geführt werden!“ Das war die Veranlassung, daß die Fürstenfelder eine Bahn bekommen haben, und ich war zugegen, wie der damalige Handelskammer-Präsident *Repešch* dem Herrn Dr. Bayer, und ich glaube, auch Herr Sutter war dabei, auf der Wasserscheide zwischen Fehring und Fürstenfeld ihnen den Vorwurf gemacht hat, daß die Fürstenfelder nach Ungarn, nach Gotthard ihre Bahn bauen wollen, so hat Herr Dr. Bayer die Antwort gegeben: „Wir wollen auch nicht; aber wir wollten auf Sie eine Pression ausüben, daß Sie uns die Bahn bauen!“ und der Herr Präsident hat sich umgedreht, und die Bahn ist wirklich gebaut worden. Ich will constatieren, daß die Grazer überhaupt nicht die oststeirische Bahn aufkommen lassen wollten. Sie wollten nicht, daß eine Verbindung zwischen Graz und der Oststeiermark und anderseits wieder mit Wien hergestellt werden sollte. Daß die Grazer jetzt auf einmal sagen: „Wir wollen eine kürzere Verbindung mit Hartberg“, rührt daher, weil sie sehen, daß die Linie Hartberg—Friedberg—Aspang nicht mehr aufzuhalten ist, und da kommen sie und verlangen die kürzeste Verbindung von Hartberg nach Gleisdorf, um die Oststeiermark nicht seinerzeit ganz zu verlieren. Wenn die Stadtgemeinde Graz den Wunsch gehabt hätte, eine Eisenbahn-Verbindung mit der Oststeiermark zu bekommen, so hätte sie schon längst Gelegenheit gehabt, diese Verbindung anzustreben, und ich bin überzeugt, daß sie diese auch durchgesetzt hätte. Wir Hartberger hätten ganz gewiß diese Anregung mit Freude begrüßt und würden diese Bestrebungen kräftigst unterstützt haben.

Den Hartbergern ist der Vorwurf gemacht worden,

Hartberg will die Bahn nicht von Hartberg nach Gleisdorf. Das ist nicht wahr. Hartberg wünscht die Bahn in ihrem eigenen Interesse und im Interesse der ganzen oststeirischen Bevölkerung, und die Bahnverbindung Hartberg—Gleisdorf ist ganz sicher im Interesse der ganzen östlichen Steiermark sowie auch im Interesse der Hauptstadt Graz. Einem Junctim, daß man verlangt, es soll die Linie Hartberg—Gleisdorf zu gleicher Zeit mit der Linie Hartberg—Friedberg in Vorlage kommen, und es soll keine Bahn früher gebaut werden, als die andere, dem natürlich mußte die Stadt Hartberg sich entgegensetzen deshalb, weil die Linie Hartberg—Friedberg vollkommen fertig war; sie war spruchreif. Hingegen für die Linie Hartberg—Gleisdorf war noch kein Federstrich geschehen, und bis die Linie Hartberg—Gleisdorf so fertiggestellt ist, wie die Linie Hartberg—Friedberg, da vergehen Jahre, und wir hätten diese Theilstrecke Hartberg—Friedberg in Jahren erst bekommen können. Nun setze ich den Fall, wir hätten gesagt: Wir brauchen den Bau Hartberg—Friedberg nicht, er ist für Hartberg von keinem besonderen Vortheil; wir haben nichts davon und sehen das gut ein; aber wir sind um ein Stück unserem Ziele, dem Ausbaue bis Aspang, näher gekommen.

Diese Linie wäre aufgehhalten worden und es wären Jahre vergangen, bevor die Linie Hartberg—Gleisdorf spruchreif geworden wäre. In der Zwischenzeit hätte die Stadtgemeinde Graz wieder gedacht, wir haben unser Ziel erreicht, nämlich daß die Linie Hartberg—Aspang nicht gebaut wird, wir haben kein Interesse, daß wir uns beeilen, daß die Linie Hartberg—Gleisdorf gebaut wird, und darum hat die Stadtgemeinde Hartberg gegen das Junctim protestiert und gesagt, wir wollen zuerst den Ausbau von Hartberg nach Friedberg, eventuell Aspang und dann den Bau von Hartberg nach Gleisdorf. Meine Herren, die Stadtgemeinde Hartberg wird ganz gewiß nichts dagegen haben, wenn die Stadtgemeinde Graz und ihre Vertreter sehr energisch für den Bau der Linie Hartberg—Gleisdorf eintreten werden und wenn sie den Bau ehemöglichst zur Vollführung bringen. Sie werden sich gewiß den Dank der ganzen Oststeiermark dadurch erwerben, und die ganze Oststeiermark wird wegen des Baues der Linie Hartberg—Aspang nicht aufgehhalten werden, und die Linie Hartberg—Gleisdorf kann ohne Junctim ganz unabhängig vom Bau der Linie Hartberg nach Gleisdorf und der Linie von Hartberg nach Friedberg ausgebaut werden. Ich möchte zu energischem Vorgehen mahnen, und die Herren sollen trachten, den Eisenbahnbau Hartberg—Gleisdorf zur Vollführung zu bringen, und ich schließe mich dem Antrag des Eisenbahn-Ausschusses an, womit zur Tracie-

rungszwecken ein Betrag von 10.000 K aus Landesmitteln votiert wird. (Rufe: „Bravo, bravo!“)

Abg. Ritter von **Schreiner** (Stadt Graz): Ich werde mich auf sehr wenige Worte beschränken. Allein als Abgeordneter der Stadt Graz kann ich unmöglich stillschweigen. Wenn es nicht gefährlich wäre, so würde ich sagen, daß die Rede, welche früher gefallen ist, daß die Stadt Graz alles gethan hat, um die Eisenbahnverbindung über den Wechsel zu verhindern, auch nur eine Pauschalverdächtigung ist, denn ich möchte sehen, wer der Stadt Graz den Beweis liefern könnte, daß sie etwas gethan hat, um den Bahnbau zu verhindern! Im Gegentheil, die Suppositionen des geehrten Herrn Abgeordneten von Hartberg erscheinen mir gänzlich unrichtig. Es wäre von Seite des Grazers eine Verblendung, wenn er die Linie über den Wechsel verhindern wollte; im Gegentheil, das allerhöchste Interesse an dem Baue der Bahn über den Wechsel hat die Stadt Graz, und wenn die Gemeindevertretung erst spät zu dieser Einsicht gekommen sein sollte, so ist das allerdings recht bedauerlich, aber immerhin besser, daß sie jetzt zu dieser Einsicht gekommen ist, und man sollte sie also jetzt auf das kräftigste unterstützen. Erlauben Sie mir, wenn man der Stadt Graz nachsagt, daß sie die ganze steirische Ostbahn mit geringem Interesse angesehen oder vielleicht sogar, sie nicht gerne gesehen hat, müßten sie das nicht vollständig begreiflich finden? Schauen Sie nach Böhmen und Ungarn. Es ist bei uns ein ganz verfehlter Standpunkt, daß man glaubt, es muß jeder nur die Kirchthurmpolitik seines eigenen kleinen Sprengels verfolgen. Eisenbahnsachen müssen von einem viel höheren Standpunkte aufgefaßt werden, und es ist ein Fehler, daß man bisher bei uns in Steiermark das nicht gethan hat.

Ich begrüße die Vorlage des Eisenbahn-Ausschusses und ich kann nur constatieren, daß alle Herren, die gesprochen haben, dafür eingetreten sind, so daß man eigentlich nicht weiß, warum wir schon $\frac{5}{4}$ Stunden darüber reden und miteinander in Feindschaft gerathen, statt daß wir uns brüderlich in die Arme fallen. (Heiterkeit.) Diese Eisenbahn begrüße ich deshalb, weil (sie einem großen Gedanken dient. Sie dient dem großen Gedanken der zweiten Verbindung des Centrum der Steiermark mit dem Centrum der Monarchie. Diese Bahn kommt uns allen zustatten, nicht nur bloß den Grazern, sondern auch den Hartbergern, Friedbergern, und von allen sollte daher mit aller Energie diese Bahn durchzusetzen getrachtet werden. Und warum ist sie weiters zu begrüßen? Weil, wenn eine Vollbahn Gleisdorf—Hartberg gebaut wird, so muß auch die Vollbahn Hartberg—Friedberg über den Wechsel nach

Aspang fortgesetzt werden. Die Sachen hängen nothwendig zusammen. Nach meiner Überzeugung sollen wir einig zusammenhalten und für diese Bahn eintreten und sollten bei der Regierung das Möglichste thun, daß diese Bahn zur Ausführung gelangt, und wir sollten nicht sagen, daß zuerst diese und dann jene Bahn gebaut werde, sondern es sollte das Ganze als ein einheitliches Project aufgefaßt und zur Durchführung gebracht werden. Das ist Ihr und unser Interesse, und das ist auch der Grund, warum ich dem Antrage des Eisenbahn-Ausschusses zustimme. (Lebhafter Beifall. Die Debatte wird geschlossen.)

Berichterstatter **Knollner**: Als die Debatte über den Gegenstand eingeleitet wurde, hätte ich nicht vermuthen können, daß eine solche Erregung unter den Mitgliedern des hohen Hauses platzgreifen könnte. Es würde zu weit führen, auf alle Ausführungen der Herren Vorredner einzugehen. Nur in Kürze gestatte ich mir, auf die einzelnen Bemerkungen und Reden, die hier gefallen sind, zu reflectieren.

Der Herr Abgeordnete Reitter hat, wie ich glaube, mit vollständigem Rechte — ich stimme ihm diesfalls bei — darauf hingewiesen, daß rücksichtlich der Zukunftsbahn Fehring-Südbahn gegen Purkla heuer in diesem hohen Hause eigentlich nichts vorgekommen ist, trotzdem im vorigen Jahre diesbezüglich ein Auftrag an den Landes-Ausschuss ergangen ist. Wenn der Herr Abgeordnete Reitter achtsam gewesen wäre, so hätte er im heutigen Eisenbahnberichte gefunden, daß rücksichtlich der Außerachtlassung des Beschlusses vom vorigen Jahre darauf hingewiesen worden ist, daß das Project zu spät eingebracht wurde, insofern eine Rücksichtnahme nicht möglich war. Ich stimme vollkommen bei, daß diese Bahn eine besondere Wichtigkeit hat und daß es wünschenswert wäre, daß diese Bahn sobald als möglich zustande kommt. Wenn Sie auf das Eisenbahnetz der steiermärkischen Bahnen ihr Auge werfen, so werden Sie finden, daß man das wirtschaftlich richtige Ziel nur dadurch erreichen kann, wenn die Fortsetzung der Projectlinie nach Süden längs der Grenze, die heute bereits besteht, angestrebt wird und von Hartberg—Fürstenfeld—Fehring und bis zur Südbahn weiter ausgebaut wird und andererseits, wenn die Verbindung Graz—Gleisdorf—Hartberg hergestellt wird, das sind die richtigsten Linien, welche dem Verkehr und den Bedürfnissen der Oststeiermark entsprechen. Ich habe von meinem Standpunkte als Referent des Eisenbahn-Ausschusses und nach kurzem Einvernehmen mit dem Herrn Obmann des Eisenbahn-Ausschusses keine Einwendung gegen den Antrag, den der Herr

Abgeordnete Reitter gestellt hat, zu erheben und bin in der Lage, dem hohen Hause denselben zu empfehlen.

Nicht so sehr befriedigt haben mich die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Sutter. Es ist mir natürlich nicht möglich, auf den Ruchthurm von Fürstenfeld zu steigen und von diesem Gesichtspunkte aus die Sache zu behandeln, es ist aber auch ein starkes Stück, was der Herr Abgeordnete Sutter ausstellt, wenn er die Bemerkung ausspricht, er spreche nicht im Interesse der Sache, er sei nicht Antheilnehmer im Gegenstande selbst, und er sei überzeugt, daß diese Bahn überhaupt nicht zustande kommt. Wenn er aber sagt, ich, der Referent habe sich nicht an die Beschlüsse des Eisenbahn-Ausschusses gehalten, so muß ich dem entschieden widersprechen. Ich bitte, diese Bemerkungen stehen direct mit den thatsächlichen Verhältnissen im Widerspruche. Der Herr Abgeordnete Sutter weiß ganz genau, daß ich das Referat im Ausschusse vorgetragen habe, er weiß ganz genau, daß der Antrag an den Landtag genau und wörtlich fixiert wurde, er weiß genau, daß die Abänderungen, die für diesen Antrag nahegelegt worden sind, von mir angenommen wurden, und er weiß genau, daß ich außerdem rücksichtlich der Abänderungen betreffs der Begründung des Antrages mir und auch für den Herrn Obmann die Vollmacht erbeten habe, nach gepflogener Rücksprache und im Einvernehmen mit dem Obmann diesen Bericht fertigzustellen. Wenn der Herr Abgeordnete Sutter glaubt, die Berechtigung zu haben, nach diesen meinen Ausführungen noch zu widersprechen, dann kann ich allerdings nicht bloß das Gegentheil behaupten, es würde dies zu weit führen, da streiten eben Zwei. Es wird aber der Obmann des Eisenbahn-Ausschusses in dieser Sache dann mittheilen, was den Thatfachen entspricht. Gewiß ist es aber eine ganz merkwürdige Erscheinung, wenn ein Abgeordneter der östlichen Steiermark in dem Momente, wo es sich noch nicht um den Bau der Bahn handelt — denn wir sind noch lange nicht bei dem Bahnbau, wir sind nur daran, heute den Antrag zu stellen, diese Linie zu studieren, welche möglicherweise von Graz nach Hartberg einmal zustande kommt, und zu diesem Zwecke 10.000 K. beizusteuern — in seiner Weise Stellung nimmt. Das Wesen des Antrages ist das Studium einer Linie Gleisdorf—Hartberg. Es muß jeder — ich bitte um Entschuldigung, ich will den Ausdruck nicht gebrauchen, den Eindruck empfangen haben — wenigstens ich, und ich bin überzeugt, daß auch andere Herren diesen Eindruck empfangen haben: „Viel Lärm um nichts.“ Der den Bericht und den Antrag liest, wird das Urtheil fällen, welches für das hohe Haus eigentlich nicht sehr schmeichelhaft wäre, daß es nach dem Verlaufe dieser Debatte

zwischen wichtigen und weniger wichtigen Angelegenheiten nicht unterscheidet. Der Herr Abgeordnete Sutter ist glücklich, einen Bezirk zu vertreten, der durch namhafte Mitteln des Landes eine Bahn bereits besitzt. Der Herr Abgeordnete Sutter vertritt einen Bezirk, welcher durch namhafte Mitteln seitens des Landes die Fortsetzung seiner Bahn erwirkt hat. Nun, hier handelt es sich um die kundgegebenen Interessen der Stadt Graz, welche gleichzeitig allerdings über die engere Bezirksmeierei hinaus der ganzen Oststeiermark ebenfalls zugute kommen. In diesem Falle sagt er, ich bin zwar nicht dagegen, daß die 10.000 K bewilligt werden, mir gibt es aber eine gewisse Beruhigung, daß wir recht lange warten müssen, daß die angrenzenden Bezirke der Wohlthat, welche mit dieser Bahn erreicht werden kann, nicht theilhaftig werden können. Das ist der Inhalt der Ausführungen des Herrn Abgeordneten Sutter; derlei finden Sie in keinem Vertretungskörper wieder, daß man einen so engen Gesichtskreis in wirtschaftlichen Fragen zum Ausdruck bringt. Aber etwas anderes ist es, was ich verurtheile. Das Interesse der Stadt Graz in erster Linie ist es nicht allein, sondern größtentheils das Interesse des Landes, und es ist eine Gegnerschaft, die geradezu unglaublich ist. (Abg. Mosdorfer: „Nicht wahr!“) Ich bitte, Herr Abgeordneter Mosdorfer, ich komme auch zu Ihrem Kirchthurm. (Heiterkeit.) Die Stadt Graz leistet mehr als ein Drittel der gesammten Landes-Umlagen, die Stadt Graz hat mehr als ein Drittel mit ihrem Steuergulden zu den Subventionen der Bahnen beigetragen, die Stadt Graz hat beigetragen für die Fehring—Fürstenfelder Linie und für Fürstenfeld—Hartberg mit einem Drittel 250.000 K, und die Stadt Graz hat für Hartberg—Aspang ebenfalls mehr als ein Drittel zu den Mitteln des Landes für diese Bahn beigetragen, und nun kommen die Herren aus der Oststeiermark und sagen, Graz ist gegen die Oststeiermark, ist gegen die Verbindung mit Aspang; das ist etwas stark. Die Herren, welche den Landgemeinden angehören, werden wissen, welche Steuerleistung von Graz dem Landesfonde zufließt, sie werden wissen, daß mindestens 80 Percent des Landesfondes zu Gunsten der Landbevölkerung und nicht einmal 20 Percent zu anderen Zwecken verwendet werden, welche die Interessen der Stadt, des Handels und Gewerbes berühren und ich bedauere, constatieren zu müssen, daß gerade die Herren aus Oststeiermark, welche das Land sehr viel in Anspruch genommen haben, diesen ihren engherzigen Standpunkt hier in so eclatanter Weise zum Ausdruck gebracht haben.

Damit gehe ich etwas weiter und komme nach Weiz zu Herrn Abgeordneten Mosdorfer. (Abg. Mos-

dorfer: Da werde ich mich fürchten!) Ich bitte um Entschuldigung, Sie waren sehr liebenswürdig und haben keine Ursache, sich vor mir zu fürchten. Sie haben mir zwar nicht gesagt, daß Sie mich zerschmettern, aber Sie sagten, daß Sie mich auf das schärfste widerlegen werden. Der Herr Abgeordnete Mosdorfer hat sich einer Leidenschaftlichkeit ergeben, als ob die wesentlichsten Interessen vergeben werden würden, welche nicht mehr gut gemacht werden könnten. Meine Herren, ich habe schon früher gesagt, es handelt sich uns ja gar nicht darum zunächst, ob man diese Linie zustande bringt, es handelt sich um das Studium der Linie, um die Linie selbst erst dann, wenn der Staat in den Sack greift und baut. Der Herr Abgeordnete Mosdorfer hat insbesondere mit dem Worte Junction paradiert. Herr Abgeordneter Mosdorfer hat auf mich einen Eindruck gemacht, den ich mir nicht gut erklären kann und ich habe keinen Grund hierzu mir denselben zu erklären, einen Eindruck als wie, wenn sich jemand einen Gegner zuerst schafft, den studiert er genau und stellt ihn vor dem Spiegel und bekämpft ihn. Es ist ja gar kein Gegner vorhanden. Der Herr Abgeordnete Mosdorfer hat mit einer Leidenschaft von dem Worte Junction gesprochen und ich glaube, daß ihm das am meisten leidenschaftlich macht, weil in diesem Antrage das Wort Junction nicht vorkommt. Der Herr Abgeordnete Mosdorfer hat, obwohl er vom Lande ist und die Stadtbevölkerung nicht ganz genau kennt, mit einer Überzeugung gesprochen, die Bevölkerung von Graz ist zu nüchtern, daß sie weiß, daß diese Bahn nicht zustande kommt. Das ist nicht ganz richtig und ich fasse das in dem Sinne auf, daß Herr Mosdorfer es nicht ernst gemeint hat, denn er hat gelächelt und ich glaube, er meint, er hat den besten Witz gemacht, der je in diesem hohen Hause vorgekommen ist. (Heiterkeit.) Ich bitte um Entschuldigung, es ist das wirklich meine Auffassung insoferne, als der Vertreter von Weiz sprechen kann, daß er die nüchterne Auffassung von Graz nicht besitzt, welche man an dem Interesse der kürzesten Verbindung von Graz nach Hartberg hat. (Abg. Mosdorfer: „Besonders an der Kohlenbeförderung“.) Das gehört nicht hierher, ich bitte, wir sind bei dem Studium der Linie Graz—Hartberg und nicht bei gewöhnlichen häuslichen Angelegenheiten, die den Hagenhofer so in die Hitze gebracht haben.

Mit diesen Bemerkungen gehe ich über zu Herrn Hagenhofer, und dieser hat seine große Befriedigung über den Antrag ausgesprochen, theoretisch ist er eigentlich nicht dagegen. Er hat nicht unterlassen können, die Stadt Graz zu beschuldigen, daß sie nichts gethan hat. Wenn ich nicht antworten würde, so würden Sie viel-

leicht annehmen, es sei wirklich wahr, das ist aber vollständig unrichtig. Die Stadt Graz hat sich an dem Eisenbahntage im Jahre 1872 betheiligt und Herr Mosdorfer wird sich vielleicht erinnern, daß dieser Eisenbahntag stattgefunden hat. Auf diesem Eisenbahntage wurde das Bestreben in erster Linie darauf gerichtet, daß viele Bahnen in Oststeiermark gebaut werden und — ich will die Namen nicht nennen — einige Herren, die damals auch auf dem Kirchthurm von Fürstenfeld gestanden sind, haben diese Idee verworfen, sie haben den Eisenbahntag verlassen und gesagt, wir brauchen keine Vollarbahn, sondern nur Localbahnen die Hauptverbindung, das Project Graz—Hartberg ist gefallen und man hat dann die technische Mißgeburt, die Fehring—Fürstenfelder Bahn gebaut und damit ist eigentlich die Idee für die früheren Jahre die Linie von Graz nach Hartberg, oder die kürzeste Linie nach Hartberg—Aspang—Wien zu bauen gefallen und begraben worden. Das ist der Anfang der Verkehrtheit der Eisenbahnpolitik in Oststeiermark. Mit der Beschuldigung Hagenhofers ist es also nicht weit her. In der späteren Zeit sind verschiedene Petitionen an die Handelskammer gekommen und diese ist im Einvernehmen mit der Stadtgemeinde Graz in den Jahren 1893 und 1894 neuerdings an den Landtag herangetreten und der Landtag hat die Petition abgewiesen auf Grund des Gesetzes zur Förderung des Localeisenbahnwesens mit dem Hinweise, es liege kein Project vor, es sind keine Vorarbeiten im Sinne des Eisenbahngesetzes gemacht worden und infolgedessen kann diese Idee nicht weiter verfolgt werden. Endlich jetzt, wo das Investitions-Programm aufgetaucht ist, hat die Stadt Graz gesehen, daß sie durch dasselbe verkürzt und benachtheiligt ist, daß sie isoliert ist, weil, wenn man von der Hauptlinie der Südbahn absieht, sie als eine der ersten Landhauptstädte in Bezug auf die Eisenbahnverbindung nach anderen Richtungen des Landes schwer vernachlässigt ist. Die Stadtgemeinde sagt, und ganz Steiermark sagt, nun ist das Investitions-Programm fertig und wir haben versucht, was aus diesem Investitions-Programm für uns herauszubringen ist und haben gefunden, daß die Linie Gleisdorf—Hartberg mit Rücksicht auf das Investitions-Programm gegenüber der Linie Hartberg—Friedberg—Aspang eigentlich diejenige ist, welche für Graz und die Oststeiermark von größter Wichtigkeit ist. Nun haben sich die Herren ganz gewaltig erhitzt, daß Graz gegen den Ausbau der Linie Hartberg—Friedberg—Aspang eintritt, weil sie Gleisdorf—Hartberg begehre. Meine Herren, wo steht das im Berichte, das man sagt, man soll die Linie Gleisdorf—Hartberg früher bauen, oder die andere Linie Hartberg—Aspang nicht bauen, wenn die erstere nicht gleichzeitig

gebaut wird. In dem Berichte steht nichts weiter, als daß gesagt wird, wir halten es für zweckmäßig, wenn diese Linie studiert wird und daß, wenn sie vielleicht errichtet wird, womöglich gleichzeitig mit der andern zum Ausbaue gelangt. Das ist kein Functim. Die Linie ist seinerzeit in Wien begraben und nicht berücksichtigt worden und es ist durchaus nicht zu besorgen, daß durch diesen leisen Wunsch der Bau der anderen Linie in irgendwelcher Weise verzögert wird. Nur in einer Richtung und da muß ich zu Herrn Abgeordneten Mosdorfer wieder zurückkommen. Aber ich freue mich darüber. (Heiterkeit. — Abg. Mosdorfer: „Ich danke, ich habe gar kein Bedürfnis und es freut mich gar nicht, wenn ich Ihre Unwahrheiten höre.“) Ich bitte nicht unhöflich zu sein, ich bin auch nicht unhöflich, wir sind in guter Gesellschaft. (Heiterkeit.) Ich bitte Herr Abgeordneter Mosdorfer hat in seinen leidenschaftlichen Ausführungen auch hingewiesen auf die Uneinigkeit im Lande, und das ist wirklich wahr, da hat er sehr Recht, denn gerade die Oststeiermärker haben gezeigt, wie wenig Einigkeit in ihrer Auffassung besteht, wenn es sich darum handelt gemeinsam mit den Interessen von Graz die Interessen des ganzen Landes zu vertreten und gerade der Herr Abgeordnete Mosdorfer hat die Uneinigkeit hervorgehoben, welche daran Schuld ist, daß wir Steiermärker so wenig bedacht wurden von Seite der Regierung. Ich will nicht auf die Ursachen zurückkommen, warum die Uneinigkeit besteht, sie besteht aber und das ist ein schweres Gebrechen für das Land. Damit glaube ich mich über die meisten Einwürfe der Herren schon ausgelassen zu haben und kehre wieder zu meinem Antrage zurück und möchte nur anführen, daß der Antrag den Wunsch enthält, daß 10.000 K bewilligt werden, damit die Linie Gleisdorf—Fischelsdorf—Hartberg studiert werde, damit die beste und günstigste Linie herausgebracht wird. Für den Antrag selbst brauche ich wohl nicht mehr viel anzuführen, ich kann nur anführen, daß die Linie für die Oststeiermark, sei es nun ob sie mehr rechts oder mehr nach links geführt wird, da man dies nach der Landkarte nicht bestimmen kann und bei dem Terrain, wie es im oststeiermärkischen Gebiet beschaffen ist, gewisse Schwierigkeiten sich finden werden, über die verschiedenen Thalrässe hinüber zu kommen, von weitgehender Wichtigkeit ist. Man wird aber hinüberkommen über diese Schwierigkeiten, weil die Sache sehr wichtig ist. Die Oststeiermärker haben eine ausgezeichnete Viehzucht, es sind ganze Landstriche mit nicht explodierten Wäldern vorhanden, man hat Bodenproducte, man hat Braunkohle (Abg. Mosdorfer: „Steinkohle wie in Köflach“), das muß ich berichtigen und von diesem Gesichtspunkte Braunkohle, wenn diese bisher brach gelegenen

Landgebiete durch die Bahn erschlossen werden, wird die Möglichkeit geschaffen sein, den productiven Boden mehr auszunützen und ich bin überzeugt, daß damit Vortheile für das Land geschaffen und die Steuerkraft gehoben wird und insbesondere werden für die Stadt Graz jene Vortheile und Interessen ebenfalls gewahrt, die sie als Landeshauptstadt in Bezug auf die Beitragsleistung zum Landesfond zu beanspruchen berechtigt ist. Ich erlaube mir demnach den Antrag zu empfehlen und habe nur zu bemerken, daß der Antrag des Abgeordneten Reitter einzuschalten wäre hinter dem Antrag b und es heißen würde (liest):

„Der Fortsetzung der Aspangbahn über Gleichenberg nach Radkersburg sein volles Augenmerk zuzuwenden und gegebenen Falles mit allem Nachdrucke für den Ausbau dieser Linie einzutreten.“

Ich empfehle auch diesen Antrag dem hohen Hause, und für den Fall, als diese Anträge angenommen werden, beehre ich mich gleichzeitig zu constatieren, daß durch die vorstehenden Anträge sich auch die Petitionen Nr. 220, 226, 227, 228, 229, 230, 262, 277, 283, 286, 287, 288, 289, 309, 322, 338 und 339 erledigen.

Landeshauptmann: Ich möchte mir nur die Bemerkung erlauben, daß es vielleicht besser wäre, wenn der Zusatz-Antrag mit c benannt werden würde, wonach dann Punkt c zu Punkt d würde.

Die Herren Abgeordneten Mosdorfer und Sutter haben sich nach Schluß der Debatte zur Einbringung einer thatsächlichen Berichtigung zum Worte gemeldet. Nach Schluß der Debatte habe ich nach § 29 der Geschäftsordnung nur dann das Wort zu ertheilen, wenn es das hohe Haus gestattet. (Die Wiedereröffnung der Debatte wird beschloffen.)

Es gelangt nun zuerst zum Worte der Herr Abgeordnete Mosdorfer.

Abg. Mosdorfer (H.-R. Graz): Der Herr Berichterstatter Rochlizer hat beliebt zu behaupten, daß ich die Ursache bin, daß in der nordöstlichen Steiermark eine Uneinigkeit eingetreten ist. Ich berichtige thatsächlich, daß das die volle Unwahrheit ist, sondern daß ich jederzeit bemüht war, die Einigkeit in der nordöstlichen Steiermark herzustellen und daß sie auch vollständig hergestellt wurde. Ich kann nicht glauben, daß der Herr Berichterstatter Rochlizer mit Absicht eine derartige Äußerung gesprochen hat, sondern ich glaube, daß er die nordöstliche Steiermark zu wenig kennt, als daß er weiß, wie es dort steht. Ich bin mit den Verhältnissen in der nordöstlichen Steiermark sehr zufrieden und fürchte mich nicht, daß wir im großen und ganzen die volle Einigung herstellen, auch ohne Hilfe des Herrn

Rochlizer. Ich berichtige weiter thatsächlich, daß es unwahr ist, daß ich gesagt habe, daß die Grazer jetzt noch Gegner der Bahn sind. Ich freue mich, daß sie nicht mehr Gegner sind, fürchte mich auch nicht, wenn die Herren nicht Sonder-Interessen verfolgen, daß wir vereint zusammen unser Ziel erreichen werden, so daß bald auch eine günstige Verbindung mit der Landeshauptstadt, die wir auch wünschen, hergestellt wird. Was Herr Rochlizer bezüglich der Fürstensefelder Bahn von Gleichenberg sagte, ist vollständig unrichtig, und ich will mich nicht weiter einlassen in eine längere Debatte, nachdem die Stunde schon soweit vorgeschritten ist. Nicht wir waren damals schuld, daß keine kürzere Bahnverbindung mit Graz zustande kam, sondern die Grazer selbst.

Die Stadt Graz hat seinerzeit eine Schmalspurbahn angestrebt, die ich auf das heftigste bekämpfte, und ich bin damals deshalb fürchtbar verfolgt worden. Wenn das geschehen wäre, so wäre für die ganze Zukunft der Bau der Hauptbahn nach Gleisdorf in Frage gestellt worden, und da wird der Herr Berichterstatter sich erinnern können, daß er derjenige war, der dieses Project ungeheuer protegirt hat. Wenn wir heute die Schmalspurbahn hätten, dann wäre die Bollbahn nach Hartberg für eine lange Zeit unmöglich. Ich habe das damals verhindert und habe ein vernünftiges Bahnproject von Graz nach Weiz gebracht, und dasselbe hat sich gut bewährt, und ich berichtige thatsächlich, daß ich nicht sagte, die Bahn soll über Weiz gehen, sondern ich behauptete nur, sie soll zweckmäßig gehen und soll dem allgemeinen Interesse sowohl, als auch dem Interesse der Stadt Graz und der nordöstlichen Steiermark dienen. Dem Herrn Rochlizer kann ich die Versicherung geben, daß wir Bahnen in der nordöstlichen Steiermark auch ohne seine Hilfe zustande bringen.

Abg. Sutter (St.-G. Fürstenseld): Der Herr Berichterstatter hat gesagt, daß ich im Eisenbahn-Ausschusse ganz für die Anträge des Ausschusses war, während ich heute dagegen spreche. Ich habe im Eisenbahn-Ausschusse für die Anträge gestimmt und habe den Herrn Berichterstatter gebeten, er möchte beide Bahnstrecken Gleisdorf—Hartberg und Hartberg—Aspang nicht in Verbindung bringen, und der Eisenbahn-Ausschuss hat den Antrag angenommen. Der Herr Berichterstatter hat sich damit zufrieden gegeben, und nun liegt der Bericht vor, und ich möchte darauf verweisen, daß in diesem Berichte kein Satz vorkommt, in dem nicht Gleisdorf—Hartberg mit der Bahnverbindung Hartberg—Aspang genannt wird. Im ganzen Berichte kommt kein Satz vor, in dem nicht die beiden Bahnen zusammen behandelt werden.

(Die Debatte wird geschloffen.)

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Mosdorfer: Der Herr Abgeordnete Mosdorfer hat eine sehr ernste Miene angenommen. Er hat rücksichtlich des ersten Theiles seiner Berichtigung mir in den Mund gelegt, daß ich sagte, er habe Uneinigkeit hervorgerufen. Ich habe gesagt, er habe die Uneinigkeit, die hier unten besteht, hervorgehoben, und wenn er verstanden hat, er habe sie hervorgerufen, so würde ich um Entschuldigung bitten. Ich muß gestehen, er ist ein ganz mächtiger Mann in Steiermark, aber daß er eine Uneinigkeit unter uns allen also im Lande hervorrufen könne, für so mächtig halte ich ihn denn doch nicht. Nun hat er hingewiesen, und zwar unvorsichtigerweise auf den Umstand, daß seinerzeit die Stadt Graz, nachdem die Vollbahn nicht möglich und betreffs Projecten der Himmel voller Hoffnungen war, rücksichtlich der Schmalpurbahn auf das Project des Dr. Dietrich. Das ist richtig, und da hat er mich besonders hervorgehoben, daß ich damals das Karnikel war und habe das allein gemacht. Ich bin wirklich zum Eisenbahntage nach Anger gegangen und habe in der Handelskammer darüber gesprochen. Ich habe aber das Protokoll vom Jahre 1887 vor mir und hätte Herr Abgeordneter Mosdorfer wissen müssen, daß der Herr Abgeordnete Mosdorfer ein kurzes Gedächtnis hat, sonst hätte er sich an den Passus erinnern müssen, daß es im Protokolle heißt, weiters liege eine Einladung der Herren Dr. Dietrich und Franz Mosdorfer zur Theilnahme an dem für den 27. Juni l. J. in Anger anberaumten Eisenbahn-Delegiertentage vor. Ich glaube, daß dieser Herr Mosdorfer mit dem heutigen Herrn Abgeordneten Mosdorfer identisch ist, und wenn Herr Abgeordneter Mosdorfer selbst einladet, wie will er mich dann beschuldigen, daß ich dort erschien. Diese Berichtigung von seiner Seite heißt nichts, die verstehe ich nicht. — Das ich zur Versammlung gegangen bin, ist natürlich.

Landeshauptmann: Die Anträge lauten (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Die Erstellung einer directen kürzesten Eisenbahnverbindung als Vollbahn — ausgehend von der Station Gleisdorf in der Richtung gegen Bischofsdorf und Hartberg, welche in der Fortsetzung nach Friedberg und dem endlichen Ausbau nach Aspang gleichzeitig sich als die kürzeste zweite Verbindung der Landeshauptstadt Graz mit Wien darstellt, ist im Landes-Interesse insbesondere der nordöstlichen Theile der Steiermark, sowie der Landeshauptstadt Graz gelegen.“

(Der Antrag wird angenommen.)

„2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt:

- a) behufs Förderung des Zustandekommens dieser Bahulinie und beschleunigter Vornahme gründlicher Vorarbeiten zum Zwecke der Ausarbeitung eines Detailprojectes der Stadtgemeinde Graz aus Landesmitteln den Betrag von 10.000 K unter der Bedingung zur Verfügung zu stellen, daß die Mehrkosten dieses Projectes von der Landeshauptstadt Graz und den Local-Interessenten aufgebracht werden und dem Landes-Eisenbahnamte die volle Einflußnahme bei den technischen und commerciellen Erhebungen in Absicht auf das zu verfassende Project für die in Rede stehende Bahn gewahrt werde;
- b) wegen Förderung des Baues dieser Linie durch den Staat mit der hohen Regierung in Verhandlung zu treten, damit in Rücksicht auf die Wichtigkeit der in Frage kommenden Interessen des Landes und der Landeshauptstadt Graz der Bau dieser Eisenbahnlinie als Vollbahn ehestens sichergestellt werde.“

(Angenommen.)

Wir kommen nunmehr zur Einschaltung, die der Herr Abgeordnete Reitter beantragt hat, dieselbe lautet (liest):

„Der Fortsetzung der Aspangbahn über Gleichenberg nach Radkersburg sein volles Augenmerk zuzuwenden und gegebenen Falls mit allem Nachdruck für den Ausbau dieser Linie einzutreten.“

(Angenommen.)

Da dieser Antrag angenommen wurde, erlaube ich mir vorzuschlagen, denselben als Punkt c einzusetzen, und den vom Ausschusse beantragten Punkt c mit d zu bezeichnen, derselbe lautet (liest):

- d) „in der nächsten Landtags-Session dem hohen Landtage über die Durchführung und den Erfolg der vorstehenden Beschlüsse Bericht zu erstatten.“

(Angenommen.)

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses mit Vorlage entsprechender Anträge, betreffend die Petition Nr. 279 des Syndicates Salza, um Gewährung einer Subvention seitens des Landes Steiermark für die projectierte elektrische Schmalbahn Groß-Reifling—Kasing (Mariazell)—Terz—Kernhof.

(Beilage Nr. 149.)

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Hans v. Pengg, den ich ersuche, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses v. **Pengg** (von der Tribüne): Hohes Haus! Das Syndicat Salza hat in einer Petition an den hohen Landtag das Ansuchen gerichtet, ein Eisenbahnproject finanziell zu unterstützen. Dieses Syndicat Salza besteht nach speciell eingeholten Erkundigungen und nach Informationen, die uns durch mündlichen Bericht hier geworden sind, aus sehr ernst zu nehmenden Persönlichkeiten, und hat dieses Syndicat auch für die zu treffenden Vorarbeiten bedeutende Geldmittel beigelegt, so daß sämtliche technische Vorarbeiten durch diese Finanzierung durchgeführt werden können. Dieses Syndicat hat sich die Aufgabe gestellt, die Wasserkräfte der Salza von den Quellen bis zur Einmündung in die Enns auszunützen, und zwar dadurch, daß im Laufe der Salza viele und große Wasser-Anlagen gebaut werden und daß so durch verschiedene derartige Anlagen eine große Summe von Pferdekräften, die aus dem Flußlaufe der Salza zu gewinnen sind, auch gewonnen werden sollen. Nach mehrjährigen technischen Studien an der Salza ist man zu dem Resultate gekommen, daß es möglich ist, aus den dort vorhandenen Wasserkräften 30.000 rohe, also auf Grund der heutigen Maschinentchnik rund 26.000 effective Pferdekräfte von der Salza nutzbar zu machen. Diese große Kraft kann jedoch nur gewonnen werden, wenn in dem Flußlaufe der Salza Thalsperren eingebaut werden und so der sehr unregelmäßige Wasserabfluß oder vielmehr die unregelmäßige Wasserhältigkeit der Salza ausgeglichen wird. Es wurden in dieser Beziehung Berechnungen angestellt, und es hat sich ergeben, daß es nöthig ist, Reservoirs zu bauen, welche 100 Millionen Kubikmeter Wasser zu fassen imstande sind. Aus dieser kolossalen Wassermenge können die Herren schließen, daß das geplante Wasserwerk thatsächlich ein außerordentlich großartiges genannt werden muß. Diese Thalsperren sind so gedacht, daß an fünf Stellen größere Reservoirs angelegt werden sollen und an vielen anderen Stellen kleinere; diese größeren Reservoirs werden natürlich, wenn das Project zur Ausführung kommt, mittleren Gebirgsseen gleichen, denn z. B. das Reservoir in Gschöder und Wildalpe wird eine Länge von 5 Kilometer haben. Dadurch, daß es möglich ist, durch diese Reservoirs so große Wassermengen aufzuspeichern, ist es wohl selbstverständlich, daß bei irgendwelchen Gewitter-Einflüssen, bei starken Niederschlägen jedwede Hochwassergefahr für das gesammte Salzagebiet für immer ausgeschlossen sein wird. Die hier vorhandenen Kräfte sollen durch Turbinen-Anlagen nutzbar gemacht werden und diese bestimmt, eine elektrische Primär-Maschine zu betreiben. Die gewonnenen Kräfte sollen dann auf elektrischem Wege den verschiedensten Bestimmungen zugeführt werden. Dies-

bezüglich ist zunächst bestimmt, daß die elektrische Kraft verwendet werden soll für den Betrieb einer zu schaffenden elektrischen Bahn, weiters für dort naturgemäß entstehende Industrien, und sollen die noch vorhandenen gewiß bedeutenden Überschüsse, die aus den 26.000 effectiven Pferdekräften gewonnen werden, mit hochgespannten Strömen weiter geleitet werden, in das Wiener Becken nach Wiener-Neustadt, eventuell nach Wien. Es wurde ferner vom Syndicate uns mitgetheilt, daß dortige Industrielle, an deren Spitze der bekannte Industrielle Krupp in Berndorf steht, sich bereit erklärt haben, eventuell vorhandene Kräfte zu entsprechendem Preise abzunehmen. Dieses ist das Project oder vielmehr die Aufgabe, welche sich das Syndicat gestellt hat. Wenn man das ganze Project im Detail studiert, mit demselben sich beschäftigt und damit die heute bestehenden derartigen Anlagen auf der ganzen Welt vergleicht, so findet man, daß dies das größte derartige Unternehmen, welches heute in der Welt besteht, wäre. Ich glaube, wir Steirer könnten stolz darauf sein, wenn es zur Verwirklichung kommt und wenn in Steiermark ein derartiges Unternehmen geschaffen würde, das bahnbrechend ist für die Ausnützung der Wasserkräfte; wir könnten nicht nur stolz, sondern auch froh sein, weil gerade in unseren Alpenländern noch tausende anderer Pferdekräfte ruhen, die nicht ausgenützt werden und vielleicht doch ausgenützt würden, wenn dieses Project bahnbrechend durchgeführt wird. Darum glaube ich, kann eine Landesvertretung wie die von Steiermark, einem solchen Projecte nur sympathisch gegenüber stehen. Meine Herren, es handelt sich nun nicht darum, daß wir dieses industrielle Unternehmen in irgendeiner Weise unterstützen, sondern es handelt sich nur darum, daß wir eine Schöpfung unterstützen, die unumgänglich mit diesem Unternehmen verbunden ist. Die Ausnützung der Wasserkräfte der Salza ist nämlich nur dann möglich, wenn ein Ersatz geschaffen wird, für das dort bestehende Tristracht. Alle Waldbesitzer, die Herrschaften, der Religionsfond, das Forstärar und alle bäuerlichen Waldbesitzer sind berechtigt, ihr Holz auf der Salza nach Groß-Keisling zu tristen. Zum Zwecke dieser Trift besteht die Bressenklaus. Es ist das eine Klaus, durch welche große Wassermengen angeammelt werden, welche zur Zeit der Trift losgelassen werden und welche das schon dazu vorbereitete, am Ufer lagernde Holz mitnehmen und es zum Rechen in Groß-Keisling befördern. Diese Trift besteht heute und diese Trift bildet die einzige Möglichkeit, daß die Waldbesitzer in dieser Gegend ihr Holz überhaupt verwerten können. Die Verwertung durch die Trift ist aber sehr beschränkt und zwar aus dem Grunde, weil das Holz während der Trift be-

schädigt wird und weil man durch die Trift überhaupt nur Sägeblöcke mit 4 Meter Länge befördern kann. Dessenungeachtet kann die Trift nicht aufhören, ohne daß ein Ersatz für dieselbe geschaffen wird und darum mußte das Syndicat Salza, welches sonst mit der Landesvertretung nichts zu thun und es nicht notwendig hätte, an dieselbe um eine Unterstützung heranzutreten, daran denken, wie man einen Ersatz für diese Trift schaffen kann. Dasselbe ist zu dem Schlusse gekommen, daß dieser Ersatz dadurch geschaffen werden kann, daß durch das Salzthal eine Bahn erbaut werde, welche zunächst die Beförderung des Holzes zum Zwecke haben und natürlich auch dem übrigen Verkehre dienen soll. Um nun das Zustandekommen dieser Bahn zu ermöglichen, ist das Salza-Syndicat in einer Petition, in welcher alle von mir schon geschilderten Einzelheiten dargestellt sind, an den Landtag mit der Bitte um Übernahme von Stammactien für dieses Bahnproject heranzutreten. Es ist darin gesagt, daß das Syndicat Salza eine ganz selbständige Actiengesellschaft und zwar mit einem Actiencapital von 16,000.000 Kronen zum Zwecke der Anlage der großen, von mir schon besprochenen Wasserwerke, zu bilden gedenkt, und das ganz getrennt von diesem Unternehmen, eine Actiengesellschaft, ebenfalls mit einem Actiencapital von 16,000.000 Kronen zum Zwecke der Erbauung einer Localbahn gebildet werden soll. Diese Localbahn ist projectiert von Groß-Reifling über Balfau, Wildalpen, Weizelboden, Gußwerk bis nach Kernhof und es ist in dem Projecte in Aussicht genommen, daß später an diese Linie ein Anschluß gebaut werden soll von Balfau nach Göstling, zum Anschlusse an die Ybbsthalbahn und von Gußwerk nach Wegscheid. Das Project als solches ist für Steiermark insbesondere für die genannten Gegenden von größter Bedeutung. Es verbindet dieselben mit zwei Stationen der Staatsbahn nämlich Groß-Reifling und Kernhof. Der Eisenbahn-Anschluß ist aber zum Schlusse gekommen, daß wir auch verlangen müssen, daß die zwar projectierte aber später auszubauende Linie Gußwerk—Wegscheid, gleichzeitig mit der Linie Gußwerk—Kernhof erbaut wird und zwar darum, weil es gewiß im Interesse des Landes liegt, durch die Linie Gußwerk—Wegscheid möglichst nahe an die heute bestehende Localbahn Kapfenberg—Au-Seewiesen zu kommen und weil das Land anstreben muß, daß in fernerer Zeit es leichter möglich werde, daß eine Verbindung von Mariazell mit Au-Seewiesen geschaffen wird; wodurch der ganze Landestheil Mariazell mit dem Centrum des Landes und mit der Landeshauptstadt Graz direct in Verbindung gebracht würde. Darum sind auch die später von mir zu stellenden Anträge so gefaßt, daß

der gleichzeitige Ausbau der Linie Gußwerk—Wegscheid als Bedingung hingestellt ist, und daß nur dann, wenn dieser Ausbau erfolgt, das Land Steiermark sich bereit erklärt, Stammactien zu übernehmen. Wenn einmal die Linie Balfau—Göstling, die Verbindung mit der Ybbsthalbahn und die Linie Wegscheid—Au-Seewiesen als Schmalspurbahnen ausgebaut sein werden, dann haben wir ein ausgedehntes Schmalspur-Bahnnetz, welches gewiß leistungsfähig sein wird. Das Schmalspurssystem ist für dieses Unternehmen zu empfehlen, weil nur mit Schmalspur es möglich ist, mit so niederen Baukosten dieses schwierige, zumeist felsige Terrain zu durchfahren, daß noch eine Rentabilität herauszubringen ist; ebenso glaube ich, daß der elektrische Betrieb für diese Bahn glücklich gewählt ist, weil ja auf Grund des Vorhandensein der elektrischen Kräfte der Betrieb billiger werden kann und werden wird, und weil endlich durch eine elektrische Bahn die Möglichkeit geschaffen wird, plötzlich herantretenden größeren Anforderungen für Personenverkehr ohne Schwierigkeiten gerecht zu werden. Es ist ja gewiß bekannt, daß in die Gegend von Mariazell zu gewissen Zeiten große Massen von Wallfahrern kommen und daß, wenn der Touristenverkehr den Höhepunkt erreicht, große Massen von Touristen diese herrlichen Gegenden durchwandern. In dieser Zeit, wo plötzlich eine große Anforderung an die Leistungsfähigkeit der Bahn zur Beförderung von Personen gestellt wird, ist es gewiß leichter durch eine elektrische Bahn, als durch eine Bahn mit Dampftrieb, derselben gerecht zu werden. Die Bahnlinie als solche hat eine sehr bedeutende Ausdehnung und zwar ist die Strecke von Groß-Reifling—Wildalpe 27 Kilometer, Wildalpe—Weizelboden 17 Kilometer, Weizelboden—Gußwerk 20 Kilometer, Gußwerk—Rasing 6 Kilometer, Rasing—Terz 13 Kilometer und Terz—Kernhof 17 Kilometer lang, zusammen also 100 Kilometer und die vom Eisenbahn-Anschlusse verlangte Strecke Gußwerk—Wegscheid 12 Kilometer, in Summe also 112 Kilometer, von diesen 112 Kilometer Bahnlinie sind nur 17 Kilometer außer dem Lande Steiermark gelegen, nämlich die Linie von Terz nach Kernhof; es wird also, wenn die Bahn zustande kommt, das Land Steiermark einen Zuwachs an Localbahnen von nahe an 100 Kilometer zu verzeichnen haben, was gewiß zu der später zu empfehlenden Summe an zu übernehmenden Stammactien eine lange Strecke genannt werden muß.

Die Kosten dieser Localbahn sind vom Syndicat Salza mit 16,000.000 Kronen veranschlagt. Nach dem Projecte des Syndicat Salza sollen diese 16,000.000 Kronen in folgender Weise aufgebracht werden. Zunächst sollen vierpercentige, vom Staate zu garantierende Oblig-

gationen im Betrage von 9,200.000 Kronen ausgegeben werden, dann fünfprocentige Prioritäts-Actien, deren Placierung durch das Syndicat zu geschehen hat, im Betrage von 4,000.000 Kronen, ferner sollen durch Beträge, die theils à fonds perdu, theils in Stammactien gezeichnet werden, 2,800.000 Kronen aufgebracht werden. Dies macht zusammen 16,000.000 Kronen. Dieser letztere theils à fonds perdu, theils in Stammactien zu zeichnende Betrag berührt das Land Steiermark insofern enger, als in diesem letzteren Betrage auch die vom Lande zu übernehmenden Stammactien inbegriffen sein sollen. Die Aufbringung dieser 2,800.000 Kronen ist vom Syndicate folgendermaßen gedacht. Es hat nach Mittheilungen des Syndicates die Gemeinde Wien dem Ackerbau-Ministerium gegenüber sich bereit erklärt, 600.000 Kronen für die Bahn zu zeichnen, und zwar darum, weil die Stadtgemeinde Wien die große Hochquellenleitung aus dem Salzgebiet nach Wien bauen wird, und weil es natürlich sehr im Interesse von Wien gelegen ist, auf dieser Bahn die verschiedenen Materialien für dieses Unternehmen befördern zu können. Außerdem ist in Aussicht genommen, daß der steiermärkische Religionsfond, welcher in der Gegend von Wildalpen bis Gschöder bedeutende Waldungen besitzt und welcher durch den Ausbau der Bahn natürlich zufolge der dadurch bedingten viel günstigeren Verwertung des Holzes einen großen Vortheil zieht, 600.000 Kronen beiträgt. In gleicher Weise rechnet man vom Forstärar 300.000 Kronen. Alle diese Körperschaften sollen sich bereit erklärt haben, auch den Grund, welcher zum Bau der Bahn und der Wasseranlagen nothwendig ist, unentgeltlich abzutreten. Ferner hat der Bezirk Mariazell sich bereit erklärt auf Grund eines Beschlusses 250.000 Kronen zu zeichnen und der Markt Mariazell wird mit 50.000 Kronen in Aussicht genommen. Das Syndicat Salza tritt endlich an das Land bittend heran, es möge 1,000.000 Kronen in Stammactien übernehmen. Dies ist der Finanzplan für die zu erbauende Bahn. Was die Rentabilität der zu erbauenden Bahn anbelangt, so will ich diesbezüglich nicht mit Ziffern vor das hohe Haus treten, weil diese Ziffern eben nur auf Grund von Annahmen zusammengestellt werden können, und weil ich es nicht für gut erachte, aus reinen Annahmen Schlüsse zu ziehen, und weil endlich für das Land die Rentabilität der Bahn meiner Ansicht nach nicht von so großer Bedeutung sein kann, daß davon die eventuelle Bewilligung einer Übernahme von Stammactien abhängen wird. Ich glaube, daß das Land, wenn eine derartige Bahn gebaut wird, nicht durch den Ertrag der Stammactien gesichert zu sein braucht, sondern daß durch das Entstehen der Bahn naturgemäß und ganz gewiß so bedeutende Vortheile

für das Land entstehen, daß man sich auch ohne nachgewiesene Rentabilität für die Übernahme von Stammactien entschließen kann. Ich möchte diesbezüglich nur erwähnen, daß ja das Bahnproject nur dann zustande kommt, wenn gleichzeitig auch die große Electricitäts-Gesellschaft, welche mit einem Actien capitale von 16,000.000 Kronen projectiert ist, gebaut wird.

Meine Herren, Sie alle wissen ja, welche bedeutende Summen man von derartigen Actiengesellschaften für das Land nur in Umlagen zu erwarten hat und es ist wohl ganz außer Zweifel, daß im Anschlusse an die Electricitäts-Gesellschaft, an diese Kraftquelle, Industrien entstehen müssen, besonders in einer Gegend, wie das Salza-thal, wo ein so reicher Schatz von Holz vorhanden ist, wo so ausgezeichnete Erze wie in Guszwerk liegen. Diese Eisenerze, die noch bis vor einigen Jahren Gewinn und Nutzen bringend ausgenützt wurden, was nur wegen der ungünstigen und nicht mehr zu überwindenden Verkehrsschwierigkeiten aufhören mußte, bildeten die Basis für eine seit Jahrhunderten blühende Eisen-Industrie. Es steht außer Zweifel, daß, wenn die Bahn gebaut wird, auch diese Naturschätze wieder zur Ausnützung kommen müssen. Es ist weiters sicher, daß auch die Fremden-Industrie sich dort bedeutend entwickeln muß, daß große Hotels in der herrlichen Gegend von Wildalpen, Weichselboden, Gschöder und in der Hölle entstehen werden, welche ja auch bedeutende Steuerobjecte für das Land bilden werden. Endlich muß ich noch hervorheben, daß in den Bezirken Mariazell und St. Gallen Bezirksstraßen in der gewiß bedeutenden Ausdehnung von 74 Kilometer bestehen, und zwar Bezirksstraßen I. Classe. Ich will aus bestimmten Gründen die Summe nicht nennen, welche das Land durch die Auflassung dieser Bezirksstraßen ersparen kann, denn jeder erfahrene Landbote wird sich ausrechnen können, was es bedeutet, wenn 74 Kilometer Bezirksstraßen aufhören zu bestehen; dies der finanzielle Theil. Die wirtschaftliche Seite, glaube ich, brauche ich nicht ausführlich zu behandeln, und zwar aus dem Grunde, weil das hohe Haus sich schon wiederholt mit Bahnprojecten beschäftigt hat, welche die Gegend von Mariazell endlich von der Abgeschlossenheit von der Welt befreien sollten. Ich kann aber wohl constatieren, daß die Bewohner von Mariazell nicht etwa darum bittlich an alle verschiedene Vertretungskörper herantreten sind, um nur bequemere Verkehrsmittel zu bekommen, sondern ich glaube behaupten zu können, daß sie die Noth gedrängt hat, fort und fort mit Bitten heranzutreten. Es herrscht wirklich ein Elend in Mariazell; ein Grundbesitzer, ein Bauer ist außerstande, sein gutes Holz anzubringen, weil er absolut kein Verkehrsmittel hat, nach allen Richtungen stößt er auf hohe Berge,

die er überfahren muß, was aber sehr viel kostet und wodurch die Holzverwertung fast unmöglich gemacht wird. Diese Thatfachen haben zur Folge, daß, dies ist statistisch nachgewiesen, eine so kolossale Abnahme der Bevölkerung stattfindet wie in keinem anderen Landes- theile, und wenn nicht Wandel und Abhilfe geschaffen wird seitens der Landesvertretung oder des Staates, so werden wir in kurzer Zeit nur mehr Jagdbesitzer in der dortigen Gegend haben. Ich bin keiner, der gegen die letzteren auftritt, aber es ist thatsächlich die wirtschaftliche Möglichkeit, dort zu bestehen, nicht mehr vorhanden.

Ich glaube, auf diese wirtschaftliche Frage nicht näher eingehen zu brauchen, weil eben der Landtag sich schon wiederholt mit dieser Frage beschäftigt und andererseits im Jahre 1898 einen Beschluß gefaßt hat, aus welchem deutlich hervorgeht, daß der Landtag die Nothwendigkeit der Bahnverbindung nach Mariazell anerkannt hat, und aus welchem auch hervorgeht, daß der Landtag bereit war, Geldopfer für eine derartige Verbindung zu bringen. Ich schließe damit meine Ausführungen und bitte, die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses anzunehmen, welche lauten (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, mit dem Syndicate Salza betreffs Zustandekommens der Bahn Groß-Neifling—Rafing (Mariazell)—Terz—Kernhof sammt dem Flügel Gusswerk—Wegscheid in weitere Verhandlungen zu treten.
2. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, zum Baue der elektrischen Schmalspurbahn Groß-Neifling—Rafing (Mariazell)—Terz—Kernhof sammt dem Flügel Gusswerk—Wegscheid einen Beitrag bis zur Höhe von 1,000.000 K gegen Ausfolgung von Stammactien einer für dieses Unternehmen zu bildenden Actiengesellschaft unter nachfolgenden Bedingungen zu gewähren, und zwar:
 - a) Daß die Baukosten, beziehungsweise das Anlagecapital für dieses Bahnunternehmen im Einvernehmen und mit Zustimmung des Landes-Ausschusses festgestellt wird;
 - b) daß dem Landes-Ausschusse ein statutenmäßig festzulegender, dem Besitz in Stammactien entsprechender Einfluß auf die Verwaltung des Bahnunternehmens eingeräumt wird;
 - c) daß die Lieferung von entsprechend billiger und genügender elektrischer Kraft für den Betrieb und die Beleuchtung der Bahn auf Concessionsdauer sichergestellt ist, und zwar entweder dadurch, daß die hierfür zu erbauenden selbständigen Kraftanlagen einen Theil des Bahnbestandes selbst bilden,

oder daß, falls die benötigte Kraft von der gleichzeitig in Aussicht genommenen Elektrizitätsgesellschaft geliefert wird, von dieser Gesellschaft vollkommen beruhigende Garantien vertragsmäßig geboten werden, daß die Stromabgabe für das Bahnunternehmen auf Concessionsdauer zu entsprechend billigen Bedingungen und in genügender Menge geschieht;

d) daß die Ausfolgung des Beitrages bis zur Höhe von 1,000.000 K erst nach Inbetriebsetzung der genannten Bahnlinien einschließlich Gusswerk—Wegscheid erfolgen darf.

Diese Ermächtigung für den Landes-Ausschuß erlischt, wenn binnen drei Jahren, vom Tage des gefaßten Landtagsbeschlusses an gerechnet, mit dem Bahnbaue nicht begonnen wird.

Hiermit finden auch die Petitionen Nr. 115, 116, 117, 118, 119, 132, 138, 279, 290, 304 ihre Erledigung.“
(Lebhafter Beifall, Händeklatschen.)

Abg. **Sauttmann** (H.-R. Leoben): Hohes Haus! Wir haben heute Vormittag die ganze Leidensgeschichte unserer Landesbahnen vernommen; sie war nicht besonders ermutigend, hat aber auf mich zunächst den Eindruck gemacht, daß man bei Beurtheilung neuer Projecte vorsichtiger vorzugehen habe, und von diesem Standpunkte aus habe ich mir auch das vorliegende Project betrachtet. Ich halte dasselbe nun in jeder Richtung als ein günstiges. Es ist von ganz außerordentlicher Bedeutung für unsere Steiermark, weil es sich nicht allein um die Bahn handelt, sondern um ein Unternehmen, das endlich einmal unseren Wunsch zur Geltung bringt, daß die Wasserkräfte unseres Landes zu größerer Verwendung kommen. Wenn dieses Unternehmen geschaffen und in Betrieb sein wird, muß es entschieden dahin anregend wirken, daß weitere Capitalskräfte sich der Ausnützung unserer Wasserkräfte zuwenden. Es ist wiederholt darauf hingewiesen worden, daß die Wasserkraft für uns der Ersatz sein müßte für den Mangel an Kohlenflözen, für die Erschwerung des ganzen Verkehrs und für die hohen Tarife, welche aus den ungünstigen Terrainverhältnissen resultieren. Wir widmen diesem Unternehmen, wenn der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses angenommen wird, 1,000.000 Kronen Subvention, und zwar erst dann, wenn das ganze Unternehmen fertig ist. Es entsteht somit daraus kein großes Risiko für das Land. Wenn dasselbe fertig ist, ist es ganz entschieden eine außerordentliche Steuerquelle, es wird eine Bahn von 100 Kilometer durch die schönsten Theile unseres Landes führen und wird

gewiß die Steuerkraft der Gebiete, die es durchzieht, erhöht. Was wir an Steuerkraft gewinnen, wird weit- aus das übertreffen, was wir an Zinsen verlieren, so lange die Bahn etwa passiv sein wird. Aber ich bin überzeugt, daß, wenn wir auch anfänglich die Verzinsung von 1,000.000 Kronen nicht bekommen, wir selbe in nicht zu langer Zeit erreichen und in dieser Richtung keinen Verlust zu erwarten haben. Ich schätze es ferner ungemein wichtig, daß mit dieser Bahn die erste größere Bahn mit elektrischem Betriebe in das Land kommt. Unsere Gebirgsbahnen erschweren unseren Verkehr insoferne ungemein, als ihr Betrieb viel theurer ist als bei Bahnen, die im flachen Lande liegen. Diese Erschwernis des Betriebes kommt in der Höhe des Tarifes zur Geltung, und wenn wir auf eine Besserung in dieser Richtung rechnen wollen, so glaube ich, wird sie nur in der zukünftigen Anwendung der Elektrizität und Ausnützung der Wasserkräfte zu suchen sein. Heute ist diese Anwendung noch in ihrer Kindheit trotz aller Trambahnen. Vielseitig herrscht aber das Bestreben, die Elektrizität für Verkehrszwecke besser zur Geltung zu bringen, und wenn wir auf die letzten Jahre zurückblicken, so sind gewiß ganz außerordentliche Fortschritte in dieser Richtung zu verzeichnen, die erhoffen lassen, daß in relativ kurzer Zeit der elektrische Betrieb, der sich außerordentlich vortheilhaft gegenüber dem Dampf- betrieb erweist und besonders für unser Gebirgsland von ganz außerordentlichem Werte ist, in größerem Maße angewendet werden kann. Dadurch, daß wir Unternehmungen unterstützen, welche unsere Wasserkraft zur Geltung bringen, ein Vorbild schaffen und den elektrischen Betrieb für den Güterverkehr in großer Ausdehnung anwenden, leisten wir entschieden Nützlich- es. Das, was verlangt wird, ist eigentlich relativ gering, und ich bin überzeugt, wir laufen gar keine Gefahr. Ich erlaube mir den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses zur Annahme zu empfehlen. (Lebhafter Beifall.)

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

Berichterstatter v. Pungg: Ich verzichte.

(Die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses werden angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der **Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn- Angelegenheiten über die Petition Nr. 13, be- treffend die Gewährung einer Subvention von**

600.000 Kronen aus Landesmitteln zum Bau- capitale der Sulmthalbahn und über den Antrag des Abgeordneten Freiherrn von Hofitansky und Genossen, Beilage Nr. 83, betreffs Subventio- nierung der Sulmthalbahn (Leibnitz - Wies).
(Beilage Nr. 164.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhand- lung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Mos- dorfer (von der Tribüne): Hoher Landtag! Ich habe die Ehre zu berichten über den soeben vom Herrn Landeshauptmann vorgelesenen Gegenstand des Eisen- bahn-Ausschusses. In der dritten Session des Landtages wurde der Beschluß gefaßt, auf den Ausbau der Bahn- verbindung zwischen Pölsing und Brunn der Köflacher Bahn auf Grund des Local-Eisenbahngesetzes vom Jahre 1890 nicht einzugehen, und zwar aus dem Grunde, weil die Bahn die nöthige Rentabilität nicht nachweisen konnte, und es wurde daher eine neue Tracierung vor- genommen, und da wurde der ganze Voranschlag mit 1,800.000 Kronen statt dem früheren mit 2,900.000 Kro- nen gemacht, also ein Ersparnis von 1,100.000 Kronen erzielt. Diese Ersparnisziffer ist wirklich erstaunlich hoch, und es ist aus dem Bericht durchaus nicht zu ersehen, wo eigentlich dieses Ersparnis herkommt. Es ist wohl angeführt, daß das Ersparnis erstens durch die Einbe- ziehung der Schlepfbahn zur Spinnfabrik bei Leibnitz in den Tracenzug sowie durch die Inanspruchnahme einer längeren Bezirksstraße zum Unterbaue gelungen ist, den Kostenpunkt herunterzubringen. Aber es ist immer auffallend, daß so bedeutende Ersparnisse erzielt werden können, was ja zu wünschen wäre; da- durch stellt sich die Rentabilität günstiger. Das Resultat der Berechnung wurde durch zwei Professoren, die im Eisenbahnfache vollständig bewandert sind, durchgesehen und dadurch theilweise die bedeutende Herabsetzung dieser Ziffer begründet.

Es scheint aber dem Eisenbahn-Ausschusse das Ver- langen mit 600.000 Kronen ein wenig zu hoch ge- griffen zu sein, da auch nicht genügend die Rentabilität nachgewiesen ist. Es fehlt noch viel, woraus man sehen kann, daß die Bahn sich wirklich rentiert und nicht wieder eine jener nothleidenden Bahnen geschaffen wird, deren wir leider schon so viele haben, andererseits muß man berücksichtigen, daß die Bahn viele Vortheile hat, daß die Gegend, die sie durchzieht, reich ist an land- wirtschaftlichen Producten und daselbst Steinkohlenlager sich vorfinden und durch die Bahn eine bedeutende Verkürzung von 78 Kilometer erzielt wird, was für den Import und Export die Kosten wohl sehr verringert.

In Anbetracht dessen, daß sich der Verkehr bald ungenügender heben muß, und in Erwägung dessen, daß man voraussetzen kann, daß bei den reichen Kohlenlagern es gelingen wird, die Bahn von Jahr zu Jahr auf ein Erträgnis zu bringen, so daß, selbst wenn auch die ganze Ziffer nicht richtig ist, daß 1,100.000 Kronen bei dem Baue nicht erspart werden, so wird doch durch die Neuanlegung der Straßen eine größere Ersparung erzielt werden und dadurch die Verzinsung des Capitals eine leichtere. Es stellt daher der Eisenbahn-Ausschuß den Antrag, die Petition nicht ganz abzuweisen, sondern die Ziffer von 600.000 auf 300.000 Kronen herunterzusetzen. Das wäre der Betrag, den die Ersparungen ausmachen würden, wenn man die Bezirksstraßen I.-Classe aufhebt und dadurch das Land von den Kosten der Straßenerhaltung befreien würde. Der Antrag lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Dem Ansuchen des Actionscomités, für das Zustandekommen der Sulmthalbahn eine Subvention von 600.000 Kronen zu gewähren, wird nicht stattgegeben, der Landes-Ausschuß jedoch ermächtigt, zur Ergänzung oder Beschaffung des durch die Interessenten (Gemeinden, Bezirke oder Private) aufzubringenden Stammactiencapitalés einen Betrag von 300.000 Kronen diesem Bahnunternehmen unter der Bedingung auszufolgen, daß das Verzugscapital in Prioritätsactien oder Obligationen unter Garantie des Staates oder in anderer Weise ohne weitere Belastung des Landes aufgebracht werde.

Hiermit erledigen sich die Petitionen Nr. 13, 90, 128, 133, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 250, 281, 345.“

Abg. Freiherr v. **Kellersperg** (G.-G.-B.): Vor allem versichere ich Sie, verehrte Herren, daß ich Ihre Geduld nicht allzulange in Anspruch nehmen und trachten werde, mich möglichst kurz zu fassen, allein ich kann es mir nicht versagen, zu dem eben auf der Tagesordnung stehenden Punkte das Wort zu ergreifen.

Wenn man die geographische Lage des Marktes Leibnitz, als im Centrum der Steiermark gelegen, betrachtet, wenn man von der Erwägung ausgeht, daß Leibnitz von dem Kohlenbecken in Wies kaum 20 Kilometer entfernt ist, so muß man sich erstaunend fragen, wie es kommt, daß bis dato das Sulmthal dem Bahnverkehre nicht erschlossen wurde, und kann es nicht annehmen, daß die Interessenten an der Real-

fizierung dieses Projectes mit einer Fähigkeit hängen, die von geradezu symptomatischer Bedeutung für die Nothwendigkeit desselben ist. Ich möchte nur in Kürze anführen, daß durch die Ausführung bei in Frage stehender Bahn die Orte Leibnitz, Radkersburg, Marburg und Pragerhof ein Wegerparnis von 78 Kilometer erfahren würden, und ich brauche nicht besonders darauf hinzuweisen, daß dieses Wegerparnis eine bedeutende Verbilligung der Fracht der ausgezeichneten Wieserföhle herbeiführen wird. Daß dieser Umstand einen hochbedeutenden wirtschaftlichen Einfluß haben muß, steht ganz außer Zweifel. Aber bei aller Bedeutung, die dieser Bahn als Kohlenbahn zukommt, möchte ich bitten, nicht zu vergessen, daß das Hinterland, die Bezirke Eibiswald und Deutsch-Landsberg, einen Waldcomplex von 28 Hektar aufweist und es ist nicht zu zweifeln, daß aus diesen Bezirken der zu erbauenden Bahn bedeutende Holztransporte zukommen werden.

Übergehend auf den vorliegenden Bericht des Eisenbahn-Ausschusses, möchte ich mir folgende Bemerkung hierzu erlauben. Der Eisenbahn-Ausschuß beklagt sich über die mangelhaften technischen Behelfe. Dazu habe ich zu erwähnen, daß das Actionscomité von der Anschauung ausgegangen ist, die von den Bezirken und Gemeinden zur Ausführung des Projectes gewidmeten Gelder insofern nicht in Anspruch zu nehmen, bis nicht der hohe Landtag zu diesem Projecte sichere Stellung genommen hat. Ich kann bei dieser Gelegenheit nicht verschweigen, daß zur Anfertigung des ersten Projectes ohnehin das Privatcapital in der Höhe von 12.000 Kronen in Anspruch genommen wurde. Was die im Berichte angezeifelte Herabsetzung der Ziffern des Kostenanschlages von 1,000.000 Kronen betrifft, so möchte ich mir zu bemerken erlauben, daß sich in dem neuen Projecte zwei Eisenbahnbrücken und ein Tunnel als unnothwendig erweisen. Die Bahn ist als eine reine Thalbahn ohne alle kostspieligen Bauobjecte gedacht. Es darf nicht übersehen werden, daß vier Ingenieure ihr Gutachten dahin abgegeben haben, daß die Bahn um den Preis von 1,700.000 Kronen leicht herzustellen ist. Ich gebe gerne zu, daß die Erfahrungen, die wir bei den Landesbahnen gemacht haben, einen gewissen Pessimismus rechtfertigen, aber ich glaube, daß ein allzugroßer Pessimismus, eine allzugroße Angstlichkeit uns zu einer Rückständigkeit verurtheilen würde, die dem Wohle des Landes gewiß nicht dienlich wäre. Auf die Bemerkung des Eisenbahn-Ausschusses, daß in der Eingabe des Actionscomités von einer Beitragsleistung seitens der Bezirke, Gemeinden und Privatinteressenten keine Rede ist, habe ich die Ehre zu erwidern, daß der Hauptvortheil der Bahn, die sich nur auf eine ganz

kurze Linie erstreckt, der ganzen Mittelsteiermark zugute kommt, und hat das Actions-Comité den Schlüssel zur Auftheilung der Beiträge unter die zahlreichen Interessenten allerdings nicht gefunden. Daß man jene wenigen Gemeinden und Bezirke, die ohnedies schon überlastet sind, nicht zu größeren Beiträgen heranzieht, das möchte ich gerade bei diesem Projecte als den größten Vortheil bezeichnen. Meine Herren, wenn wir den Gemeinden und Bezirken eine zu große Last auferlegen, so ist das gewiß ein ungesunder Zustand. Es fällt mir auch gar nicht ein, mit Reid darauf hinzuweisen, daß andere Landestheile mit Bahnen reichlich bedacht sind, aber ich glaube, und ich kann das nicht unerwähnt lassen, daß gerade Mittelsteiermark in dieser Beziehung wohl sehr stiefmütterlich bedacht ist, Mittelsteiermark hat nichts als die Stainzer Bahn, und die glaube ich, ist kein allzu wertvolles Geschenk. Ich will damit dem Lande durchaus keinen Vorwurf machen, sondern ich will damit nur die Bitte rechtfertigen, die ich heute an das hohe Haus zu stellen mir erlaube. Es ist allerdings eine staatliche Subvention in Aussicht, in welcher Höhe dieselbe jedoch bewilligt wird, ist noch unbestimmt; Thatsache ist es, daß die staatliche Subvention sich in der Regel nach der Subvention des Landes richtet. Die vom Eisenbahn-Ausschuß beantragte Unterstützung von 300.000 Kronen finde ich doch etwas gar zu niedrig im Verhältnisse zu den Projectkosten mit 1,700.000 Kronen, ich bitte nur zu bedenken, daß der weitaus größte Theil ohnedies den Privatinteressenten zu bedecken übrig bleibt. Es darf auch nicht unerwähnt bleiben, daß sich für das Land aus dem Titel der Entlastung der Bezirksstraßen I. Classe einige, wenn auch nicht allzu bedeutende Ersparnisse ergeben und ich glaube, es wird das Land gewiß keine allzugroßen Opfer bringen, wenn es statt der im Ausschuß-Berichte angeführten 300.000 Kronen, den Betrag von 400.000 Kronen in Stammactien übernimmt.

Meine Herren, ich bitte zu bedenken, daß es sich nicht um eine dauernde Belastung handelt, sondern es handelt sich um eine Subvention, welche gewiß, und das spreche ich aus innerster Überzeugung aus, keinem Unwürdigen gegeben werden soll.

Um einerseits die Finanzen des Landes nicht allzu sehr in Anspruch zu nehmen und andererseits die Interessen der Proponenten wenigstens theilweise zu wahren, erlaube ich mir folgenden Antrag zu stellen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, dem Actionscomité für den Bau der Sulmthalbahn eine Subvention von 400.000 Kronen zur Ergänzung oder

Beschaffung des durch die Interessenten aufzubringenden Stammactien-capitalen unter der Bedingung anzufolgen, daß das Verzugscapital in Prioritätsactien oder Obligationen unter Garantie des Staates oder in anderer Weise ohne weitere Belastung des Landes aufgebracht werde.“

(Der Antrag wird unterstügt.)

Abg. **Holzer** (L.-G. Leibnitz): Auch ich werde die Herren nicht lange belästigen, nachdem fast die Mitternachtstunde herangekommen ist und wir heute heftige und aufregende Debatten gehört haben, sondern ich will nur, weil ich die Ehre hatte, über 70 Petitionen in dieser Angelegenheit auf den Tisch des hohen Hauses zu legen, mich auch um diese Bahn annehmen und schließlich bitten, daß die Herren für den Antrag des Herrn Baron Kellersperg stimmen. Ich will in dieser Beziehung auch keine Kirchthumpolitik treiben und mich nicht auf einen engen Standpunkt stellen, sondern mich einzig und allein leiten lassen von einem größeren Gesichtskreise. Wenn wir betrachten, daß eine Bahn von Luttenberg bis Spielfeld geht und weiters die Lieboch—Wieser Bahn betrachten, so finden wir gerade dazwischen ein Stück leer, und dieses Stück, wo bis heute keine Bahn geht, ist die zukünftige Sulmthalbahn. Die Bewohner dieses schönen Landes sind geeignete Leute, und man kann sagen, es wird dort viel Wein und Obst erzeugt, und, wie schon auch der Herr Vorredner ausgeführt hat, ist viel Holz dort zu exportieren. Ich möchte aber das hohe Haus auf einen ganz besonderen Punkt hinweisen, und ich glaube daß das ein Werk der Zukunft sein wird, es ist dies nämlich die Linie, wo sie einmündet in die Lieboch—Wieser Bahn, die einmal ausgebaut wird, die sogenannte Nadel-Linie. In dieser Beziehung wird das Hauptgewicht auf diese Bahn zu legen sein, weil wir dann mit Kärnten verbunden sind und so die Producte nach Kärnten liefern können und andererseits wir wieder von Kärnten die dort überschüssigen Dinge leicht herüberbringen können. Die Hauptsache ist freilich, daß billige Kohle für Leibnitz und Warburg und was die südlichen Orte sind, bezogen werden könne. Vorausgesetzt, daß der Herr Director Kochlitzger uns die Kohle nicht zu hoch tarifiert, haben wir entschieden dann im Unterlande die Hoffnung, etwas billiger die Kohle zu bekommen. Auf diese Gründe gestützt, bitte ich das hohe Haus, für die Erhöhung der Summe, welche Herr Baron Kellersperg beantragt hat, zu stimmen.

Abg. Dr. **Vink** (St.-G. Murau): Hohes Haus! Ich möchte vor allem die Bemerkung vorausschicken, daß ich diesem Bahnbaue in wohlwollender Weise gegenüberstehe und wünsche, daß derselbe zustande kommt.

Demungeachtet möchte ich doch einige Bemerkungen machen, insbesondere zu den Ausführungen meines geehrten Herrn Vorredners Baron Kellersperg, der nämlich die bisherigen Thorien, die in diesem hohen Hause aufgestellt wurden, und ich möchte sagen, die Traditionen des hohen Hauses geradezu auf den Kopf gestellt hat. Bis jetzt war es, seit wir uns überhaupt mit dem Baue von Localbahnen beschäftigen, erstes Princip, daß zunächst das Interesse der unmittelbar berührten Kreise bethätigt werden muß; es wurde als ein Beweis des wirtschaftlichen Bedürfnisses einer Bahn angesehen, wenn die Bezirke, Gemeinden und Privatinteressenten Unterstützungen und Zuschüsse in irgendeiner Form zugesichert hatten. Dieses Princip, daß die Beiträge der Localinteressenten voranzugehen haben, liegt auch unserem Landesgesetze zugrunde. Dieser Grundsatz wird auch seit jeher für staatliche Unterstützungen von Localbahnen vom Eisenbahn-Ministerium festgehalten. Es ist noch nicht vorgekommen, daß von Seite des Staates eine Unterstützung gewährt worden wäre, ohne daß das Land, die berührten Bezirke, Gemeinden und Privatinteressenten entsprechende Beiträge zugesichert haben. Meine Herren, Sie wissen aus Erfahrung, daß das Eisenbahn-Ministerium bei dem Bau von Localbahnen in Steiermark die staatliche Unterstützung von der Bethätigung des Landes, der Bezirke, Gemeinden und sonstigen Interessenten ausnahmslos abhängig gemacht hat. Der Staat hat selbst bei dem Bau von Hauptbahnen, die über das Interesse des engeren Landes weit hinausgehen, am obigen Principe festgehalten und Beiträge vom Lande, den Bezirken, Gemeinden und sonstigen Interessenten verlangt. Abgeordneter Baron Kellersperg geht von einem ganz anderen, entgegengesetzten Standpunkte aus. Das Land soll mit einer bedeutenden Unterstützung hineinspringen. Wir wissen nicht, von wem Beiträge zu erwarten sind. Im Gegentheile, wir haben heute vom Herrn Baron Kellersperg gehört, wenn ich ihn richtig verstanden habe, die Bezirke, Gemeinden und sonstigen Interessenten sollen mindestens insoweit nicht in Anspruch genommen werden, solange nicht das Land eine ausgiebige, das ist die verlangte Subvention gewährt hat. Ich spreche nicht gegen den Antrag, ich will nur constatieren, daß es der erste Fall ist, in welchem im Hause in einer solchen Weise vorgegangen wird, denn selbst in dem unmittelbar früher zur Berathung gekommenen und bereits zum Beschlusse erhobenen Fall bezüglich der vom Syndicate Salza verlangten Unterstützung für das Mariazeller Bahnproject liegen uns heute schon Daten vor, nach welchen das Ackerbau-Ministerium, die Stadtgemeinde Wien und andere Interessenten mit wesentlichen Bei-

trägen sich betheiligen. Wir können nicht verlangen, daß der Staat dem Lande vorausgeht, allein in erster Linie steht nicht das Land, in erster Linie stehen die Privatinteressenten, und es geht nicht an, daß man dem Lande, ohne zu wissen, wie es mit den Beiträgen der Interessenten steht, zumuthet, einen so großen Betrag beizutragen und ohne beurtheilen zu können, ob ein solcher Beitrag des Landes absolut unentbehrlich ist. Meiner Ansicht nach ist der neue Vorgang auch theoretisch ganz unrichtig; denn erst wenn das Land weiß, wie weit die Kräfte der Localinteressenten reichen, kann die Landesvertretung beurtheilen, was eigentlich noch nothwendig ist und ob die wirtschaftlichen Vortheile so groß sind, daß sie die Opfer lohnen.

Ich stehe insoferne dem Projecte wohlwollend gegenüber, weil ich für eine Subvention des Landes einzutreten geneigt wäre, wenn eben obige Voraussetzungen bereits gegeben wären und wir die Überzeugung gewonnen haben, es fehlt nur der Beitrag seitens des Landes, daß die Bahn zustande kommt, und zwar auf einer soliden Grundlage, heute aber wissen wir das nicht, warum das Land einen so hohen Betrag gewährt, ohne zu wissen, ob derselbe nothwendig ist. Die Herren wollen an den Staat herantreten um eine Unterstützung oder eine Garantieleistung seitens des Staates, und es sind meiner Ansicht nach Interessenten da, an die man gar nicht herantreten ist, von denen man nicht weiß, inwieweit sie sich engagieren. Ich muß aber auch der Theorie entgegentreten, daß es ungerechtfertigt sei, die Bezirke und Gemeinden, die ohnehin schon überlastet seien, auch noch zum Bahnbau heranzuziehen. Ich bitte, meine Herren, zu allen Localbahnen, die in Steiermark gebaut wurden, hat man die Bezirke herangezogen und ausgepumpt, und jetzt sollen Bahnen so gebaut werden, daß die Bezirke und Gemeinden nichts aufzubringen haben und nur das Land beisteuert. Wer ist das Land? Das Land sind alle Steuerträger, und es müssen also wieder alle mitzahlen, und die werden sich dagegen verwahren. Das ist ein Princip, welches der Staat nie sanctioniert und nie sanctionieren wird, und es soll dieses Princip auch in diesem Falle nicht eingeführt werden. Ich möchte schließlich noch bemerken, daß es leider in diesem Falle noch sehr bedauerlich ist, daß jedenfalls durch Unterlassungen in früheren Jahren eine Bahn nicht zustande gekommen ist, die, wenn sie damals, nämlich vor der Wieser Bahn, gebaut worden wäre, einen ganz anderen wirtschaftlichen Wert und ein viel sicheres Erträgnis gehabt hätte, als sie heute nach der thatächlichen Lage hat, wo durch die Lieboch—Wieser Bahn, welche sich im Betriebe der Rößlacher Bahn befindet, ein großer Theil des Verkehrs

entzogen bleibt. Ich fürchte sehr, daß Sie, wenn die Linie gebaut wird, über den wirtschaftlichen Wert derselben eine große Täuschung erleben werden. Sie nennen diese Bahn eine Kohlenbahn und rechnen hauptsächlich auf die Einnahmen aus dem Kohlenverkehr, die Frachteinnahmen sollen das Haupterträgnis abwerfen. Nun, meine Herren, wie verhält sich die Graz—Köflacher Bahn dieser Bahnfrage gegenüber? Diese Bahnverwaltung und Bergbaugesellschaft, sie ist ja die Besitzerin der Kohlengruben, hat erklärt, an dieser Bahn absolut kein Interesse zu haben. Die Lieboch—Wieser Bahn ist eine Concurrrenzbahn der neuen Linie. Herr Director Rochlitzer hat als kluger Geschäftsmann sich auf den Standpunkt gestellt, dort den Gewinn zu nehmen, wo er größer ist, entweder aus dem Kohlengeschäfte oder aus dem Frachtengeschäfte, es ist also erklärlich, daß die Köflacher Bahn zu dieser Bahn nichts beiträgt, da die Köflacher Bahn- und Bergbaugesellschaft eine Privatgesellschaft ist, welche den Vortheil dort sucht, wo sie ihn zu finden glaubt. Darin liegt aber die Schwierigkeit für das Actions-Comité, wenn schon von einer Beitragsleistung abgesehen wird, daß Sie nicht sicher sind, daß das Kohlenwerk den Kohlenverkehr nach Süden der neuen Gesellschaft zuweist — die Gesellschaft wird sich nicht binden. Wenn nicht einmal diese Kohlenverfrachtung gesichert ist, da, muß ich offen gestehen, ist die wirtschaftliche Berechtigung und Nothwendigkeit zum Bau dieser Bahn im hohen Grade in Frage gestellt. Ich sage das nicht, um gegen den Antrag zu sprechen, sondern aus dem Grunde, um das Comité auf diese Gefahr, der vorgebeugt werden muß, aufmerksam zu machen, da sonst das Actions-Comité in eine sehr prekäre Situation gerathen würde und wir ähnliche Verhältnisse erleben würden, wie wir sie leider schon mit einzelnen Landesbahnen erlebt haben. Ich erkläre daher, daß ich unter diesen Voraussetzungen und namentlich einer gesicherten Kohlenverfrachtung für den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses, wie er vom Herrn Berichtstatter vorgetragen wurde, stimmen werde, daß ich mich aber unter den gegenwärtigen Verhältnissen, so lange man nicht weiß, ob und in welcher Weise und bis zu welcher Höhe das Capital von den anderen Factoren aufgebracht wird, mich nicht entschließen könnte, für eine höhere Summe zu stimmen, als im Berichte des Eisenbahn-Ausschusses beantragt wird. Das, meine Herren, kann ich Sie versichern, daß, ob Sie nun 300.000 oder 400.000 Kronen bewilligen, wenn die Bahn überhaupt durchgeführt werden kann, an dem Fehlen dieser 100.000 Kronen das Bahnproject absolut nicht scheitern wird, sondern im Gegentheile, wenn uns im nächsten Landtage für die finanzielle

Durchführung eine genaue Grundlage vorliegt, dann wird gewiß der Moment gekommen sein, wo der Landtag noch einmal die Frage der Erhöhung des Beitrages in Erwägung ziehen kann, um diese Bahn zustande zu bringen. Heute aber schon in die Lücke einzuspringen, von der man nicht weiß, ob sie besteht oder nicht, würde nur dahin führen, daß vielleicht die anderen Factoren, die sonst mehr thun würden, sich auf das äußerste zurückhalten, weil das Land schon sich in die Breche gestellt hat. Dazu finde ich keine Veranlassung, und darum werde ich für den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses stimmen.

Landes-Ausschußsbeisitzer Dr. **Schmiderer**: Ich hätte den Worten meines Vorredners eigentlich nichts hinzuzufügen, möchte aber einen Ausweis bekannt geben, in welcher Weise wir bis jetzt die Eisenbahnen unterstützen, und um zu zeigen, daß wir in diesem Jahre diese Bahnen in einem höheren Betrage unterstützen wie in früheren Jahren. Die größten Unterstützungen an Bahnen, die wir bisher gegeben haben, machen aus (liest):

Gleisdorf—Weiz, Anlagecapital 680.000 Kronen, Subvention 100.000 Kronen, das sind 14 Percent des Anlagecapital's;

Radkersburg—Luttenberg, Anlagecapital 889.000 fl., Subvention 170.000 fl., das sind 19 Percent des Anlagecapital's;

Fürstenseld—Hartberg, Anlagecapital 1,846.000 fl., Subvention 250.000 fl., das sind 13 Percent des Anlagecapital's;

Wöllan—Unterdrauburg und Wolfsberg—Zeltweg, Anlagecapital 6,600.000 fl., Subvention 400.000 fl., das sind 6 Percent des Anlagecapital's.

Wenn wir nun diese Sulmthalbahn mit 200.000 fl. = 400.000 Kronen unterstützen würden, so würde das 22 Percent des Anlagecapital's ergeben. Ich habe den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Dr. Link nichts weiter beizufügen, möchte jedoch einiges bemerken auf die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Freiherrn v. Rokitsansky. Er hat in seinem Antrage gesagt, daß selbst die Stadt Marburg in ihrer Gemeinderathssitzung vom 4. Mai d. J. die Vortheile der Sulmthalbahn für die Kohlenversorgung dieser Stadt anerkannt hat. Die Stadtgemeinde Marburg ist aber der Ansicht, daß dieser Passus im Antrage des Herrn Baron, welcher gleich in dem Gemeinderaths-Beschlusse enthalten, aber nur stückweise herausgenommen ist, nicht so aufgefaßt werden darf, als wenn die Stadt Marburg drauf verzichten würde, ihr altes Project zu favorisieren, sondern daß die Stadt Marburg sich immer für die Herstellung der Linie Wies—Marburg einsetzen wird. Ich wurde

von der Stadt Marburg aufgefordert, diese Berichtigung im Landtage anlässlich der Verhandlung über die Sulmthalbahn zu bringen, und komme ich hiermit diesem Auftrage der Stadt Marburg nach, indem ich dies in der besagten Weise richtigstelle.

Abg. Graf **Stürgkh** (G.-G.-B.): Nicht als unmittelbarer Localinteressent der Sulmthalbahn, sondern als Bewohner der mittleren Steiermark und vorwiegend Vertreter mittelsteirischer Interessen erachte ich mich für verpflichtet, zum Gegenstande einige Worte zu sprechen, und bitte ich, mir auf einige Minuten Gehör zu schenken; ich würde auch nicht so unbescheiden sein, darum zu bitten, wenn ich nicht die Ehre gehabt hätte, Mitglied des Eisenbahn-Ausschusses zu sein; nachdem es mir nicht vergönnt war, mich dort auszusprechen, muss ich das hohe Haus um Nachsicht bitten, mich auf einige Minuten anzuhören. Was mich als Motiv leitet, mitten in der Nacht das Wort zu ergreifen, ist das Bewusstsein und die Empfindung, dass, wenn man den ganzen Tag der Eisenbahn-Debatte überblickt, mit verschiedenem Wohlwollen verschiedenen Bahnprojecten gegenüber entgegengetreten wird und dass gewisse Bahnen einem relativ geringen Wohlwollen von manchen Seiten begegnen, beziehungsweise mit besonders kritischen Augen angesehen werden, das wird nach den Eindrücken, welche Sie in der Verhandlung empfangen haben, wohl kaum zu beseitigen sein. Der verehrte Herr Vorredner Dr. Link hat seine Ausführungen, welchen ich mit lebhaftem Interesse gefolgt bin, mit der Bemerkung eröffnet, dass er von regstem Wohlwollen für das vorliegende Bahnproject erfüllt ist. Wenn ich dem weiteren Gange der Argumentation gefolgt bin, so hat der Herr Abgeordnete Dr. Link zunächst die Höhe der Subvention angefochten, ist dann aber im weiteren Verlaufe seiner Rede der Bahn selbst an den Leib gerückt und hat schließlich von der ganzen Bahn nichts übrig gelassen; ein besonderes Wohlwollen konnte man eigentlich aus seinen Ausführungen nicht herauslesen. Wir sind alle — die Bemerkung muss ich vorausschicken — im Bahnbau nur zu große Skeptiker geworden; dass wir das geworden sind, das kann man uns nicht verdenken. Wir haben Erfahrungen gemacht, welche uns zu großer Vorsicht mahnen, Erfahrungen, welche derartige sind, dass wir auch speciell die wunden Punkte unserer Organisation im Eisenbahnbau ganz genau an den Fingern her zählen können. Worin besteht eigentlich der Misserfolg der Eisenbahnaction des Landes? Erstens in einer ungeeigneten Ausbildung und zweitens in der übergroßen Überschreitung der technischen Überschläge im Bahnbau und hauptsächlich in einer ungünstigen irrationellen Vertheilung der Lasten, in einer Verthei-

lung der Risiken auf die wirtschaftlich schwachen Einheiten, insofgedessen darin, dass diese schwachen Wirtschaftskörper, die Bezirke und Gemeinden unter der Last desjenigen, was man ihnen aufgebürdet, zusammenbrechen, weil sie diese Risiken nicht mit einer einmaligen Leistung getragen, sondern weil diese kleinen Wirtschaftskörper durch ihre fortgesetzten Leistungen in Form von Garantien nothleidend geworden zugrunde gehen. Das ist das vitium originale des Eisenbahngesetzes und es ist ganz natürlich, dass man, wenn man Bahnen verlangt heute in verschiedenen Anträgen, welche der Berathung des hohen Hauses unterliegen, auf eine andere Modalität kommt, auf eine Modalität, dass man vom Lande aus durch eine Unterstützung à fond perdu oder durch Unterstützung in Form von Stammactien sich fördernd im Bahnbaue erweist, und dass der wirtschaftlich stärkere Körper, das Land, in dieser Beziehung und in erster Linie eintritt. Wenn ich mir gestatte, vorauszusagen, dass wir von dieser Methode der Förderung des Eisenbahnbaues künftighin nicht mehr ablassen können und vorzugsweise zur Herausziehung der Bezirke in Form von Garantien nicht zurückkehren können, so lässt sich das Argument nicht abschwächen, welches der Herr Abgeordnete Dr. Link in erster Linie dem Herrn Abgeordneten Freiherrn von Kellersperg entgegengesetzt hat, indem er zunächst die von dem Abgeordneten Freiherrn von Kellersperg verfochtene Anschauung bekämpft hat, welche er als eine umstürzende neue Theorie bezeichnet hat, wonach das Land vorangehen soll, ohne dass man weiß, was die einzelnen Interessenten leisten sollen. Ich gebe zu, es ist vielleicht normal und gewöhnlich, dass man zunächst weiß, was der unmittelbare Interessent, die Privaten, die Bezirke und Gemeinden, die in dem Gebiete liegen, oder das Hinterland zu irgendeinem Bahnbaue zu leisten haben und ist unbedingt erforderlich, dies zu wissen, wenn man aus Landesmitteln ein Project fördert, da sonst die Gefahr besteht, es könnte die Leistungsfähigkeit dieser Adjacenten so stark sein, dass das Land voreilig sich in eine zu große Leistung hineinbegeben könnte. Wenn wir statt der begehrten 600.000 K, 700.000 K beantragen würden, dann hätte allerdings Herr Dr. Link sagen können, wir wissen nicht, ob nicht die Privat-Interessenten den ganzen Rest aufbringen können, wie kommt das Land in diese Sache hinein. Ich bitte, der hohe Eisenbahn-Ausschuss hat die verlangten 600.000 K, welche die Interessenten als das Minimum der Beitragsleistung des Landes naturgemäß hingestellt haben, unter welcher Voraussetzung das Project zustande kommt, ohnehin auf die Hälfte mit 300.000 K reducirt und ich glaube, wenn man von diesen 300.000 K auf

400.000 K hinaufgehen würde, daß angesichts des großen noch unbedeckt bleibenden Erfordernisses nicht die Gefahr besteht, daß das Land sich tiefer einläßt, als zum Zustandekommen zur Finanzierung des Unternehmens notwendig ist, wenn man bedenkt, daß — vorausgesetzt der Staat theilhaftig sich kräftig in irgendeiner Form an der Sache — noch ein großer Theil den Privat-Interessenten zur Bedeckung übrig bleibt, und nachdem in diesem Antrage die Bedingung gestellt ist, daß die Finanzierung zustande kommt, so geht daraus hervor, — ob das früher oder später sichergestellt ist, — daß, wenn das Land etwas gibt, dies nur unter der Bedingung realisiert wird, daß die Privat-Interessenten sich dann zusammenthun und thatsächlich ihrerseits leisten, was in diesem Falle notwendig ist, um die Sache überhaupt in Bewegung zu setzen, ohne daß das Land sein Wohlwollen in der Sache in activer Weise erhöht und in einem höheren Grade documentiert, als in der, welche als Voraussetzung gefordert wird. Ich betone nochmals, wir verlangen nicht 600.000 K, sondern vorläufig nur die Steigerung der Hälfte von 300.000 K auf 400.000 K und das ist das Mindeste, was das Land leisten muß, wenn es an diesem Bahnbaue ein Wohlwollen bekunden will. Nun hat zwar der hochverehrte Herr Dr. Link sein ganzes Wohlwollen für diese Bahn ausgesprochen und gleichzeitig aber sehr viele Zweifel in die Lebensfähigkeit dieser Bahn gesetzt und damit hat er seine erste Äußerung wesentlich abgeschwächt. In dieser Beziehung erlaube ich mir auf die geographische Situierung und auf die Kürzung der Verbindung mit dem Kohlenwerke und endlich noch darauf hinzuweisen, welche starke und ausgiebige wirtschaftliche Bedeutung die Erschließung eines näheren Verkehrsweges zu den Kohlenrevieren in Wies nicht nur für die näheren Interessenten, sondern für ganz Mittelsteiermark sein kann. Gestatten Sie mir zu sagen, daß die Oststeiermärker, sowie das Mittelland mit lebhaftem Interesse dem Zustandekommen dieses Bahnbaues entgegensehen und sich ganz bestimmt für berechtigt halten — es sind das die Bezirke, die gegen die ungarische Grenze liegen — zu sagen, daß sie jedenfalls zu den am meisten Interessirten dieses Bahnbaues gehören. Der Herr Abgeordnete Dr. Link hat die zweite Theorie des Herrn Abgeordneten Freiherrn von Kellersperg bekämpft, wonach letzterer sagt, die Bezirke sind an und für sich ohnehin schon belastet und nicht in der Lage in entsprechender Weise für dieses Erfordernis aufzukommen. Ich bin fest überzeugt, daß der Herr Abgeordnete Freiherr von Kellersperg nicht gemeint hat, daß die Bezirke und Gemeinde-Adjacenten sich ihrer natürlichen Pflicht, Beiträge zu leisten, entziehen wollen. Ich glaube,

der Herr Abgeordnete Freiherr von Kellersperg wollte nichts anderes als darauf hinweisen, daß bei rationeller Auftheilung des Eisenbahnbaue-Erfordernisses, welche Auftheilung bei unserem Landes-Eisenbahngesetze leider nicht stattfindet, die Adjacenten und die sogenannten Interessenten nach Maßgabe ihrer finanziellen Kräfte herangezogen werden sollen und nicht, wie es bei den Landes-Eisenbahnen geschieht, einseitig und bis zur gänzlichen Erschöpfung und Verarmung der Interessenten, und ich würde darin gerade einen Vorzug des neuen Weges sehen, indem man den Weg der bewährten Vorbedingung einschlägt, daß man dem einzelnen wirtschaftlichen Körper nicht mehr zumuthet, selbst wenn er an einer Sache interessiert ist, als auf seine Schultern gelegt werden kann, und daher die Lasten, welche eine größere wirtschaftliche Einheit trägt, auch diesen größeren wirtschaftlichen Einheiten — und das ist im vorliegenden Falle das Land mit dem Staate — naturgemäß auferlegt, wohin diese Lasten thatsächlich auch gehören.

Ich möchte das hohe Haus nicht mehr länger aufhalten und nur darauf aufmerksam machen, daß wir heute unsere Zustimmung zu einem höchstinteressanten Bahnprojecte für das Oberland, welches das Land unter gewissen Voraussetzungen zu einer sehr namhaften, diese Summe sehr weit übersteigenden Zahlung herausfordert, ohne ein Wort zu sagen, votiert haben, und zwar aus Landesmitteln, und es war einerseits deshalb möglich, weil wir die Kräftigung obersteirischer Verkehrswege mit der größten Sympathie begrüßen, und weil wir der Meinung sind, daß wir für derartige Angelegenheiten, welche die wirtschaftlichen Interessen des ganzen Landes berühren, wie es die Verkehrs-Anlagen des Landes sind, für welche die Abgeordneten, ohne Unterschied ihrer Richtung, die wir in dieses Haus entsendet sind, mit intensivem Wohlwollen eintreten müssen. Ich erbitte mir die Haltung, die wir vor einer halben Stunde hier eingenommen haben, ich erbitte mir von dem hohen Hause, auch von jenen Mitgliedern, die der Mittelsteiermark nicht angehören, die dem Unterlande und Oberlande angehören, eine Beurtheilung des vorliegenden Falles, mit dem gleichen Wohlwollen, das wir anderen principiell entgegengebracht haben. Ich wiederhole nochmals, ich glaube, man ist in diesem Falle von Seite der Mitglieder des Eisenbahn-Ausschusses, in maßgebenden Kreisen, kritischer, als es noththut, und sage, daß man in dieser Beziehung, ohne sein Gewissen zu beschweren, dieser für das Mittelland so wichtigen Bahn, an welcher große und weittragende Interessen hängen, unter vorsichtigen Bedingungen, die im Antrage niedergelegt sind, eine im Betrage von 50.000 fl., beziehungsweise 100.000 K höhere

Subvention, eventuell Unterstützung angebeihen lassen kann, da den localen Factoren, und ich wiederhole das dem verehrten Herrn Dr. Link, zu thun noch mehr als genug übrig bleibt, damit die Bahn überhaupt zustande kommt; was aber das Land thut, das ist mit 400.000 K nicht zu theuer gethan. Ich empfehle den Antrag des Herrn Abgeordneten Freiherrn von Kellersperg.

Abg. Freiherr v. **Kofitansky** (M.-G. Leibnitz): Die ausgezeichneten Ausführungen des Herrn Grafen Stürgkh entheben mich der Aufgabe, zu dem in Rede stehenden Antrage des Herrn Baron Kellersperg viele Worte zu verlieren. Ich war ganz eigenthümlich erstaunt, wie ich die Rede des Herrn Abgeordneten Dr. Link vom Anfang bis zum Ende angehört habe, und mein Erstaunen wurde immer größer und ich konnte nicht begreifen, wie er am Schlusse zur Erklärung kam, er werde für den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses stimmen.

Ich muß gestehen, daß mir die ganze Rede des Herrn Dr. Link beiläufig den Eindruck gemacht hat, als wenn ein Staatsanwalt den angeklagten Verbrecher seines Wohlwollens versichert und zum Schlusse für ihn die Todesstrafe durch den Strang beantragt. Doch werde ich mich nicht länger mit Recriminationen diesbezüglich aufhalten, sondern nur ein paar Thatfachen constatieren, die trotz der ausgezeichneten Ausführungen des Herrn Grafen Stürgkh und trotz der warmen Worte, welche der Herr Pfarrer Holzner für das Bahnproject im hohen Hause gesprochen hat, und trotz der Ausführungen des Herrn Baron Kellersperg, die wir gehört haben, nicht erwähnt wurden. Ich will mich dabei darauf beschränken, diese Thatfachen kurz zu behandeln.

Es ist die Frage aufgeworfen worden, wenn überhaupt ein Interesse für die Bahn vorhanden ist, der Beitrag von 300.000 Kronen ohnedies genügend sein wird, weil die Bahn, wenn ein solches Interesse vorhanden ist, auf jeden Fall gebaut werden würde, ohne Rücksicht darauf, ob dieser Beitrag 100.000 Kronen mehr oder weniger beträgt. Nun bin ich in der Lage, bei dieser Gelegenheit zu erklären, daß das Syndicat, die Finanzgruppe, die sich mit der Realisierung dieser Bahn beschäftigt, ausdrücklich die Realisierung davon abhängig gemacht hat, daß mindestens ein Drittel der notwendigen Summe seitens des Staates und des Landes gezeichnet wird, und ich bin auch in der Lage, dem hohen Hause die Mittheilung zu machen, daß seitens der Centralregierung in Wien die Zusicherung gegeben wurde, daß die Regierung ihren Beitrag nach dem Beitrage einrichten wird, welchen das Land in

dieser Sache geben wird. Ich möchte sagen, es hängt die ganze Frage des Baues dieser Bahn davon ab, ob sie diese 100.000 Kronen mehr bewilligen, weil nur durch die Mehrbewilligung dieser 100.000 Kronen jene Prämissen geschaffen werden, welche einerseits die Finanzgruppe unbedingt verlangt, damit sie die Bahn realisiert, andererseits wir benöthigen, um vom Staate die entsprechende Summe zu erhalten. Auf die Ausführungen des Dr. Link im Hinblick auf die Kohlenmächtigkeit, die im Wieser Becken vorhanden ist und von welcher Kohlenmächtigkeit die Berechtigung dieser Bahn abgeleitet wird, bemerke ich, daß diese Kohlenflöze so mächtig sind, daß sie auf Jahre hinaus für das Frachtenbudget dieser Bahn einen bedeutenden Factor bilden können, und wird mir vielleicht der Herr Director Rochlitzer bestätigen, daß speciell im Eiswalder Becken sachmännisch festgestellt ist, daß in dem dortigen Kohlenbergwerke über Millionen von Kubikmeter Kohlen aufgeschlossen und ebensolche Millionen Kubikmeter noch unaufgeschlossen vorhanden sind; doch selbst wenn wir von der Kohle absehen, so wird, wie Herr Baron Kellersperg und Herr Pfarrer Holzner betonte, schon bei dieser Bahn, welche in ihrem Gravitationsgebiete einen mächtigen Holzbestand aufweist, allein durch den Holztransport in der Richtung gegen Radkersburg ein bedeutender Frachtenverkehr geschaffen werden.

Vom Herrn Grafen Stürgkh sind schon so treffliche Argumente zur Entkräftigung des Standpunktes des Herrn Dr. Link bezüglich der Beitragsleistung des Bezirkes vorgebracht worden, daß ich bezüglich dieses Punktes nichts zu sagen habe. Wenn aber eingewendet wird, wir Abgeordnete, die die Sulmthalbahn vertreten, oder die Petenten, die die Sulmthalbahn haben wollen, weisen dem Landtage nicht effectiv nach, daß der Bezirk und andere Körperschaften das und das geben, so möchte ich bemerken, daß dies ja auch in anderen Fällen und gerade heute bei einem angenommenen Antrage nicht geschah. Die Herren aus Obersteiermark mögen glauben, daß ich mit einer warmen Sympathie ihren Wünschen gegenüberstehe und dies bewiesen habe, indem ich für die Petition des Syndicates Salza gestimmt habe. Sind aber bezüglich der Unterstützung von 1.000.000 Kronen, die das hohe Haus heute in Sachen des Salza-Syndicates beschloffen hat, etwa die effectiven Zeichnungen der Beiträge des Bezirkes, des Forstärars oder der Gemeinde Wien vorgelegen? Nein, es heißt nur in der Begründung, wenn wir geben, dann sind auch sie bereit, es zu thun. Ich kann Ihnen aber sagen, daß die Bezirke in Sache der Sulmthalbahn auch bereit sein werden, etwas zu thun,

wenn sie sehen, daß ein gewisses Wohlwollen in der Frage der Sulmthalbahn entgegengebracht wird, und ich kann Ihnen als Abgeordneter des Bezirkes Leibnitz versichern, daß eine Subvention erfolgen, daß der Bezirk bereit sein wird, diese Subvention zu geben, wenn das hohe Haus vorangeht. Ebenso wie Sie bezüglich des Syndicates Salza keine apodiktischen Zusicherungen gemacht erhielten, noch verlangten, ebenso können auch im vorliegenden Falle keine derartigen Zusicherungen verlangt werden. Ich bitte, thun Sie die schönen Worte, die gesprochen worden sind von der Zusammengehörigkeit und vom Zusammengehen aller Vertreter des Landes Steiermark auch in diesem Falle beherzigen und bedenken Sie, daß es sich um einen Theil des Landes handelt, der nicht nur stiefmütterlich behandelt, sondern überhaupt gar nicht berücksichtigt wurde, als es sich um die Realisierung des Local-Eisenbahngesetzes handelte, obwohl er vielleicht berechtigter gewesen wäre, diese Berücksichtigung zu erfahren als andere Bezirke. Gestatten Sie, daß ich als Abgeordneter des Marktbezirkes Leibnitz, der gewiß verdient, Ihres Wohlwollens sicher zu sein, an Sie die Bitte richte, für den Antrag des Herrn Baron Kellersperg auf Erhöhung der Subvention um 100.000 Kronen zu stimmen.

(Die Debatte wird geschlossen.)

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Mosdorfer**: Hohes Haus! Es ist gesprochen worden von dem geringen Wohlwollen, das man dieser Bahn entgegenbringt. Ich glaube nicht, daß der Sprecher mich gemeint hat wegen des geringen Wohlwollens, denn ich bin selbst in Mittelsteiermark und weiß sehr gut, daß Ost- und Weststeiermark sehr schlecht mit Bahnen bedacht sind. Ich von meinem Standpunkte aus hätte am liebsten den Antrag gestellt, nachdem die einzelnen Erhebungen noch nicht so weit gediehen sind, daß das Ganze nochmals dem Landes-Ausschusse zurückzugeben ist zu weiteren Erhebungen, weil man aber sich den Herren freundlich gegenüberstellt, habe ich den Antrag gestellt, eine Subvention von 300.000 K zu geben, da das Land keine große Gefahr läuft, viel daraufzahlen zu müssen, weil durch die Aufhebung der Bezirksstraßen I. Classe das wieder so ziemlich gedeckt ist. Ich muß sagen, man ist ängstlich geworden und muß ängstlich sein, nachdem man heute vormittags eine Debatte gehört hat, wo gerade dem Landes-Ausschuss-Referenten eine fürchterliche Schuld hinaufgewälzt wurde, indem ihm das Unglück das uns bei den einzelnen Bahnen getroffen hat, zugeschrieben wird, und ich bedauere, daß dem Landes-Ausschussbeisitzer Dr. Schmiderer von dem Herrn

Baron Rokitanzky die moralische Schuld hinaufgetippelt wurde, daß die Bahnen zu schlecht sind und kein Erträgnis abwerfen, ich möchte aber offen sagen, daß ich nicht gerne auch die moralische Schuld übernehmen möchte und ich auch nicht gerne hätte, daß Herr Dr. Schmiderer eine ähnliche Anschuldigung bekommt. Ich natürlich muß auf dem Standpunkte des Eisenbahn-Ausschusses, bei den 300.000 K bleiben. Wenn aber die Herren glauben 400.000 K geben zu können, da muß der Landtag von vorneherein sich selbst die Schuld beimessen, wenn es schlecht geht, und muß er die moralische Schuld übernehmen und nicht der einzelne Berichterstatter, geschweige denn der Landes-Ausschuss.

Landeshauptmann: Ich werde zuerst den Antrag des Herrn Baron Kellersperg zur Abstimmung bringen, derselbe lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuss wird ermächtigt, dem Actionscomitè für den Bau der Sulmthalbahn eine Subvention von 400.000 Kronen zur Ergänzung oder Beschaffung des durch die Interessenten aufzubringenden Stammactiencapitalen unter der Bedingung anzufolgen, daß das Verzugscapital in Prioritätsactien oder Obligationen unter Garantie des Staates oder in anderer Weise ohne weitere Belastung des Landes aufgebracht werde.“

(Der Antrag wird angenommen.)

Somit entfällt die Abstimmung über den Antrag des Ausschusses. Ich bitte zur Kenntnis zu nehmen, daß sich hiermit erledigen die Petitionen, die der Herr Referent früher vorgelesen hat.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 318, der Bewohner des Marktes Rohitsch und des Actionscomitès in Angelegenheit des Baues der Eisenbahn St. Georgen, respective Grobelno—Sauerbrunn—Landesgrenze.
(Beilage Nr. 176.)

Ich erlaube den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Kochlitz** (von der Tribüne): Hohes Haus! Ich habe die Ehre zu berichten über die Petition Nr. 318, der Bewohner des Marktes Rohitsch und des Actionscomitès in Angelegenheit des Baues der Eisenbahn St. Georgen, respective Grobelno—Sauerbrunn—Landesgrenze.

Ich darf wohl mit Rücksicht auf die vorgerückte Zeit mich in der Hauptsache auf den Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten berufen, und werde mir nur erlauben in ganz kurzem zu recapitulieren, die Grundlagen, welche den Eisenbahn-Ausschuß bestimmt haben, den Ihnen später vorzulesenden Antrag vorzulegen. Die Petition führt aus, daß diese Petition ohnehin dem hohen Hause bekannt sei, daß die Bahn Grobelno—Sauerbrunn schon seit so und so vielen Jahren auf der Tagesordnung steht und bestimmt war, im Rahmen des Eisenbahnprogrammes auf Grund des Localbahngesetzes durchgeführt zu werden. Aus einer ganzen Reihe von Gründen, die sich aus nicht zutreffenden Calculationen und bezüglich der finanziellen Sicherstellung ergeben hatten, mußte das Project zurückgestellt werden. Die hohe Regierung hat im späteren Verlaufe diese Eisenbahnverbindung zu unterstützen versucht, daß sie Zuschüsse leihte für das Erfordernis, der 4 Percent Zinsen und die planmäßige Tilgung bis zum Höchstbetrage von 300.000 Gulden. Auch aus diesem Grunde ist die Bahn nicht zustande gekommen und später wurde durch ein zweites Reichsgesetz eine Subvention und reiche Mittel für diese Linie in Aussicht gestellt im Betrage von 300.000 Gulden in Stammactien, in der Voraussetzung, daß eine Actiengesellschaft für dieses Unternehmen zustande kommt. Der Eisenbahn-Ausschuß, beziehungsweise der Landtag, hat dann über den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses sich jedoch noch nicht entschließen können, die Bahn auf Grund dieser weitergehenden Unterstützung des Reiches zu bauen, ohne die Bedingung zu stellen, daß der Anschluß an die croatische Grenze rücksichtlich der Linie Landesgrenze—Krapina bedingungslos sicher gestellt werde. So steht die Sache bis zum heutigen Tage. Nun ist die Gemeinde Rohitsch und das Actions-Comité für die dortige Linie, die unter sich ein Stammcapital von 400.000 Kronen aufgebracht haben, an den Landtag herantreten und haben die Bitte gestellt (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, den Landesbeitrag per 800.000 Kronen auch ohne den Nachweis der Sicherstellung des croatischen Theiles der Bahn „St. Georgen—Grobelno bis Krapina“ flüssig zu machen, sofern nur den anderen, durch Reichs- und Landesgesetze vorgesehenen Bedingungen entsprochen werde.

In diesem Falle ist die Bahn bis zur Landesgrenze auszubauen und bis zur Fertigstellung des Anschlusses bis Rohitsch in Betrieb zu setzen.“

So die Petition. Der Eisenbahn-Ausschuß hat diese Angelegenheit reiflichst in Erwägung gezogen und ist zu dem Schlusse gekommen — und den muß ich den Herren

vorlesen, weil er maßgebend ist für die Motive, welche den Eisenbahn-Ausschuß geleitet haben. Der Eisenbahn-Ausschuß ist bei der Berathung der Petition des Marktes Rohitsch und des Actions-Comités für die Bahnlinie Grobelno—Sauerbrunn—Landesgrenze zur Anschauung gelangt, daß auch heute noch ohne Sicherstellung der croatischen Linie Landesgrenze—Krapina die Rentabilität der Linie Grobelno—Rohitsch—Landesgrenze nicht in jenem Maße gewährleistet sei, welches eine theilweise, geschweige denn eine gänzliche Verzinsung der gezeichneten Stammactien im Betrage von 800.000 Kronen in absehbarer Zeit erwarten lassen kann und daß demzufolge, wenn der hohe Landtag auf das Begehren der Petition eingeht, daß die Bahn Grobelno—Rohitsch—Landesgrenze ohne Rücksicht auf die Sicherstellung des Anschlusses an die croatische Linie gebaut werde, das Land Steiermark ein weiteres, nicht unwesentliches Opfer dadurch übernimmt, daß die bei gleichzeitigem Anschlusse an die croatischen Bahnen zu erwartende gänzliche oder doch theilweise Verzinsung der zu übernehmenden Stammactien im Betrage von 800.000 Kronen in eine unbestimmte Ferne gerückt werde.

Trotz dieser Erwägungen ist der Eisenbahn-Ausschuß doch zu einem weitergehenden Antrag gekommen und zwar im Sinne der Petenten, weil sich der Eisenbahn-Ausschuß sagen mußte, daß das Land in diesem Falle auch als Localinteressent in weitgehendstem Maße theilhaftig ist, durch den Besitz des Bades Rohitsch und weil weiters die Hoffnung doch eine zutreffende sein wird, daß, wenn die Bahn bis an die Landesgrenze gebaut wird, auch die Fortsetzung in nächster oder absehbarer Zeit gebaut wird und weiters, daß das Land hoffen kann, daß, wenn die Bahn auch als Sacbahn gebaut wird, für den Curort Rohitsch eine wesentliche Prosperität gegen heute erreicht werden wird und insbesondere das Wassergeschäft eine Erweiterung finden wird und auch der ökonomische Ausfall des Betriebes von Sauerbrunn ein gewisses besserer werden wird wie heute, weil ein bestimmtes Frachten-Ersparnis gegen das heutige schwerfällige Fuhrwerk eintreten wird und eine gewisse Beweglichkeit bei der Bewirtschaftung des Bades Rohitsch eintreten wird. Aus allen diesen Gründen ist der Eisenbahn-Ausschuß überzeugt, daß es sich um ein weitgehendes Opfer handelt, als es unter den früheren Bedingungen der Fall war. Es stellt der Eisenbahn-Ausschuß folgenden Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, bindende Vereinbarungen wegen der Flüssigmachung

der in der II. Session der VII. Landtagsperiode als Beitrag zum Baucapitale der Localbahn Südbahn — Sauerbrunn — Landesgrenze 400.000 fl. gleich 800.000 K an eine für diese Localbahn zu bildende Actiengesellschaft aus Landesmitteln zu treffen, wenn

- a) das Anlagecapital inclusive Erfordernis für Inter-calazinsen und Geldbeschaffungskosten nicht höher als mit 3.040.000 K bemessen ist und das Actien-capital durch Begebung von Prioritäts-Actien im Betrage von 1.240.000 K und 1.800.000 K in Stammactien sichergestellt erscheint;
- b) die zu bildende Actiengesellschaft die Allerhöchste Concession für den Bau und Betrieb dieser Bahn erworben und den Bau der Linie selbst fertiggestellt hat;
- c) seitens der Concessionäre, beziehungsweise der zu bildenden Actiengesellschaft gegen Übergabe der vom Landes-Eisenbahnamte ausgearbeiteten Pläne und sonstigen Behelfe, sämtliche hierfür aufgelaufenen Project- und sonstigen Kosten dem Landes-Eisenbahnfonde ersetzt werden;
- d) dem Landes-Ausschusse in der Verwaltung der zu bildenden Actiengesellschaft eine entsprechende Vertretung der Landes-Interessen zugesichert werde.

2. Der Landes-Ausschuss wird beauftragt, über das Ergebnis der sohin auf dieser Grundlage zu führenden Verhandlungen, beziehungsweise über abgeschlossene bezügliche Verhandlungen in der nächsten Session zu berichten.“

Ich empfehle dem hohen Hause diese Anträge zur Annahme, wobei ich hinzufüge, daß unter der Voraussetzung der Beichlußfassung und Annahme dieses Antrages gleichzeitig auch die Petition Nr. 318 erledigt erscheint.

Abgeordneter **Herk** (L.-G. Judenburg): Als Mitglied des Eisenbahn-Ausschusses möchte ich folgende Erklärung abgeben; ich habe im Eisenbahn-Ausschusse der Sitzung, wo diese Bahn berathen wurde, vom Anfange an beigewohnt durch längere Zeit, und dann ist die Ausschusssitzung unterbrochen worden, es ist aber nicht gesagt worden, ob sie fortgesetzt wird oder nicht, und die Herren haben nur unter sich im Privatgespräche conferiert, das hat längere Zeit gedauert, und ich habe nicht gewußt, ob weiter darüber verhandelt wird oder nicht, und so bin ich dann fortgegangen. Ich muß aber constatieren, daß, wie ich nachher erfahren habe, die Meinungen bezüglich der Subventionierung dieser Bahn sehr getheilt waren, nahezu gleich getheilt waren. Nachdem ich mich nicht überzeugen konnte, daß die an-

stoßende Linie von Croatien aus sicher gestellt sei; hätte ich für die Minorität gestimmt, wodurch die Stimmgleichheit gegenüber der gegnerischen Majorität hergestellt worden wäre; das wollte ich in dieser Sache constatirt haben.

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

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Mosdorfer:** Ich verzichte.

(Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses wird angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der mündliche Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 87, wegen des Ausbaues der Localbahn Weiz — Gleisdorf durch das Feistritzthal, eventuell nach Anger — Hartberg.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete **Mosdorfer**, dem ich das Wort ertheile.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Mosdorfer** (von der Tribüne): In dieser Petition wird angeführt, daß der Bezirk Birkfeld einer der größten Bezirke der nordöstlichen Steiermark an Ausdehnung ist, er ist, wie den Herren bekannt ist, sowohl mit Straßen sehr schlecht versorgt und er hat auch absolut keine Eisenbahn. Der Bezirk Birkfeld petitioniert nun, daß die Localbahn Gleisdorf — Weiz bis Unter-Feistritz, eventuell bis Hartberg fortgesetzt wird. Es ist wohl gewiß, daß dieser Bezirk eine Bahn sehr benötigt und daß dieser Bezirk an dem Zustandekommen dieser Bahn das größte Interesse haben muß, nachdem die Bahn Weiz — Gleisdorf heute schon besteht und sehr rentabel ist, die Fortsetzung bis Unter-Feistritz ein großes Erträgnis abwerfen wird, da von dort nicht nur allein eine Menge Holz der Bahn Weiz — Gleisdorf zugeführt, sondern auch der Speckstein in großen Ladungen zur Bahn gebracht wird, daß diese Bahn für die Rattener und Rettenegger sehr ins Gewicht fällt, nachdem ihr Holz heute noch über den Semmering geführt, dann aber alles über Weiz gehen wird.

Ein Project hierfür wurde bereits von Dietrich ausgearbeitet, und zwar von Unter-Feistritz an als Schmalspurbahn. Herr Rochliger möge daher entschuldigen, wenn ich mit dem Herrn Dr. Dietrich auch zusammengekommen bin und mitgeholfen habe,

dass das Project von der Localbahn-Gesellschaft Gleisdorf—Weiz erworben werden konnte. Dass wir nicht schon früher für die Weiterfortsetzung der Bahn Weiz—Gleisdorf eingetreten sind, hat seinen Grund daher, weil wir von dem Principe ausgegangen sind, dass zuerst die Hauptbahn gesichert sein muss und dann erst die anderen Bahnen gebaut werden sollen. Ich habe schon früher erwähnt, dass es unbedingt nothwendig ist, dass in der nordöstlichen Steiermark Bahnen gebaut werden, welche sich auch ganz gut rentieren werden. Die Herren wissen, dass die Actien der Localbahn Gleisdorf—Weiz in dieser Beziehung sehr gut sind, sie tragen 5 Percent und ist noch eine schöne Summe übrig geblieben. Ich kann heute schon sagen, dass die Localbahn Gleisdorf—Weiz das Nöthige einleiten wird, um den Landes-Ausschuss in die Lage zu setzen, dass er im nächsten Jahre Bericht und Anträge stellen können wird, und ich glaube daher, den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses umso leichter empfehlen zu können, als er vom Landtage zur Tracierung kein Geld verlangt, sondern nur die moralische Unterstützung. Die Tracierung wird von der Actiengesellschaft bezahlt, weil es wenig Vertrauen erwecken muss, wenn man nicht einmal das Geld zur Tracierung aufbringen kann, daher lassen wir die Bahn zuerst tracieren und werden dann das Project sammt commerciellen Bericht dem Landes-Ausschuss vorlegen, damit er die Gelegenheit hat, sich zu überzeugen, dass die Bahn wirklich ein Erträgnis abwerfen wird. Der Eisenbahn-Ausschuss stellt daher folgenden Antrag (liest):

„Der Landes-Ausschuss wird beauftragt, mit der Localbahn-Gesellschaft Weiz—Gleisdorf sowohl als mit den interessierten Bezirken behufs Beitragsleistung etc. in Unterhandlung zu treten und in der nächsten Session Bericht zu erstatten und Anträge zu stellen.“

Ich empfehle dem hohen Hause die Annahme dieses Antrages.

Abg. **Berger** (L. G. Weiz): Wenn auch in vorgerückter Stunde, so kann ich es doch nicht unterlassen, zu dieser Petition einige Worte zu sprechen. Wie bekannt, rentiert sich die Bahn Gleisdorf—Weiz sehr gut und sie würde sich noch besser rentieren, wenn diese Strecke wenigstens bis Ober-Feistritz oder Anger ausgedehnt würde. Durch diese Ausdehnung würden die nördlichen Orte Fischbach, Matten und Mettenegg u. s. w. die vielfach nach Arieglach, Würzzuschlag und Rindberg ihre Producte hinüber bringen, zu dieser Bahn kommen, weil sie viel besser zu fahren haben. Es ist nachgewiesen, dass zur Bahn nach Weiz jetzt schon nahezu 300 Waggon

jährlich geliefert werden und dieses Quantum würde sich gewiss, wenn nicht verdreifachen, so doch verdoppeln. Ich wundere mich nur, dass die Verwaltung der Localbahn Gleisdorf—Weiz nicht schon längst diesbezüglich eine Anregung gemacht hat, nachdem es wohl außer Zweifel steht, dass die genannte Verwaltung ganz gut weiß, wie viel Frachten dorthin geliefert werden. Ich muss darum den jetzigen Antrag des Eisenbahn-Ausschusses wohl auf das wärmste unterstützen und möchte bitten, dass dieser Antrag auch heute vom hohen Hause angenommen wird, damit doch einmal eine Anregung dazu gegeben wird und dass vielleicht dann in absehbarer Zeit dieser Weiterbau der Weizer Bahn endlich erfolgen kann.

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

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Mosdorfer:** Ich verzichte.

(Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses wird angenommen).

Landeshauptmann: Somit ist die heutige Tagesordnung erledigt.

Es wurde von Seite des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten das Ansuchen gestellt, die mündliche Berichterstattung bewilligen zu wollen und zwar über die Landtagsbeilage Nr. 146, Antrag des Abgeordneten Riegler und Genossen, betreffend die Abhaltung von Gemeindevorsteher-Conferenzen in den einzelnen Gerichtsbezirken.

Der Sonder-Ausschuss für Gemeinde-Angelegenheiten schlägt dem Landtage die Annahme folgender Resolution vor (liest):

„Der hohe Landtag spricht die Erwartung aus, der Landes-Ausschuss möge im Sinne des im Rechenschaftsberichte des Jahres 1899, Seite 182 enthaltenen Ausführungen der Abhaltung von Versammlungen der Gemeinde-Functionäre sein besonderes Augenmerk zuwenden und insbesondere dem diesbezüglichen gemeinsamen Verlangen mehrerer benachbarter Gemeinden unter Übernahme der durch die Abordnung eines Organes des Landes-Ausschusses erwachsenden Kosten, Rechnung zu tragen.“

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Freiherr von Kellersperg.

Der Sonder-Ausschuss für Gemeinde-Angelegenheiten ersucht um die Bewilligung zur mündlichen Berichterstattung über das Ansuchen des k. k. Bezirksgerichtes Luttenberg vom 12. Juli 1901, U. 62./1./13, betreffend Zustimmung zur strafgerichtlichen Verfolgung

des Landtagsabgeordneten Dr. Franz Hofina wegen Übertretung des § 488 Strafgesetz.

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

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Die vom k. k. Bezirksgerichte Luttenberg mit Schreiben vom 12. Juli 1901, U. 62./1./13, angeforderte Zustimmung zur gerichtlichen Verfolgung des Landtags-Abgeordneten Dr. Franz Hofina wegen Übertretung des § 488 St.-G. wird nicht erteilt.“

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Dr. Freiherr von Störck.

Ferner ersucht der Sonder-Ausschuß für Gemeinde-Angelegenheiten um die Bewilligung zur mündlichen Berichterstattung über die Landtags-Beilage Nr. 171, Antrag des Abgeordneten v. Rokitsansky und Genossen, betreffend die Vollziehung von Urtheilen ungarischer Gerichte in Cisleithanien.

Der Sonder-Ausschuß stellt den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, über den in der Begründung des Antrages des Abgeordneten Freiherrn von Rokitsansky und Genossen, betreffend die Vollziehung von Urtheilen ungarischer Gerichte in Civilsachen angeführten Fall, durch welchen in Steiermark ansässige Besitzer infolge des Concurse einer ungarischen Hagelversicherungsgesellschaft der Gefahr ausgesetzt sind, an ihrem Vermögen bedeutenden Schaden zu erleiden, welcher Fall auch schon Anlaß zu einer Interpellation im Reichsrathe gegeben hat, sofort genaue Erhebungen zu pflegen, und nach Maßgabe derselben die nöthigen Schritte zu unternehmen, um die Interessen der heimischen Besitzer zu wahren, insbesondere auch mit der k. k. Regierung das Einvernehmen zu pflegen, in welcher Weise für die Zukunft derartigen Vorkommnissen, eventuell im Wege der Gesetzgebung und der Verhandlung mit der ungarischen Regierung vorgebeugt werden könnte, und dem Landtage in der nächsten Session hierüber zu berichten.“

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Dr. Freiherr von Störck.

(Die mündlichen Berichterstattungen werden genehmigt.)

Ich bitte, diese Berichte auch als aufgelegt zu betrachten.

Die nächste Sitzungstunde bestimme ich für heute, den 25. Juli, vormittags 11 Uhr. Auf die

Tagesordnung

setze ich:

1. Begründung des Antrages des Abgeordneten Lipp und Genossen, betreffend Mehrverlag von Barschaft bei den Postämtern der Provinzen (Beilage Nr. 178).

2. Begründung des Antrages der Abgeordneten Johann Gerlig, Lipp und Genossen auf Errichtung einer Landes-Obstverwertungsschule für Bauernjöhne an der Landes-Ackerbauschule zu Grottenhof (Beilage Nr. 187).

3. Begründung des Antrages des Abgeordneten Niegler und Genossen, um Unterstützung der durch Hochwasser und Hagelschlag zu Schaden gekommenen Bewohner der Gemeinde und Ortschaft Einach im Gerichtsbezirke Murau und wegen Schutz dieser Ortschaft vor weiteren Hochwasser-Beschädigungen (Beilage Nr. 188).

4. Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 2, mit Vorlage des Rechnungs-Abschlusses über die Verwaltung des steiermärkischen Landesfondes im Jahre 1899 [mit Ausschluß des steiermärkischen Landes-Armenfondes] (Beilage Nr. 180).

Berichterstatter Abgeordneter Graf Kottulinsky.

5. Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 69, mit Antrag auf Abänderung des § 6 des Landesgesetzes vom 12. Februar 1872, L.-G.-Bl. Nr. 19, betreffend die Grundsätze für Errichtung und Verwaltung der öffentlichen Krankenhäuser in Steiermark (Beilage Nr. 156).

Berichterstatter Abgeordneter Franz Mosdorfer.

6. Bericht des Landes-cultur-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Freiherrn v. Rokitsansky und Leo Oberascher, Beilage Nr. 110, betreffend die Berücksichtigung der Wünsche und Forderungen der österreichischen Landwirtschaft in der Durchführungs-Verordnung zum Wasserstraßengesetze (Beilage Nr. 160).

Berichterstatter Abgeordneter Dr. Freiherr von Störck.

7. Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über den Antrag des Abgeordneten Kurz und Genossen, Beilage Nr. 107, betreffend die Altersversorgung erwerbunfähiger industrieller Arbeiter und deren Familien (Beilage Nr. 165).

Berichterstatter Abgeordneter Ferdinand Hauthmann.

8. Bericht des Verfassungs-Ausschusses über den Antrag des Abgeordneten Grafen Lamberg und Genossen, Beilage Nr. 85, betreffend Ausarbeitung einer Dienstpragmatik nebst Disciplinarvorschriften für die Beamten,

Angestellten und Diener der Landesverwaltung (Beilage Nr. 175).

Berichterstatter Abgeordneter von Fejrer.

9. Mündlicher Bericht des Landescultur-Ausschusses über den Antrag des Abgeordneten Freiherrn v. Kollitansky und Genossen, Beilage Nr. 94, wegen Verlegung der durch den Rötischgraben nach Semriach über den sogenannten Sandberg führenden Bezirksstraße.

Berichterstatter Abgeordneter Anton Fürst.

10. Mündlicher Bericht des Landescultur-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Leo Oberascher und v. Kollitansky, Beilage Nr. 112, betreffend die rascheste Durchführung der in Schwebefindlichen Unterhandlungen hinsichtlich der Eunsregulierung und betreffend die schleunigste Erlassung eines Gesetz-Entwurfes hinsichtlich der Dringlichkeitsarbeiten an den Traun-Armen bei Aulfsee.

Berichterstatter Abgeordneter Anton Fürst.

11. Bericht des Unterrichts-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 126, betreffend die theilweise Abänderung und Ergänzung des Organisations-Statutes der höheren Forst-Lehranstalt für die österreichischen Alpenländer in Bruck a. d. Mur (Beilage Nr. 177).

Berichterstatter Abgeordneter Anton Fürst.

(Schluss der Sitzung 12 Uhr 15 Minuten nachts.)

12. Bericht des combinirten Finanz- und Landes-cultur-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Fürst, Dr. Link und Genossen, Beilage Nr. 134, betreffend den Ankauf der vulgo Grabner-Realität in Weng (Beilage Nr. 185).

Berichterstatter Abgeordneter Dr. Freiherr v. Stöckl.

13. Bericht des Weincultur-Ausschusses über die Petition, und zwar:

Verzeichnis Nr. 61.

Petition Nr. 211, der Gemeinde St. Jakob in Windischbüheln, um Errichtung einer Winzerschule. Berichterstatter Abgeordneter Josef Holzer.

Ist zur Tagesordnung etwas zu bemerken? (Nach einer Pause.) Es ist dies nicht der Fall.

Ich habe noch bekannt zu geben, dass heute um 9 Uhr vormittags der combinirte Finanz- und Gemeinde-Ausschuss eine Sitzung abhält. Um 3/4 11 Uhr tritt der Verfassungs-Ausschuss zusammen, und zwar im Sitzungssaale des Landes-Ausschusses.

Ich erkläre nunmehr die Sitzung für geschlossen.