

Stenographisches Protokoll

über die

21. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 24. Februar 1914.

Inhalt:

Antrag der Abgeordneten Einspinner, Krebs, Dr. Winter, Welisch und Genossen, betreffend die Ausschreibung und Vergebung der Lieferungen und Arbeiten durch die Ämter des Herzogtums Steiermark.

Antrag der Abgeordneten Dr. Verstoršek, Pisek und Genossen, betreffend die Inangriffnahme der Regulierung des Miplingbaches im Bezirke Windischgraz.

Petitionen.

Begründung des Antrages der Abgeordneten v. Fejrer und Genossen, betreffend die Förderung des Baues einer Lokalbahn von Peggau—Deutsch-Feistritz nach Übelbach durch das Land Steiermark (Beilage Nr. 399 — Zuweisung an den kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschuß).

Begründung des Antrages der Abgeordneten Ornič und Genossen, betreffend die Erwirkung der Einbeziehung der Bahnlinie Pettau—Rohitsch in die Lokalbahnvorlage (Beilage Nr. 400 — Zuweisung an den kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschuß).

Begründung des Antrages der Abgeordneten Dr. Korosec, Moskar, Ozmec, Brečko, Dr. Jančovič, Dr. Benkovič und Genossen, betreffend die Erwirkung der Einbeziehung der Bahnlinie Pettau—Rohitsch in die Lokalbahnvorlage (Beilage Nr. 401 — Zuweisung an den kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschuß).

Wahl eines Mitgliedes in den Gewerbe-Ausschuß an Stelle des Abgeordneten Joest.

Zuweisung von Vorlagen des Landes-Ausschusses, und zwar:

1. des Berichtes des steiermärkischen Landes-Ausschusses über die Petition Nr. 132 der landschaftlichen Krankenhausverwalter und Ranglisten um Gleichstellung mit den in Rangklassen eingeteilten landschaftlichen Beamten (Beilage Nr. 61);
2. des Berichtes des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Durchführung der Bachregulierung, die Herstellung der elektrischen Licht- und Kraftanlage und die Mineralquellen-Raffungsarbeiten,

die Erwerbung eines Schweizerhofes und den Wiederaufbau des durch den Brand am 17. August 1910 zerstörten Kurhauses in der Landes-Kuranstalt Rohitsch-Sauerbrunn (Beilage Nr. 386);

3. des Berichtes des steiermärkischen Landes-Ausschusses betreffs Verkauf von Teilen der Grundparzelle Nr. 592/9 in der Katastralgemeinde Landl an drei Luftkutschenbesitzer (Beilage Nr. 391) — an den Finanz-Ausschuß.

4. des Berichtes des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Erhöhung der städtischen Fahrkartensteuer in der Landeshauptstadt Graz (Beilage Nr. 393);

5. des Berichtes des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Trennung der Marktgemeinde Mautern (Beilage Nr. 394);

6. des Berichtes des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Aufnahme eines Darlehens von 7 Millionen Kronen durch die Landeshauptstadt Graz für die Graz-Marburger Drauerwerke (Beilage Nr. 395) — an den Sonder-Ausschuß für Gemeindeangelegenheiten.

Mündlicher Bericht des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 378, in Angelegenheit der finanziellen Sicherstellung der Bahnlinie Gleisdorf—Gartberg, zugleich Erledigung der Beilage Nr. 116. (Annahme des Antrages des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses und des Resolutionsantrages des Abgeordneten Hagenhofer.)

Mündlicher Bericht des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 379, betreffend Sicherstellung der Bahnlinie Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg, zugleich Erledigung der Beilage Nr. 210. (Annahme des Antrages des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses und des Abänderungsantrages des Abgeordneten Reitter.)

Mündlicher Bericht des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des steier-

märkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 381, in Angelegenheit des Bahnbaues Luttenberg—Friedau, zugleich Erledigung der Beilage Nr. 21. (Annahme des Antrages des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses und des Abänderungsantrages des Abg. Meitter.)

Mündlicher Bericht des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 382, betreffend den Bau der Lokalbahn Seebach—Turnau—Guhwerk, zugleich Erledigung der Beilage Nr. 141. (Annahme des Antrages des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses und des Abänderungsantrages des Abg. Wolfbauer.)

Mündlicher Bericht des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 384, in Angelegenheit des Baues der Teilstrecke Heiligenstein—Frazzlau—Mötnig der Eisenbahnverbindung zwischen den Linien Gills-Wöllan und Laibach—Stein. (Annahme des Antrages des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses.)

Mündlicher Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 383, betreffend die Flüssigmachung der Subvention für den Bau der Lokalbahn Weiz über Anger nach Wirkfeld. (Annahme des Antrages des Finanz-Ausschusses.)

Beantwortung der Interpellation der Abgeordneten Kollegger und Genossen, betreffend die Mißstände auf der Landesbahn Kapfenberg—Nu-Seewiesen — durch den Landes-Ausschuß.

Auflage.

Beginn der Sitzung 10 Uhr 15 Minuten vormittags.

Vorsitzender: Landeshauptmann Erzellenz Edmund Graf Attems.

Schriftführer: Die Abgeordneten Moiss Kiegler und Dr. Eugen Negri.

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

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

Das Protokoll der letzten Sitzung ist aufgelegt, Einwendung wurde gegen dasselbe keine erhoben und erkläre ich es somit für genehmigt.

In der gestrigen Sitzung sind zwei Anträge überreicht worden, die ich die Herren Schriftführer bitten werde, zur Verlesung zu bringen.

Schriftführer **Kiegler** (liest):

„Antrag

der Abgeordneten Einspinner, Krebs, Dr. Winter, Welisch und Genossen, betreffend die

Ausschreibung und Vergebung der Lieferungen und Arbeiten durch die Ämter des Herzogtumes Steiermark.

Hoher Landtag!

Die Lieferungen und Arbeiten, die von den Ämtern des Herzogtumes Steiermark zur Vergebung gelangen, sind von großer wirtschaftlicher Bedeutung und interessieren Industrie, Handel, Gewerbe und Landwirtschaft in gleichem Maße. Leider hatten diese Wirtschaftsfaktoren des öfteren Anlaß zur Klage über die Art und Weise, wie bei der Ausschreibung und Vergebung derartiger Lieferungen und Arbeiten vorgegangen wurde. Es wurde daher das Begehren laut, die wichtigen hiebei in Betracht kommenden Fragen auch für die steirischen Ämter in einer entsprechenden Weise zu regeln.

Um ein klares Bild über das Lieferungsweesen in Steiermark zu gewinnen, wurde von der Grazer Handels- und Gewerbekammer in ihrer Vollsitzung vom 2. Juni 1911 der Beschluß gefaßt, eine Enquete einzuberufen, die sich mit den wichtigsten für das Lieferungsweesen in Betracht kommenden Fragen befassen sollte, und sohin auf Grund des Ergebnisses dieser Enquete jene Grundsätze aufzustellen, nach denen sich die Selbstverwaltungskörper in Steiermark bei der Ausschreibung und Vergebung öffentlicher Lieferungen und Arbeiten richten sollen.

Diese Enquete, zu der zunächst alle wirklichen und korrespondierenden Kammermitglieder, sohin einerseits der steiermärkische Landes-Ausschuß, der k. k. steiermärkische Landeslehrerrat, sämtliche Bezirksausschüsse, Bezirks- und Stadtschulräte des Kammer Sprengels, der Stadtrat in Graz und jener in Marburg, sämtliche Stadtgemeinde- und Stadtkämter des Kammer Sprengels, überdies im Einverständnisse mit der gleichfalls geladenen Schwesterkammer in Leoben das Stadtamt Leoben und die Stadtgemeindeämter Anitzfeld und Judenburg, ferner das steiermärkische Gewerbeförderungs-Institut, mehrere kirchliche Oberbehörden, die Arbeiterunfallversicherungsanstalt und die Landesstelle der allgemeinen Pensionsanstalt für Angestellte in Graz, andererseits die wichtigsten in Betracht kommenden industriellen, gewerblichen und kaufmännischen Verbände des Kammer Sprengels, eine Reihe von Genossenschaften in Graz und schließlich eine größere Anzahl von am Lieferungsweesen besonders interessierten Firmen des Kammer Sprengels geladen wurden, fand am 27. und 28. September 1911 im Stadtratsitzungs-Saale in Graz statt.

Unter Zugrundelegung der Ergebnisse dieser En-

quete wurden Grundsätze aufgestellt, die zweckmäßigerweise auch bei der Ausschreibung und Vergebung öffentlicher Lieferungen und Arbeiten durch die steirischen Landesämter zur Anwendung gelangen sollen. Im Hinblick auf den Umstand, daß bei der abgeführten Enquete sämtliche in Betracht kommenden Fragen der eingehendsten Behandlung unterzogen worden sind, wobei in gleicher Weise der Standpunkt der ausschreibenden, beziehungsweise vergebenden Stelle wie der der Anbotsteller, beziehungsweise Lieferungsersther in Betracht gezogen und in der Folge das gesamte gewonnene Material in gründlicher Weise durchberaten wurde, verdienen die aufgestellten und im Antrage wiedergegebenen Grundsätze volle Berücksichtigung. Es unterliegt keinem Zweifel, daß durch ein Vorgehen im Sinne dieser Grundsätze künftighin allen mißlichen Auseinandersetzungen zwischen den steirischen Landesämtern und den Anbotstellern, beziehungsweise Lieferungsersthern vorgebeugt wird, weshalb es sich empfiehlt, entsprechende Bestimmungen für die Ausschreibungen und Vergabungen der Lieferungen und Arbeiten durch die Ämter und Verwaltungen des Landes festzulegen.“

Die Gefertigten stellen daher den

Antrag:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt:

A.

Für die Ausschreibungen und Vergabungen der Lieferungen und Arbeiten durch die Ämter und Verwaltungen des Herzogtumes Steiermark Bestimmungen unter Berücksichtigung folgender Grundsätze zu erlassen:

1. Die Vergebung von Lieferungen und Arbeiten soll regelmäßig im Wege der öffentlichen Ausschreibung erfolgen.

2. Beschränkte Ausschreibungen sollen nur in Ausnahmefällen stattfinden, und zwar

a) wenn die öffentliche Ausschreibung ein befriedigendes Ergebnis nicht erzielt hat,

b) bei unerwartet eingetretener Dringlichkeit des Bedarfes.

3. Freihändige Vergabungen sollen ebenfalls nur ausnahmsweise erfolgen, und zwar

a) bei der Lieferung von Gegenständen, die fertig lagern und nur in geringen Mengen benötigt werden,

b) bei derartiger Dringlichkeit des Bedarfes, daß auch eine beschränkte Ausschreibung unmöglich ist,

c) bei unvorhergesehener Notwendigkeit einer Nachbestellung.

4. Die Unterlagen der Ausschreibung, wie Pläne und Zeichnungen, sollen möglichst Klarheit über die gewünschte Leistung geben. Die Zusammenziehung verschiedenartiger Leistungen in eine Einheit ist zu vermeiden. Die Qualitätsbestimmung der Waren soll sich auf die handelsüblichen Bezeichnungen stützen. Preisansätze sollen in die Ausschreibungen nicht aufgenommen werden. Preisschwankungen börsenmäßiger Artikel sollen bereits in der Ausschreibung berücksichtigt werden. Sofern dies unterbleibt, soll den Anbotstellern das Recht zustehen, auf die Notwendigkeit einer derartigen Bedachtnahme aufmerksam zu machen.

5. Bei beschränkten Ausschreibungen sollen die Unterlagen ausnahmslos kostenlos beigelegt werden. Bei öffentlichen Ausschreibungen sollen die Unterlagen den in Steiermark selbsthaften Gewerbetreibenden der betreffenden Branche unentgeltlich überlassen werden.

6. Die Ausschreibungsunterlagen sollen den Genossenschaften und Interessentenverbänden unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden.

7. Bei größeren Lieferungen soll eine Teilung nach Losen vorgenommen werden, um auch wirtschaftlich schwächeren Firmen den Wettbewerb zu ermöglichen.

8. Um nicht bestimmten Firmen eine Monopolstellung zu verschaffen, soll bei der Bezeichnung der gewünschten Lieferungsgegenstände und Materialien in der Ausschreibung nach Zulässigkeit vom Gebrauche geschützter Warennamen Abstand genommen werden. Insofern dies aber aus bestimmten Gründen nicht möglich ist, soll die Ausschreibung stets dahin lauten: „Erzeugnis A. oder gleichwertiges Material, beziehungsweise Fabrikat“.

9. Es sollen zur Überprüfung der Ausschreibungsunterlagen hinsichtlich der Ausführbarkeit der gewünschten Leistung und der Beschaffenheit des zu verwendenden Materials Sachverständige beigezogen werden. Als Sachverständige sollen Fachleute der betreffenden Branche verwendet werden.

10. Die Ausschreibungen sollen behufs Ermöglichung der ordnungsmäßigen Ausführung der Lieferung stets rechtzeitig erfolgen.

11. Der Erlag eines Badiums soll nicht gefordert werden.

12. Die Angebote sollen klar und ziffernmäßig bestimmt sein und die Angabe der Bezugsquelle

der Lieferungsgegenstände und Materialien enthalten.

13. Die Eröffnung der Angebote soll ausnahmslos öffentlich erfolgen und den Anbietern der Zutritt gestattet sein. Nach durchgeführter Offertverhandlung soll das hierüber aufgenommene Protokoll den anwesenden Offertlegern zur Kenntnis gebracht werden.

14. Angebote, die Ausnahmsklauseln enthalten, sollen nicht berücksichtigt werden.

15. Enthält ein Angebot offenkundig Merkmale eines wesentlichen Frrtums, der auf die Schlußsumme ausschlaggebenden Einfluß hat, soll zunächst der betreffende Anbieter aufgefordert werden, die Preiserstellung ohne Verzug aufzuklären. Erfolgt eine befriedigende Aufklärung vor der Zuschlagserteilung, soll das Anbot zugelassen, andernfalls ausgeschlossen werden.

16. Angebote von Fachorganisationen sollen dann berücksichtigt werden, wenn eine der Ausschreibung entsprechende Gesamtleistung garantiert erscheint und zugleich ein haftbares Rechtssubjekt vorhanden ist.

17. Angebote, denen Ringbildungen oder Kartelle zugrunde liegen, sollen unberücksichtigt bleiben, wenn die betreffenden Vereinigungen lediglich den Zweck der Preistreiberei oder Preisdrückerei verfolgen.

18. Bei verbürgter Leistungsfähigkeit und angemessenem Preise sollen die Angebote jener Offertleger, die in Steiermark festhaft sind, beziehungsweise deren Betrieb in Steiermark liegt, gegen auswärtige Offertleger grundsätzlich vorgezogen werden. Angebote ausländischer Offertleger, deren Betriebsstätten außerhalb der Reichsgrenzen liegen, sollen, auch wenn sie sich eines Strohmannes bedienen, in gleicher Weise unberücksichtigt bleiben wie die Angebote jener Offertleger, die die inländische Herkunft der Lieferungsgegenstände und Materialien nicht nachzuweisen vermögen. Eine Ausnahme soll in beiden Fällen hinsichtlich der Spezialfabrikate bestehen, die im Inlande zweckentsprechend nicht erhältlich sind.

19. Die Zuschlagsfrist soll eine bestimmte und kurze sein. Handelt es sich um die Vergebung börsenmäßiger Artikel, soll die Zuschlagserteilung mit möglichster Beschleunigung vorgenommen werden.

20. Bei beschränkten Ausschreibungen soll der Zuschlag ausnahmslos dem billigsten Anbieter erteilt werden und über Wunsch der Interessenten

eine nachträgliche Verlautbarung über die Einzelheiten der Zuschlagserteilung erfolgen.

21. Ausnahmsweise soll in strittigen Fällen vor der Zuschlagserteilung ein Sachverständigenbefund über die eingelangten Offerte eingeholt werden. Auf die Vergebung selbst jedoch sollen die Sachverständigen keinen Einfluß nehmen. Hinsichtlich der Auswahl solcher Sachverständiger sollen die bei Punkt 9 dargelegten Grundsätze in Anwendung kommen.

22. Um jeden Zweifel über die vorgeschriebene Art der Ausführung der einzelnen Lieferung oder Arbeit vorzubeugen, sollen Mustervorlagen zur Einsichtnahme aufgelegt werden.

23. Die Lieferungsstermine sollen derart festgesetzt werden, daß genügende Zeit für die ordnungsmäßige Ausführung zur Verfügung steht. Den Anbietern soll das Recht zustehen, gegen die Kürze der Lieferungsfristen Vorstellungen zu erheben. Die Lieferungsperiode soll keinen kürzeren Zeitraum als den eines Jahres umfassen, und bei Lieferungen von Bodenprodukten und deren Ganzfabrikaten mit der Herbstzeit beginnen.

24. Die Schlußzahlungen sollen nach einer bestimmten Frist, spätestens mit Ablauf der Garantiefrist geleistet werden. Kann die Zahlung zu diesem Zeitpunkte noch nicht erfolgen, dann sollen von diesem Termin an für die ausstehende Verdienstsumme die bankmäßigen Zinsen gezahlt werden.

25. Als Kautionen sollen außer Bargeld auch Sparkassebücher und Renten sowie Bankkautionen und ähnliche Sicherstellungen zugelassen werden.

26. Der Vertragsabschluß mit dem Lieferungs-ersterher soll nach Tunlichkeit in der Form des kaufmännischen Schlußbriefes erfolgen.

27. Wenn die fristgerechte Ausführung der Lieferung oder Arbeit durch Fälle höherer Gewalt oder durch ohne Verschulden des Ersterhers eingetretene Arbeitskonflikte oder Boykott unmöglich wird, so soll der Ersterher von den Folgen des Verzuges unter Gewährung einer angemessenen Nachfrist befreit werden. Für die Lösung der Frage, ob im einzelnen Falle ein Verschulden des Ersterhers vorliegt oder nicht, soll das Gutachten der betreffenden Arbeitgeberorganisation maßgebend sein. Insofern aber die Deckung des betreffenden Bedarfes aus öffentlichen Rücksichten unaufschiebbar ist, soll die vergebende Stelle das Recht haben, die unmittelbar erforderliche Menge von Lieferungsgegenständen oder die betreffenden Arbeiten anderwärts ausführen zu lassen, ohne daß dadurch dem

Ersterer ein Schadenersatzanspruch erwächst. Siedurch entstehende Mehrkosten sollen jedoch nicht dem ursprünglichen Ersterer zur Last fallen, diesem aber auch allfällige Minderkosten nicht zugute kommen.

B.

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, über die Durchführung dieses Antrages in der nächsten Landtagsession zu berichten."

Graz, am 23. Februar 1914.

M. Einspinner.	Heinr. Welisch.
Ant. Werba.	Größwang.
M. Langer.	Dermaß.
Kratter	H. Bührlen.
Tunner.	M. Krebs.
Dr. R. Winter.	F. Bichler.
Opiz.	Anton Otter.
Reitter.	B. Capra.
Josef Wolfbauer.	Karl Pfersch.
Dr. Negri.	Sedlaczek."

Schriftführer **Negri** (liest):

„Antrag

der Abgeordneten Dr. Verstovšek, Pišek und Genossen, betreffend die Inangriffnahme der Regulierung des Mißlingbaches im Bezirke Windischgraz.

Hoher Landtag!

Die Notwendigkeit der Regulierung des Mißlingbaches, welche für den ganzen Windischgrazer Bezirk von höchst wichtiger kultureller und wirtschaftlicher Bedeutung ist, wurde vom Sonder-Ausschusse für Landes-Kulturangelegenheiten anerkannt. Der hohe Landtag hat in seiner Sitzung vom 12. Jänner 1910 den Beschluß gefaßt: „Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, sich mit der Regierung ins Einvernehmen zu setzen, die notwendigen Erhebungen zu pflegen, die Pläne für die Regulierung sowie den Kostenvoranschlag zu beschaffen und dem Landtage ehestens Bericht darüber zu erstatten.“

Nachdem das Detailprojekt fertiggestellt ist, stellen die Unterfertigten den

Antrag:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, den Abschluß der Verhandlungen mit der Bezirksvertretung und dem Ackerbauministerium wegen der Beitragsleistung schleunigst herbeizuführen, darüber

an den Landtag Bericht zu erstatten und die diesbezügliche Post in den Voranschlag einzustellen.“

Graz, am 23. Februar 1914.

Dr. Verstovšek.

Dr. Jankovič.	Dzimec.
Brečko.	Dr. Korosec.
Pišek.	Meško.
Rožkar.	Terglav.
Novak.	Dr. Benkovič.

Landeshauptmann: Die beiden Anträge werden in Druck gelegt und sodann der weiteren geschäftsordnungsmäßigen Behandlung unterzogen werden.

Es ist wieder eine Reihe von Petitionen zur Zuweisung zu bringen.

Dem Finanz-Ausschusse beantrage ich zuzuweisen nachfolgende, zur Verlesung gelangende Petitionen (liest):

„Petition Nr. 835, des Stadtschulrates Graz, um Gehaltsregulierung der Lehrerschaft. (Überreicht durch Abg. Otter.)“

„Petition Nr. 836, des Franz Ferenz, definitiven Lehrers in Köflach, um Anrechnung seiner an Privatschulen mit Öffentlichkeitsrecht zugebrachten Dienstzeit. (Überreicht durch Abg. Otter.)“

„Petition Nr. 838, des Anton Lötjch, gewesenen landschaftlichen Hausdieners in Graz, um Gewährung einer jährlichen Gnadengabe. (Überreicht durch Abg. Welisch.)“

„Petition Nr. 839, des Vereines der Landesbeamten Steiermarks in Graz, um Zuerkennung der den Staatsbeamten gewährten einmaligen Zuwendungen an die Landesbeamten und Ermächtigung des Landes-Ausschusses, ihm notwendig erscheinende materielle Besserstellungen den Landesbeamten gegen nachträgliche Genehmigung des Landtages bewilligen zu dürfen. (Überreicht durch Abg. Otter.)“

„Petition Nr. 840, des Landesvereines für das Herzogtum Steiermark des katholischen Kreuzbündnisses gegen Alkoholismus für Österreich in Graz, um eine Subvention. (Überreicht durch Abg. Sagenhofer.)“

„Petition Nr. 841, der Anna Christine Sutter, Landesbaudirektors-Witwe in Graz, um Erhöhung ihrer Pension und um eine Gnadengabe. (Überreicht durch Abg. Sedlaczek.)“

„Petition Nr. 845, des Wohlfahrtsfondes

des akad. Vereines für Sexual-Hygiene in Wien, um eine Subvention. (Überreicht durch Abg. Dr. Negri.)"

„Petition Nr. 846, des Bezirksausschusses Knittelfeld, um Subventionierung des Baues der Murbücke in Landschach. (Überreicht durch Abg. Dpiß.)"

„Petition Nr. 847, der Kindergärtnerin Antonie Wittich, um Übernahme des Kindergartens in Judenburg in die Landesverwaltung. (Überreicht durch Abg. Dpiß.)"

„Petition Nr. 848, des Josef Steiner-Wischenbart, um eine Subvention oder Gnadengabe für sein Werk „'s Judenburger Gläut“. (Überreicht durch Abg. Dermuth.)"

„Petition Nr. 849, des Martin Lorger, gewes. Volksschullehrers, derzeit in Laufen, um eine Gnadepension. (Überreicht durch Abg. Dr. Berstovšek.)"

„Petition Nr. 850, des Franz Brinar, Oberlehrers in Gutendorf, Bez. Umgebung Gills, um volle Anrechnung seiner Unterlehrerjahre zum Zwecke der Bemessung der Dienstalterszulagen. (Überreicht durch Abg. Dr. Rukovec.)"

Ist hinsichtlich des von mir gestellten Zuweisungs-Antrages etwas zu bemerken? (Nach einer Pause.) Es ist dies nicht der Fall, demnach erscheinen diese Petitionen als dem Finanz-Ausschusse zur Vorberatung zugewiesen.

Die nunmehr zur Verlesung gelangende Petition beantrage ich dem Landeskultur-Ausschusse zur Vorberatung zuzuweisen (liest):

„Petition Nr. 844, der Gemeinde Langenwang, polit. Bez. Mürzauerschlag, um Aufnahme des Pretulbaches in das Programm der zu verbauenden Wildbäche. (Überreicht durch Abg. Schoiswohl.)"

Ist hinsichtlich des von mir gestellten Zuweisungs-Antrages etwas zu bemerken? (Nach einer Pause.) Es ist dies nicht der Fall, demnach erscheint diese Petition als dem Landeskultur-Ausschusse zur Vorberatung zugewiesen.

Die nunmehr zur Verlesung gelangenden Petitionen beantrage ich dem Eisenbahn-Ausschusse zur Vorberatung zuzuweisen (liest):

„Petition Nr. 837, der Bezirksvertretung Fürstenfeld, betreffs Erwirkung der Bahnfortsetzung der Wechselbahn Aspang—Hartberg—Fürstenfeld über Fehring nach Gleichenberg—Radkersburg. (Überreicht durch Abg. Stocker.)"

„Petition Nr. 842, der Gemeinden Stadt Fürstenfeld, Fehring und Lautendorf

und des Bezirkes Fürstenfeld, wegen Erwirkung der Bahnfortsetzung für die projektierte Bahn von Wien über Aspang—Fürstenfeld—Fehring nach Gleichenberg von Fehring aus. (Überreicht durch Abg. Bersch.)"

„Petition Nr. 843, des Aktionskomitees Kirchbach, betreffend den Bau einer Eisenbahn Studenzen—Kirchbach—Leibnitz, um Erwirkung einer Subvention von 600.000 K. (Überreicht durch Abg. Wagner.)"

Ist hinsichtlich des von mir gestellten Zuweisungs-Antrages etwas zu bemerken? (Nach einer Pause.) Es ist dies nicht der Fall, demnach erscheinen diese Petitionen als dem Eisenbahn-Ausschusse zur Vorberatung zugewiesen.

Wir gelangen nunmehr zur Tagesordnung.

Der erste Gegenstand der Tagesordnung ist die

Begründung des Antrages der Abgeordneten v. Fehrer und Genossen, betreffend die Förderung des Baues einer Lokalbahn von Peggau—Deutsch-Feistritz nach Übelbach durch das Land Steiermark

(Beilage Nr. 399).

Ich erteile dem Herrn Antragsteller zur Begründung seines Antrages das Wort.

Abg. v. Fehrer (M.-G. Frohnleiten): Hoher Landtag! Ich glaube, mich bei Begründung des Antrages auf eine materielle Förderung des Baues der Lokalbahn von der Südbahnstation Peggau—Deutsch-Feistritz nach Übelbach sehr kurz fassen zu können, weil gleichartige Anträge im hohen Hause bereits wiederholt vorgelegen sind und weil dieselben bereits im Jahre 1909 vom Herrn Abg. Dr. v. Raan und im Jahre 1913 von mir eingehend begründet worden sind. Ich möchte mir heute nur erlauben, darauf hinzuweisen, daß dieser Bahnbau für die Bewohner des ganzen Talzuges Peggau—Deutsch-Feistritz bis Übelbach ein dringendes Bedürfnis, eine Existenzbedingung ist, und daß infolgedessen wirklich an diesen Bahnbau geschritten werden muß, wenn überhaupt noch die Bewohner dieses Tales lebensfähig erhalten werden sollen. Ein Beweis dafür, wie wichtig dieser Bahnbau ist, geht wohl daraus hervor, daß die Interessenten selbst einen Betrag von 700.000 K bereits an Stammaktien gezeichnet haben, also ein Drittel der Gesamtbausumme. Wo die Interessenten mit solchen Opfern einspringen und zu solchen Opfern bereit sind, um eine Bahn zustande zu bringen, da ist das Bedürfnis für diesen Bahnbau außer allem

Zweifel. Es hat die Bezirksvertretung Frohnleiten in ihrer letzten Plenarversammlung Stammaktien für 250.000 K. gezeichnet, ebenso der kleine Markt Übelbach, der nur 900 Einwohner zählt, einen Betrag von 50.000 K., die Landgemeinde Übelbach, die ausschließlich bäuerliche Bevölkerung hat, einen Betrag von 15.000 K. u. s. w. Auf diese Weise ist der Stammaktienbetrag von einem Drittel der Bau-summe mit 700.000 K. zustande gekommen und gesichert. Diese hohe Stammaktienzeichnung macht es auch möglich, daß von Seite der Bauunternehmung, bezw. der Konzeßionäre, an den hohen Landtag nicht wieder herantreten werden mußte mit einem Ansuchen, welches die Übernahme von Stammaktien bezweckt, sondern nur die Bitte um Übernahme von Prioritätsaktien gestellt wurde; diese sind selbstverständlich vollkommen gesichert.

In Bezug auf die Rentabilität steht es außer Zweifel, daß die Prioritäten mit 4 Prozent verzinst werden, denn nach der vorliegenden, außerordentlich gewissenhaft aufgestellten Rentabilitätsberechnung dürfte in nicht allzu ferner Zeit sogar eine Verzinsung der Stammaktien zu gewärtigen sein. Mit Rücksicht auf das dringende Bedürfnis und auf die großen und schweren Opfer, welche die Interessenten dieser Bahn auf sich genommen haben, bitte ich Sie, meine Herren, dem Antrage zustimmen zu wollen und vorläufig Ihre Zustimmung dadurch zu befunden, daß Sie der Zuweisung dieser Vorlage an den kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschuß, welche ich hiemit ebenfalls beantrage, zustimmen wollen. (Beifall.)

Landeshauptmann: Wie die Beilage Nr. 399 ausweist, ist dieser Antrag bereits hinreichend unterstützt und habe ich daher nur die Zuweisungsfrage zur Austragung zu bringen.

Der Herr Antragsteller hat den Wunsch ausgesprochen, daß dieser Antrag, der uns in der Beilage Nr. 399 im Drucke vorliegt, dem kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschuße zugewiesen werde.

(Die Zuweisung wird beschlossen.)

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist die

Begründung des Antrages der Abgeordneten Drnig und Genossen, betreffend die Erwirkung der Einbeziehung der Bahnlinie Pettau—Kohitsch in die Lokalbahnvorlage

(Beilage Nr. 400).

Ich erteile dem Herrn Antragsteller zur Begründung seines Antrages das Wort.

Abg. **Drnig** (St.-G. Pettau): Hohes Haus! Es obliegt mir die Pflicht, den von mir und meinen Genossen gestellten Antrag, betreffend die Erwirkung der Einbeziehung der Bahnlinie Pettau—Kohitsch in die Lokalbahnvorlage zu begründen.

Die projektierte Bahnlinie hat ungefähr eine Länge von 30 Kilometern und hat seinerzeit nach dem vor Jahren ausgearbeiteten ersten generellen Projekte nicht ganz 8 Millionen Kronen erfordert. Nach dem Detailprojekte jedoch, welches eine wesentlich verbesserte Variante vorsieht, wird diese Bahnstrecke um 2 Kilometer kürzer sein, aber um zirka 2 Millionen Kronen mehr kosten und somit auf ungefähr 9 bis 10 Millionen Kronen zu stehen kommen.

In erster Linie möchte ich mir gestatten, über die Notwendigkeit dieser Lokalbahn, zu deren Gesamtkosten per 10 Millionen Kronen von Seite des Landes durch Zeichnung von Stammaktien eine Million Kronen erbeten wird, einige Worte vorzubringen. Diese projektierte Lokalbahn durchzieht einen politischen Bezirk, der nach seiner Einwohnerzahl einer der größten Steiermarks ist. Der politische Bezirk Pettau, welcher zum größten Teile von dieser Bahn durchzogen werden soll, hat zirka 90.000 Einwohner. Die Bewohner sind außerordentlich genügsam und sehr arm. Schon aus diesem Grunde muß mit Recht diese Bahn und die baldigste Ausführung derselben gefordert werden und weiters auch aus dem Grunde, weil in den letzten Jahren die Auswanderung aus diesem Bezirke nach Amerika ganz außerordentlich stark zugenommen hat. Diese Auswanderung ist dadurch begründet, daß die Grund- und Bodenerzeugnisse durch die gewiß fleißige Bevölkerung nicht genügend ausgenützt und verwertet werden können. Es würde zu weit führen, über die Preise gewisser Lebensmittel, über deren Höhe vielfach in Graz und in größeren Städten geklagt wird, zu sprechen, da ja umgekehrt in diesem Bezirke der größte Teil der Lebensmittel zu den unglaublich billigsten Preisen zu haben ist. Hervorgehoben muß werden, daß die Auswanderung auch dadurch gefördert wird, daß man noch heute für 30 bis 60 Kreuzer Tagelöhner bekommt, ein Beweis dafür, daß die Leute arm und genügsam und trotzdem gezwungen sind, anderwärts ihr Brot zu suchen. Auch aus diesem Grunde ist diese Bahn von großer Wichtigkeit, nahezu ein Notstandsbaue.

Ich bemerke weiters noch vom lokalen Standpunkte aus, daß im Bezirke Kohitsch allein 20.000 Joch schlagbarer Wald sich befindet, was selbstredend als Fracht ein Faktor für die Rentabilität der Bahn

ist. Ich habe hier noch eine Menge Material vorliegen, aus welchem man vom lokalpolitischen Standpunkte aus die Rentabilität dieser Bahn nachweisen könnte. Ich möchte aber das hohe Haus damit nicht weiter ermüden und nur noch sagen, daß auch die Unmenge von Wein, weiters die Neueröffnung eines Kohlenlagers der Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, welches unmittelbar an der neuen Bahnlinie gelegen ist und bereits eröffnet wurde, für die Rentabilität derselben sprechen. Wer könnte sich dem eminenten Interesse verschließen, das unser Kurort Rohitsch-Sauerbrunn an diesem Bahnbaue hat? Es würde zu weit führen, darüber noch mehr Worte zu verlieren; man könnte ein ganzes Kapitel schreiben über die Vorteile und den gewaltigen Aufschwung, den der Kurort Rohitsch-Sauerbrunn nehmen würde, wenn von Ungarn eine direkte Verbindung Kanisza—Pettau—Rohitsch bestehende und man als Besucher von dort nicht gezwungen wäre, den Umweg über Grobello zu machen, abgesehen vom Sauerwasser, das zur Versendung gelangt.

Ich habe nun vom lokalpolitischen Standpunkte aus ziemlich den Nachweis erbracht, wenn ich Sie auch nicht mit Ziffern aufgehalten habe, daß diese Bahn, wie viele andere, gewiß rentabel sein wird.

Gestatten Sie mir nun, daß ich die Bahn auch noch vom allgemeinen Standpunkte beleuchte.

Ich muß da auf viele Jahre zurückgreifen und sagen, daß mir der Standpunkt in den Eisenbahnbaufragen hier im hohen Hause niemals recht behagt hat. Wir haben wiederholt in den Tagungen Resolutionen gefaßt und haben über die Südbahn geschimpft. Andererseits aber haben wir fortwährend rechts und links zu Nutz und Frommen der Südbahn Saugbahnen gebaut.

Ich möchte nun darauf hinweisen, daß nunmehr mit den heute auf der Tagesordnung stehenden, vom Landtage zu beschließenden Beiträgen zu den Bahnhauten Gleisdorf—Hartberg, Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg und Luttenberg—Friedau der erste Zug getan wird, welcher insbesondere in die total vernachlässigte Südoftsteiermark ein neues Leben und einen Verkehr bringen wird, welcher heute noch nicht geahnt wird. (Abg. Einspinner: „Sehr richtig!“) Es werden sich die paar Millionen Kronen, die heute für diese Bahnen zu verwenden beantragt werden, gewiß in dem Momente voll verzinsen, ja sogar glänzend verzinsen, indem dieser Zug nicht ein steirisches Glied, sondern eine Linie ist, die wir zu fordern berechtigt sind, die erste Linie in Österreich, welche von der Zentrale Wien nach unseren

schwer eroberten Reichsländern Bosnien und Herzegowina führt; heute führt alles von Nordböhmen und Niederösterreich, ja sogar von Steiermark die Erzeugnisse der Industrie, des Handels und der Gewerbe nur über die Bahnverbindung Ungarn nach Bosnien. (Abg. Einspinner: „Wir wollen aber unsere Bahnen früher haben als die bosnischen!“) Es scheint nun endlich ein schneidigerer Zug in Bahnfragen gekommen zu sein. Bei dieser Gelegenheit muß ich ganz besonders den verehrten Herrn Finanzreferenten Dr. v. Raan erwähnen, der mir durch die freiwillige Mitteilung, daß man Pettau—Rohitsch nicht hintanzusetzen könne, den Gedanken nahelegte, den Antrag zu stellen. Ich spreche ihm namens der südoftlichen Steiermärker für diesen offenerzigen, schneidigen Zug den herzlichsten Dank aus.

Nun möchte ich noch einige Worte über die für diese Bahnstrecke geforderte Summe von 1.000.000 K sprechen. Die Zinsen von dieser Summe betragen, rund gerechnet, 50.000 K, und 50.000 K, meine Herren, sind ein Viertel Prozent der Landesumlagen. Wenn wir von den 50 Prozent der Landesumlagen in Millionen hauptsächlich den Wohltätigkeitsanstalten, den Lehrern und Beamten, den Schulen geben, so haben wir doch mindestens die verdammte Pflicht und Schuldigkeit, wenigstens einige Millionen, auch unter der Voraussetzung, daß sie keine Zinsen tragen, für die Eisenbahnen zu widmen. Diese kämen dem Handel, Gewerbe, der Industrie und dem Bauernstand zugute. (Rufe: „Sehr richtig!“)

Nun komme ich auf den strategischen Standpunkt. Es ist ganz merkwürdig, daß wir im Serbenrummel von 1908 Hunderte von Millionen für die Mobilisierung zahlen mußten. Das gleiche spielte sich im Vorjahre wieder ab. Wenn man da verwundert einen Militär fragte, warum haben wir ein Vierteljahr und ein halbes Jahr Hunderttausende von Soldaten da unten aufgestapelt, wo noch gar keine Idee von einem Krieg war, da sagte er wörtlich: „Wir haben keine Bahnen da hinunter; wir müssen die Soldaten deshalb früher hinunterschicken, denn wir haben keine Verbindungen, die es uns ermöglichen, ein Armeekorps rasch hinunterzubringen.“ (Abg. Schoiswohl: „Sehr richtig, weil wir sonst zu spät kommen würden!“ — Abg. Einspinner: „Wir wollen aber unsere Lokalbahnen früher; wie die bosnischen!“) Hätten wir die Bahnverbindung gehabt, so hätten wir Hunderttausende von Soldaten in den letzten Wochen hinunterschicken können und nicht Monate früher, ja sogar ein halbes Jahr früher, was uns Hunderte Millionen gekostet hat. Abgesehen

von dem Gelde, sind so viele Menschen von ihrem Verufe abgehalten worden. Es ist sehr zu bedauern, daß die Regierung nicht selbst diese scheinbar gutgeheißenen Linien schneller fördert. Der Hund liegt eigentlich begraben in der verschiedenen Beurteilung seitens der Regierung. Als seinerzeit der Herr Eisenbahnminister Dr. v. Derſchatta den Möttlingausgleich in sehr geschickter Form durchsetzte, sind die Ingenieure hinuntergegangen und haben auf der ganzen kroatischen Linie trassiert und Projekte gemacht, und seit zwei Jahren bauen sie schon. Wir Steirer sind gute Kerle, wir haben Projekte selbst gemacht und dafür Tausende hergegeben, so der arme Rohitscher Bezirk 30.000 K., der Pettau-Bezirk 50.000 K., der Bezirk St. Leonhard 15.000 K., obwohl letzterer im Detailprojekte zurückgeblieben ist, was ich sehr bedauere. Radkersburg hat das ernstliche Versprechen gegeben, um den Zankapfel Burka—Radkersburg aus dem Wege zu räumen, die Trasse als Verbindung für Pettau-Rohitsch von Radkersburg nach St. Leonhard, was wir unbedingt fordern müssen, herzustellen. Ich werde nun zum Schlusse eilen und nur noch vielleicht einen Appell richten an die verehrten Reichsboten ohne Rücksicht ihrer Partei. Meine sehr verehrten Herren! Die Lokalbahnvorlage, welche ein Erfordernis von 2¾ Hundertmillionen in sich schließt, hat wieder eine große Menge unglaublicher Bahnen gebracht, aber gerade die lumpigen 30 bis 70 Kilometer, um endlich die Anschlußverbindung von Wien nach Spalato herzustellen, sind nicht darin, wohl aber haben wir einen ganzen Wust von Projekten für Bahnen in Bosnien und in Oesterreich. Ob aber die österreichischen Bahnen mit den bosnischen Bahnen verbunden werden, ob diese bosnischen Rechnen einen Wert für uns Oesterreicher haben, das ist nicht bedacht worden. Ich bin nicht genau unterrichtet, es soll aber sogar eine schmalspurige Bahn darin vorkommen. Ich möchte nur nochmals die Herren Reichsboten bitten, sie mögen alles aufbieten und die bosnischen Bahnen nicht früher bewilligen, als die Verbindungslinien Oesterreich—Dalmatien—Bosnien gesichert sind. (Abg. Einspinner: „Wichtig, zuerst die Lokalbahnen!“) Es muß zuerst die Verbindung hergestellt werden, und dann können wir solch große Opfer für Bosnien bringen. Ich glaube, ich habe somit genügend die Wichtigkeit und Bedeutung des Bahnstückes Pettau—Rohitsch begründet. In formeller Beziehung bitte ich diesen meinen Antrag dem kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusse zuzuweisen. (Beifall.)

Sandeshauptmann: Der Herr Antrag-

steller hat den Antrag gestellt, diesen seinen Antrag, wie er in der Veilage Nr. 400 enthalten ist, dem kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusse zugewiesen zu sehen. Zum Worte gemeldet hat sich Herr Abg. Dr. Korosec. Ich erteile ihm dasselbe.

Abg. Dr. **Korosec** (A. W. Marburg): Hohes Haus! Ich habe einen Antrag gestellt, welcher denselben Inhalt hat wie der Antrag des Herrn Abgeordneten Drnig. Der Zufall hat es gewollt, daß Kollege Drnig früher zur Begründung seines Antrages gekommen ist als ich. Doch die Angelegenheit ist ganz dieselbe, für die nun ein Vertreter der Deutschen und ein Vertreter der Slowenen spricht.

Dafür entscheidend ist, daß diese Angelegenheit nicht eine politische Sache beinhaltet, sondern eine gemeinschaftliche, wirtschaftliche Angelegenheit ist, welche beiden Volksstämmen in Untersteiermark zugute kommt. Wir fühlen uns hier in dieser Hinsicht ganz eins, die Deutschen in Pettau und die Slowenen dieses Bezirkes, den die Bahn durchschneiden soll.

Weil nun Herr Abgeordneter Drnig früher zum Worte gekommen ist, so hat er sich schon der Aufgabe unterzogen, alle jene Bodenschätze zu erwähnen, welche diese Bahn erschließen soll. Er hat es auch wohl verstanden, die gesamten staatlichen Interessen genügend hervorzuheben und hat auch die strategischen Rücksichten dabei nicht vergessen.

Ich glaube, daß diese Angelegenheiten, die er bereits hervorgehoben hat, wohl genügend dafür sprechen, daß diese Eisenbahn Pettau—Rohitsch wirklich notwendig ist, und daß hier, soweit menschliches Ermessen voraussehen kann, eine rentable Bahn entstehen wird.

Kollege Drnig hat auch erwähnt, daß man bis jetzt solche Bahnen rein für die Südbahn gebaut hat, welche keinen wirtschaftlichen und kulturellen Wert haben.

Ich will nicht Graz, nicht das Ober- und Mittel-land hier erwähnen, ich will nur die verfehlte Eisenbahnpolitik von Untersteiermark erwähnen, welche zeigt, wie sinnlos diese Politik gewesen ist und wie wenig auf die kulturellen und wirtschaftlichen Zentren von Untersteiermark Rücksicht genommen wurde.

Wir haben da eine Bahn, die in Spielfeld ausläuft, rein nur, um die Südbahn zu speisen. Spielfeld war nie besonders groß, weil es kein Zentrum von wirtschaftlicher oder kultureller Bedeutung ist; würde diese Bahn in Marburg auslaufen, so würde sie eine große Alimentation der Stadt Marburg zur

Folge haben und Handel und Gewerbe heben und damit kulturell wirken.

Wenn wir schließlich auch für das wirtschaftliche Leben sorgen, so müssen wir bedenken, daß alle diese Bahnen, wenn sie im richtigen Punkte auslaufen, zugleich der Anfangsgrund eines höheren kulturellen Lebens sind. Daran denkt man in Mittel- und Untersteiermark vorläufig viel zu wenig.

Wir wollen auch die Marburg—Wieser Bahn, damit Marburg wirklich zu dem wird, was ihm zukommt, zu einem Emporium kulturellen und wirtschaftlichen Lebens.

Dann ist da die große ungarische Bahn, die läuft in Pragerhof aus. Würde sie in Marburg auslaufen, so würde sie Marburg speisen und in der Hinsicht für den Verkehr eine ganz andere Bedeutung haben als jetzt, wo sie tot in den kleinen Ort Pragerhof ausläuft.

Dann die Rohitsch—Grobelsno-Bahn; Rohitsch gravitiert, weil politisch an Pettau angekettet, in den meisten Belangen nach Pettau. Heute geht nur der halbe Verkehr nach Gills und der halbe nach Marburg. Würde diese Bahn nach Pölsbach auslaufen, so würde das ganze Gebiet seine wirtschaftlichen Kräfte gegen Marburg und Pettau abgeben, was jedem Bedürfnisse der Bevölkerung Genüge leisten würde. Jetzt speist diese Bahn nur die Südbahn und hat keine Zentren, weder in Mittel- noch in Untersteiermark.

Das ist jetzt wieder eine Bahn, welche in einem vernünftigen Zentrum ausläuft und welche somit ihren Zweck erfüllen kann.

Ich habe schon früher gesagt, daß in dieser Angelegenheit die Deutschen und Slowenen sich einig sind und daß das ganze Haus für diese Angelegenheit stimmen wird. Es ist dies eben nur eine rein wirtschaftliche Angelegenheit und daher bitte ich das hohe Haus, einträchtig bei dieser Angelegenheit vorzugehen.

In formeller Hinsicht bitte ich, da mein Antrag jetzt zur Begründung kommen soll, diese Angelegenheit in einem mit dem vorhergehenden Punkte parlamentariisch zu erledigen. (Beifall.)

Landeshauptmann: Herr Abg. Dr. Rorošec hat den Antrag gestellt, daß der Punkt 3 der Tagesordnung zugleich mit dem Punkte 2 der Tagesordnung behandelt, und wenn dies durch das hohe Haus angenommen wird, die Beilagen Nr. 400 und 401 gleichzeitig dem kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusse zur Vorberatung zugewiesen werden sollen.

Die Herren, die diesen Antrag unterstützen wollen, eruche ich demnach, sich von ihren Sitzen zu erheben. (Geschlecht.)

Der Antrag ist genügend unterstützt.

Nunmehr eruche ich diejenigen Herren, welche genehmigen wollen, daß Punkt 3 mit Punkt 2 der Tagesordnung unter einem behandelt wird, sich von ihren Sitzen zu erheben. (Geschlecht.) Auch das ist beschlossen. Wünscht noch jemand der Herren zur Zuweisung das Wort zu ergreifen? (Nach einer Pause.) Es ist dies nicht der Fall. Ich habe noch nachträglich zu konstatieren, daß auch der Antrag des Herrn Abgeordneten Dr. Rorošec, wie die Beilage Nr. 401 ausweist, in hinreichender Weise unterstützt ist.

Nachdem sich niemand mehr zum Worte meldet, erkläre ich die Debatte für geschlossen und werde nunmehr zur Abstimmung schreiten.

Gegenstand derselben sind die Beilagen, welche unter Nr. 400 und 401 dem hohen Hause vorliegen und hinsichtlich welcher der Wunsch ausgesprochen wurde, daß dieselben dem kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusse zugewiesen werden.

Diejenigen Herren, welche diesen Antrag annehmen wollen, bitte ich, sich von ihren Sitzen zu erheben. (Geschlecht.) Beide Vorlagen sind dem kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusse zugewiesen.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist die

Wahl eines Mitgliedes in den Gewerbe-Ausschuß an Stelle des Abg. Fovst.

Ich bitte die Herren, sich mit Stimmzetteln zu versehen, die ich sodann werde einsammeln lassen.

(Nach Abgabe der Stimmzettel und Vornahme des Skrutiniums.)

Bei diesem Wahlgange wurden 63 Stimmzettel abgegeben, 62 Stimmen entfielen auf Herrn Abg. Dermutz, welcher somit gewählt erscheint, eine Stimme lautete auf Herrn Abg. Drnig.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses über die Petition Nr. 132 der landschaftlichen Krankenhausverwalter und Kanzlisten um Gleichstellung mit den in Rangklassen eingeteilten landschaftlichen Beamten

(Beilage Nr. 61).

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

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

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Durchführung der Dachregulierung, die Herstellung der elektrischen Licht- und Kraftanlage und die Mineralquellenfassungsarbeiten, die Erweiterung eines Schweizerhofes und betreffend den Wiederaufbau des durch den Brand am 17. August 1910 zerstörten Kurhauses in der Landes-Kuranstalt

Rohitsch-Sauerbrunn

(Beilage Nr. 386).

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

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

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses betreffs Verkauf von Teilen der Grundparzelle Nr. 592/9 in der Katastralgemeinde Landl an drei Luftkutschenbesitzer

(Beilage Nr. 391).

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

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

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Erhöhung der städtischen Fahrkartensteuer in der Landeshauptstadt Graz

(Beilage Nr. 393).

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter des Lan-

des-Ausschusses, hinsichtlich der formellen Behandlung dieser Vorlage einen Antrag zu stellen.

Berichterstatter des Landes-Ausschusses **v. Scherer**: Ich beantrage die Zuweisung dieses Gegenstandes an den Sonder-Ausschuß für Gemeindeangelegenheiten.

Abg. Dr. **Schacherl** (N. B. Bruck): Hohes Haus! Wir sind aus sachlichen Gründen gegen die Erhöhung der städtischen Fahrkartensteuer in der Landeshauptstadt Graz. Es handelt sich hier um eine neue schwere Belastung der Bevölkerung, die jährlich 200.000 K betragen wird. Wenn es in dem Berichte des Landes-Ausschusses heißt, daß ja die Arbeiterkarten, Kinderkarten und Studentenkarten von der Erhöhung der Steuer befreit bleiben und daraus der Schluß gezogen wird, daß infolgedessen alle jene minderbemittelten Kreise, welche die städtische Kleinbahn nicht der Bequemlichkeit und des Vergnügens halber benützen, von der Erhöhung nicht getroffen werden, muß dieses Argument als sehr schwach bezeichnet werden, denn die Arbeiterkarten gelten bloß für die frühen Morgenstunden und die Arbeiter, die untertags die Tramway benützen, sowie die große Zahl von kleinen Gewerbetreibenden, überhaupt alle kleinen Leute, die die Tramway benützen, werden von der Erhöhung der Fahrkartensteuer in schwerer Weise betroffen.

Meine Herren! Der Bericht des Landes-Ausschusses sagt weiter, daß eigentlich diese Erhöhung der Fahrkartensteuer nicht das Publikum treffen würde, sondern daß das Publikum in Form von Trinkgeldern an die Kondukteure diese Erhöhung ohnedies schon bezahle. Es wird gesagt, man könne ruhig den Tramway-Kondukteuren diese Erhöhung ihres Lohnes wegnehmen. In Wirklichkeit wird es so sein, daß ein Teil des Publikums wirklich die Trinkgelder den Kondukteuren entzieht, daß aber ein Teil tatsächlich selbst die Steuer tragen wird.

Meine Herren! Die sachlichen Gründe gegen diesen Antrag wird noch Gelegenheit sein zu besprechen und wir würden auch nicht gegen die Zuweisung dieses Berichtes an den Ausschuß Einsprache erheben, weil wir der Ansicht sind, daß man alle Angelegenheiten den Ausschüssen zur Beratung zuweisen solle. Trotzdem müssen wir uns heute gegen die Zuweisung an den Ausschuß aussprechen, weil es uns geradezu unerhört erscheint, daß der Landes-Ausschuß den Vorschlag macht, die Grazer Bevölkerung neu zu belasten, während er bisher nicht einen Schritt getan hat, um derselben Grazer Bevölkerung das primitivste Recht, das Recht in der Gemeindestube ver-

treten zu sein, endlich zu verschaffen. Es ist vom Grazer Gemeinderate eine Reform der Gemeindewahlordnung beschlossen worden, gegen die sich im Landtage, wie wir gehört und gesehen haben, heftiger Widerstand bemerkbar macht.

20.000 Menschen in Graz, deutsche Arbeiter, Kleingewerbetreibende, Geschäftsleute, Beamte und Angestellte, die heute vollständig rechtlos sind, sollen durch dieses Reformwerk ein kleines Stück Recht bekommen, und das hat genügt, um den heftigsten Widerstand auszulösen, gerade bei denen, die sich ganz fälschlich als deutschfreiheitliche Partei bezeichnen. Natürlich sind Ausreden aller Art vorgebracht worden, nationale Bedenken sind aufgetaucht, obwohl diese Reform im Grazer Gemeinderate beschlossen wurde von sämtlichen deutschnationalen Gruppen im Einvernehmen mit den Sozialdemokraten. Hier sitzen Mitglieder des Grazer Gemeinderates, die mit uns Sozialdemokraten für diese Reform gestimmt haben, die Sie also als Verräter aus Ihren Reihen ausschließen müßten, wenn das wahr wäre, daß diese Wahlreform aus nationalen Gründen abgelehnt werden muß.

Seit dem Jahre 1910 liegt ein Entwurf der Gemeinde über die Wahlordnung hier, man hat sie geändert und reformiert nach den Wünschen, die von der Regierung ausgesprochen wurden. Und nun sagt man, es sei nicht möglich, ein so wichtiges und umfangreiches Werk in wenigen Tagen zu erledigen, obwohl es sich um wenige Paragraphen handelt, die in dem Entwurf aus dem Jahre 1910 geändert wurden, ein Entwurf, welcher seit 4 Jahren dem Landesauschusse und der Regierung bekannt ist.

Es ist bezeichnend, wie man in diesem Landtag die Stadt Graz behandelt, die der größte Steuerträger des Landes ist, der nur Opfer für das Land bringt und von dem Lande so gut wie nichts bekommt.

Wie man die Stadt Graz überhaupt im Landtage behandelt, darüber werden wir noch Gelegenheit haben zu reden.

Jetzt, wo der Grazer Gemeinderat im Kompromißwege, wo alle Parteien Opfer gebracht haben und wo auch die Sozialdemokraten an ihrem Besitzstande Opfer gebracht haben, daran geht, 20.000 Menschen das Wahlrecht zu schaffen, die es bisher entbehrt haben, macht man solche Schwierigkeiten, und gerade hauptsächlich von Seite der Deutschen Volkspartei.

Ich möchte noch die Frage aufwerfen, ob die Grazer Abgeordneten im deutschnationalen Verbands nicht die Verpflichtung in sich fühlen, für ein Reformwerk einzutreten, das der Grazer Gemeinderat im

Kompromißwege im Einverständnis mit allen Parteien beschlossen hat. Es macht den Eindruck, daß die Deutschfreiheitlichen im Landtage die einzigen sein werden, die 20.000 Arbeitern und Gewerbetreibenden in Graz das Stück Wahlrecht vorenthalten, das ihnen seit 14 Jahren vom Gemeinderat versprochen worden ist. In Anbetracht dessen, daß es nicht angeht, neue Lasten über die Bevölkerung von Graz zu verhängen, stelle ich den Antrag, diesen Punkt 8 der Tagesordnung, d. i.

den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Erhöhung der städtischen Fahrkartensteuer in der Landeshauptstadt Graz (Beilage Nr. 393), nicht dem Ausschusse zuzuweisen, sondern von der heutigen Tagesordnung abzusehen.

Landeshauptmann: Ich erlaube jene Herren, welche den Antrag des Herrn Abg. Dr. Schacherl, der dahin geht:

Der Punkt 8 der Tagesordnung, d. i. der Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Erhöhung der städtischen Fahrkartensteuer in der Landeshauptstadt Graz (Beilage Nr. 393), sei von der heutigen Tagesordnung abzusehen,

unterstützen wollen, sich von ihren Sitzen zu erheben. (Geschieht.) Der Antrag ist nicht genügend unterstützt. Wünscht noch jemand der Herren zur Frage der Zuweisung das Wort? (Nach einer Pause.) Es ist dies nicht der Fall. Ich ersuche daher diejenigen Herren, welche nach dem Antrage des Herrn Landes-Ausschuß-Beisitzers v. Feyrer die Beilage Nr. 393, d. i. der

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Erhöhung der städtischen Fahrkartensteuer in der Landeshauptstadt Graz,

dem Sonder-Ausschuß für Gemeindeangelegenheiten zur Vorberatung zugewiesen wissen wollen, sich von ihren Sitzen zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Trennung der Marktgemeinde Mautern (Beilage Nr. 394).

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

Berichterstatter des Landes-Ausschusses v. Feyrer: Ich beantrage die Zuweisung dieses Gegenstandes an den Sonderauschuß für Gemeindeangelegenheiten.

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Aufnahme eines Darlehens von 7 Millionen Kronen durch die Landeshauptstadt Graz für die Graz—Marburger Drauerwerke
(Beilage Nr. 395).

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

Berichterstatter des Landes-Ausschusses **v. Scherer:** Ich beantrage die Zuweisung dieses Gegenstandes an den Sonderauschuß für Gemeinde-Angelegenheiten.

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Mündliche Bericht des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 378, in Angelegenheit der finanziellen Sicherstellung der Bahnlinie Gleisdorf—Hartberg.

Berichterstatter ist Herr Abg. Einspinner, dem ich das Wort erteile und den ich ersuche, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses **Einspinner** (von der Tribüne): Hohes Haus! Ich habe die Ehre, namens des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses Bericht zu erstatten über die finanzielle Sicherstellung der Eisenbahnlinie Gleisdorf—Hartberg. Eine treue, tüchtige und fleißige Bevölkerungsschicht Steiermarks, die der Oststeiermark, mußte jahrzehntelang einen harten Kampf kämpfen, um es endlich zu erreichen, daß einer Eisenbahnlinie, die zu den wichtigsten des Landes zählt, ernst nähergetreten wird. Die Gesamtbevölkerung der Oststeiermark und auch die Vertreter von Graz haben wiederholt in nachdrücklichster Weise gefordert, daß endlich die Linie Gleisdorf—Hartberg finanziert, bewilligt und erbaut wird. Diese Forderungen haben jedoch immer tauben Ohren begegnet. Es mußten in der Folge Eisenbahntagungen, ja Massenkundgebungen veranstaltet werden, in Wien haben Riesendeputationen vorgebrochen, aber alles war fruchtlos. Schöne Versprechungen wurden wohl gegeben, aber weitergegan-

gen ist nichts. Erst nachdem die Prämisse für die Eisenbahnlinie Gleisdorf—Hartberg geschaffen war, erst nachdem nämlich der Wechsel überhient gewesen ist, hat sich die Regierung dazu bequemt, der Frage bezüglich der Bahn Gleisdorf—Hartberg ernstlich näherzutreten. Aber wieder hat es ungezählte Fährlichkeiten gegeben. Einmal meinte man schon, man sei endlich fertig mit den Vorarbeiten. Da ist ein neues Ministerium gekommen. Da wußte man von allem, was das frühere Ministerium zusagte, nichts und es mußte wieder von vorne angefangen werden. Alle, die berufen waren, hier mitzuarbeiten, mußten geradezu ein Martyrium mitmachen. Endlich ist am Ende des Jahres 1914 im Abgeordnetenhaufe die Eisenbahnvorlage eingebracht worden, die die Linie Gleisdorf—Bischelsdorf—Hartberg brachte. Nun hat der Landtag die Aufgabe, raschest den vom Landes-Ausschusse bereits in Aussicht gestellten Beitrag zu genehmigen, damit nicht eine neuerliche Verzögerung eintritt. Es darf keine Zeit verloren werden, damit diese Eisenbahnlinie so rasch als möglich zustande kommen kann. Wenn noch mehr Zeit verloren wird, dann geht es uns mit der Oststeiermark so, wie es uns mit dem Mariazeller Gebiet gegangen ist. Das ging für Steiermark wirtschaftlich geradezu verloren. Gerade so würde es uns mit der nordöstlichen Steiermark gehen, wenn nicht so schnell als möglich an die Erbauung der Eisenbahnlinie Gleisdorf—Hartberg geschritten wird. Es sind heute schon Anzeichen dafür vorhanden, daß Gebiete der Oststeiermark heute schon mehr nach Wien als nach Graz gravitieren. Es liegt daher im eminenten Interesse des Landes und nicht in letzter Linie der Landeshauptstadt Graz, daß diese Bahnlinie rasch zur Durchführung kommt. Meine Herren! Dank ist eine Sache, der man im politischen Leben selten begegnet. Ich meine, wir sollen das von uns nicht sagen lassen, ich möchte daher diesen Anlaß benutzen, um einigen hervorragend beteiligten Faktoren den gebührenden Dank zum Ausdruck zu bringen. In erster Linie möchte ich danken Sr. Exzellenz dem früheren Herrn Eisenbahnminister Dr. v. Derjhatta. Ihm haben wir es zu danken, daß die vorhin erwähnte Prämisse, die Wechselbahn, geschaffen wurde. Ohne diese gäbe es keine Bahnlinie Gleisdorf—Hartberg. Herrn Dr. Derjhatta haben wir es zu danken, daß für die technischen Vorarbeiten seitens des Staates 50 Prozent Beisteuer gegeben wurden. Ohne diese Hilfe wäre es nicht möglich gewesen, die technischen Vorarbeiten durchzuführen. Ich möchte auch dem Landes-Ausschuß von dieser Stelle für seine vielfachen Bemühungen für den

Bahnbau Hartberg—Gleisdorf wärmstens danken. Wiederholt und inuner in der tatkräftigsten Weise ist unser Landes-Ausschuß zu finden gewesen, wenn es gegolten hat, für diese wichtige Eisenbahnlinie einzutreten. Se. Erzellenz der Herr Landeshauptmann hatte die Führung bei den Deputationen in Wien und wir wären oft nicht so gut weiter gekommen, wenn wir nicht die wärmste Unterstützung seitens des Landes-Ausschusses und Sr. Erzellenz des Herrn Landeshauptmannes gehabt hätten. Besonders Sr. Erzellenz des Herrn Ministerpräsidenten Karl Grafen Stürgk dürfen wir heute nicht vergessen. (Lebhafter Beifall.) Eines schönen Tages hat sich der Finanzminister, wie ich bereits erwähnte, auf den Standpunkt gestellt, daß die früheren Abmachungen, die wegen der Finanzierung dieser Eisenbahn zwischen der Regierung und uns gepflogen wurden, ganz einfach nicht zu Recht bestünden. Es wurde erklärt, daß davon keine Rede sein kann, den Bahnbau Gleisdorf—Hartberg zu finanzieren, wenn von steirischen Interessenten nur 1,200.000 K beigesteuert würden. Es müsse von Steiermark ein Drittel der Gesamtbaukosten verlangt werden. Nachdem diese Baukosten nahezu 16 Millionen ausmachen werden, so wäre es glatt ausgeschlossen gewesen, wenn die Regierung auf diesem Standpunkte stehen geblieben wäre, in absehbarer Zeit an die Verwirklichung des Bahnbaues zu schreiten. Über unsere finanziellen Verhältnisse brauche ich kaum ein Wort zu verlieren. Wir haben es nun dem persönlichen Eingreifen Sr. Erzellenz des Herrn Ministerpräsidenten Grafen Stürgk zu danken, daß das Finanzministerium von seiner unerfüllbaren Forderung wieder abgegangen ist. Wir haben es auch dem Ministerpräsidenten Grafen Stürgk zu danken, daß Steiermark in dieser letzten Lokalbahnvorlage gut und besser abschneidet als in allen vorigen. Meine Herren, ich war verpflichtet, dieser Dankeskundgebung hier in diesem Momente Ausdruck zu geben, denn Steiermark schuldet dem Genannten tatsächlich für die Sicherstellung dieser Eisenbahnlinie vielen und aufrichtigen Dank. (Beifall.) Gestatten Sie mir nun, daß ich zur Stellung des Antrages selbst schreite.

Der Antrag, den ich namens des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses dem hohen Hause zu unterbreiten die Ehre habe, ist gleichlautend mit dem Antrage des Landes-Ausschusses und lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Für den Bau der als Hauptbahn II. Ranges herzustellenden Bahnlinie Gleisdorf—Hartberg,

deren gesamtes, effektives Anlagekapital, abgesehen von den nachbezeichneten Beiträgen, im Wege der staatlichen Reinertragsgarantie zu beschaffen ist, wird unter der Voraussetzung, daß von der Landeshauptstadt Graz in Gemäßheit des Gemeinderatsbeschlusses vom 9. März 1911 ein in Stammaktien der den Bau der bezeichneten Bahnlinie durchführenden Aktiengesellschaft zu refundierender Beitrag von 500.000 K geleistet wird, ein Landesbeitrag von 700.000 K gleichfalls gegen Übergabe von Stammaktien der obbezeichneten Aktiengesellschaft zugesichert.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt und ermächtigt, den Zeitpunkt der Leistung dieses Stammaktienbeitrages mit dem k. k. Eisenbahnministerium feinerzeit zu vereinbaren.

3. Zur Ausbringung des obbezeichneten Stammaktienbeitrages ist vom Jahre 1915 angefangen durch fünf Jahre hindurch in den Landesvoranschlag alljährlich ein Betrag von 140.000 K aufzunehmen, bezüglich dessen Bedeckung der Landes-Ausschuß feinerzeit geeignete Anträge zu stellen hat.“

Ich bemerke, meine Herren, daß das Eisenbahnministerium sich mit der finanziellen Durchführung, wie ich sie dem hohen Landtage im Antrage unterbreite, einverstanden erklärt hat. Mein Antrag kann also ohneweiters angenommen werden.

Ich bitte das hohe Haus um wohlwollende, womöglich einstimmige Annahme dieses Antrages. (Lebhafter Beifall.)

Abg. **Sagenhofer** (L.-G. Hartberg): Hohes Haus! Als Vertreter des Bezirkes Hartberg ist es wohl meine Pflicht, mich mit aller Entschiedenheit für die Annahme der gestellten Anträge einzusetzen. Seit Jahren, seit Jahrzehnten hat die Bevölkerung der Oststeiermark dahin gestrebt, endlich eine Bahnverbindung mit Graz zu bekommen. Endlich sind wir soweit, daß wir Aussicht haben, daß diese Bahn gebaut wird. Leider haben wir die Sache noch nicht ganz überwunden, und es sind noch verschiedene Gegner vorhanden, welche bestrebt sein werden, den Bau womöglich zu vereiteln oder wenigstens hinauszuschieben. Es liegt nicht nur im Interesse der Bevölkerung der östlichen Steiermark, sondern besonders auch der Landeshauptstadt Graz und auch im Interesse des Staates selbst, daß die Bahn gebaut werde. Welche Anforderungen die Kriegsverwaltung bezüglich dieser Bahn stellt, geht daraus hervor, daß sie verlangt, daß der Bau in der Weise geführt werde, daß täglich 70 Züge verkehren können. Also die

Kriegsverwaltung selbst legt großen Wert auf diese Bahn.

Infolgedessen erlaube ich mir, folgenden Antrag als Resolutionsantrag zu stellen (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, in einer eingehend begründeten Eingabe die hohe k. k. Regierung auf die Wichtigkeit und Dringlichkeit des Ausbaues der Eisenbahn Hartberg—Gleisdorf aufmerksam zu machen und mit seinem ganzen Einflusse darauf zu dringen, daß mit dem Baue dieser Bahn ehestens begonnen werde.“

Ich empfehle dem hohen Hause die Annahme dieses Antrages.

(Der Antrag wird genügend unterstützt.)

Abg. **Rejzel** (A. W. Graz): Hoher Landtag! Als ich das Referat über die Lokalbahnvorlage, den Bau der Strecke Gleisdorf—Hartberg, vom Herrn Berichterstatter vernommen habe, habe ich mich sehr lebhaft in den Gedanken versetzt, wie schön es werden würde, wenn wir über diese Strecke nach Hartberg in der aller kürzesten Zeit fahren werden. Ich habe schon die blumigen Felder und Wiesen, die schönen Wälder an meinen Augen vorüberziehen sehen und all die fruchtbaren Gegenden. Dabei ist mir aber eingefallen, daß es mit diesem Bahnbau noch einige Haken hat. Die Lokalbahnvorlage liegt zwar nun endlich dem Abgeordneten Hause vor, darin ist zwar die Strecke Gleisdorf—Hartberg enthalten, aber meines Wissens besteht ein Junktim zwischen der Bedeckung und der Gesetzwerdung der Lokalbahnvorlage, d. h. der Eisenbahnminister hat wiederholt erklärt, daß er, ohne daß eine Bedeckung für die Bestreitung der Kosten der Lokalbahnvorlage geschaffen werde, sich nicht dazu entschließen könne, an die Durchführung dieser Lokalbahnvorlage heranzutreten. Allerdings war mittlerweile die Lokalbahnvorlage eingebracht worden. Eingebracht wurde sie meines Wissens deshalb, weil dem Abgeordneten Hause eine zweite Bahnvorlage vorliegt, und zwar die bosnische Bahnvorlage, und weil erklärt wurde, daß man doch die bosnische Bahnvorlage nicht verhandeln könne, bevor nicht die Lokalbahnvorlage verhandelt sei. Aber es ist Tatsache — die Herren Kollegen aus dem Reichsrate werden es bestätigen —, daß zwischen der Einbringung der Vorlage und der Gesetzwerdung einer Vorlage ein großer Unterschied besteht. Ich erinnere mich an Gesetzesvorlagen, die wiederholt im Reichsrate eingebracht wurden, seit 20 Jahren, bis heute aber keiner Erledigung zugeführt worden sind. Vielleicht wird es jemand bezweifeln, daß das auch hinsichtlich dieser Lokalbahnvorlage der Fall sein wird, aber ich möchte darauf

aufmerksam machen, daß schon einmal eine Lokalbahnvorlage im Abgeordneten Hause verschwunden ist, und zwar die vom Jahre 1907. Durch Einbringung der Lokalbahnvorlage ist darnach eine Gewähr für den Bau der Bahn noch nicht gegeben, sondern diese Gewähr wird erst dann gegeben sein, wenn die Lokalbahnvorlage erledigt und Gesetzeskraft erlangt hat. Meine Herren, Sie erinnern sich auch, wie lange es gedauert hat, bis der sogenannte kleine Finanzplan im Abgeordneten Hause zur Erledigung gelangt ist, und jetzt soll ja die Bedeckung für die Lokalbahnvorlage aus dem großen Finanzplane genommen werden. (Abg. Schöiswohl: „Helfen Sie uns fleißig, dann wird es schon gehen!“) Wenn Sie es so machen wie das letztmal, dann geht es gar nicht. Es hat doch gerade Ihre Partei der Erledigung des kleinen Finanzplanes solche Schwierigkeiten bereitet, daß die Gefahr herbeigeführt wurde, daß er überhaupt nicht erledigt wird. Sie scheinen ein sehr kurzes Gedächtnis zu haben!

Meine Herren! Gerade die Erledigung des kleinen Finanzplanes hat gezeigt, wie lange die Erledigung eines solchen Finanzplanes brauchen kann. Seit dem Jahre 1908 ist der kleine Finanzplan zur Erledigung gestanden, und es war hart daran, daß er überhaupt nicht zur Erledigung gelangte. Wenn nun die Lokalbahnvorlage mit dem großen Finanzplan verknüpft wird, so daß ihre Bedeckung durch diesen erfolgen soll, so weiß ich nicht, in welcher Zeit diese Lokalbahnvorlage zur Erledigung gelangen wird.

Außerdem möchte ich darauf aufmerksam machen, daß mitunter Bahnbauten beschlossen werden, aber daß es lange, lange dauert, bis sie verwirklicht werden. Die Ausführung der Wechselbahn ist bereits im Jahre 1878 beschlossen gewesen und wurde die Bahn erst in der letzten Zeit fertiggestellt. Angeblich haben wir diese Fertigstellung der Wechselbahn dem vergangenen Eisenbahnminister Dr. v. Derfatta zu verdanken, wenigstens hat der Herr Referent das behauptet. Ich bin für alle Eisenbahnen, besonders für solche, deren Vorlagen bald antiken Wert haben, deren Trassierungsprojekte gewissermaßen ins Landesmuseum gehören. (Abg. Dr. Korosec: „In die Tertiärperiode!“) Meine Herren! Im Interesse Steiermarks würde ein Eisenbahnminister vor allem die Aufgabe gehabt haben, die Sicherstellung der Bahn Gleisdorf—Hartberg zu betreiben. Ich war nie Eisenbahnminister und weiß es nicht (Zwischenruf: „Sie werden es auch nicht werden!“), welche Macht die Sektionschefs und die Ministerialräte haben und

welche Macht der Minister selbst hat, aber ich stelle mir vor, wenn ich Eisenbahnminister wäre, würde ich soviel zu tun vermögen, daß ich, sagen wir, die Bahn Köflach—Mittelfeld oder Zeltweg sicherzustellen vermöchte, so daß sie kein Nachahre mehr vereiteln könnte. Ich habe immer angenommen, daß es gerade die Schuld des vergangenen Eisenbahnministers Dr. v. Derjchatta ist, daß es so wesentliche Kämpfe erfordert hat, daß die Strecke Gleisdorf—Hartberg endlich ins Lokalbahnbauprogramm aufgenommen wurde. Ich will den Herren diese verschiedenen Kämpfe, an denen auch wir teilgenommen haben, nicht vor Augen führen, aber in der Tat habe ich selten einen so zähen und großartigen Kampf für die Erlangung einer Bahnstrecke führen sehen, wie er gerade seitens der bäuerlichen Bevölkerung um St. Johann bei Herberstein geführt wurde. Die Bauern sind sechs bis sieben Stunden weit herangezogen und haben für den Bahnbau demonstriert. Man muß auch sagen, daß die beiden Orte Gleisdorf und Hartberg in geradezu nimmermüder Weise für die Realisierung dieser Bahnstrecke gekämpft haben. Meine Herren, ich glaube, daß es vornehmlich gerade diesem Kampfe zuzuschreiben ist, daß die Realisierung dieser Bahnstrecke einigermaßen in die Nähe gerückt ist. Aber ich will jede Illusion zerstreuen, die da durch das Referat des Herrn Berichterstatters hervorgerufen werden könnte, daß der Bahnbau Gleisdorf—Hartberg in allernächste Nähe gerückt ist, und daß es nur mehr eine Frage kurzer Zeit sei, daß dieser Bahnbau verwirklicht werden wird. Meine Herren, es ist das durchaus nicht der Fall, und ich bedaure sehr, daß diese verschiedenen Lokalbahnstrecken in die Regierungsvorlage, in das Lokalbahnbauprogramm aufgenommen wurden und nicht in der Gesamtheit in Verhandlung stehen, denn es dünkt mir, daß es doch gut wäre, wenn im steiermärkischen Landtage eine wirkliche Eisenbahndebatte stattfinden würde, das heißt eine Eisenbahndebatte, die sich nicht bloß in Erläuterungen einer Bahnstrecke ergeht, sondern eine solche über das steirische Eisenbahnwesen im allgemeinen. Einige Teile davon haben wir schon bei der Verhandlung über die Anträge der Herren Abgeordneten Dr. n. g. und Dr. Korošec vernommen. Aber was die Herren hier vom Unterland erzählt haben, das könnten wir vom Mittel- und Oberlande noch viel mehr erzählen, denn wie stiefmütterlich Steiermark bei den Eisenbahnbauten behandelt wurde, das steht wirklich einzig da, noch dazu, wenn man die Steuerleistung Steiermarks mit der von anderen Kronländern vergleicht.

Wir haben so große Strecken bahnos wie in Galizien, und es ist doch zwischen unserer Steuerleistung und der dortigen einigermaßen ein Unterschied. Während Steiermark seine Steuern voll leistet, das heißt von der Staatssteuer nichts zurück bekommt, bekommt Galizien einen ziemlich großen Teil seiner Steuerleistung refundiert.

Außerdem steht die Steuerleistung Galiziens in gar keinem Verhältnisse zur Steuerleistung Steiermarks. Es gibt auch noch andere Länder, die in der Steuerleistung hinter Steiermark weit zurückbleiben, die aber dennoch hinsichtlich der Eisenbahnbauten uns weit vorne sind.

Meine Herren! Unter solchen Umständen ist es selbstverständlich, daß man diesen Anträgen, die hier gestellt werden, zustimmt; denn wir können heute bei allen den Schwierigkeiten, die der Realisierung dieser Bahnprojekte noch im Wege stehen, doch nicht noch im eigenen Lager Schwierigkeiten dagegen schaffen.

Aber wir sind mit diesem Beschlusse auch deshalb einverstanden, weil wir glauben, daß je eher das Land seine Zustimmung zu all diesen Lokalbahnprojekten gibt und sich bereit erklärt, hierfür Beiträge zu leisten, es desto eher möglich sein wird, diese Projekte in den Vordergrund der Verhandlungen zu schieben.

Aber ich bezweifle, daß in absehbarer Zeit diese Bahn verwirklicht werden wird, denn vor allem wird jetzt, wenn der Reichsrat zusammentritt und arbeitsfähig sein wird, nicht die Lokalbahnvorlage verwirklicht werden, sondern die bosnische Bahnvorlage.

Diese bosnische Bahnvorlage ist etwas ganz Besonderes und Wunderbares; diese steht auf der Tagesordnung, und nach verschiedenen Berichten zu schließen, muß sie angenommen werden, nicht wegen ihrer besonderen oder hervorragenden wirtschaftlichen Bedeutung, sondern nur wegen ihrer strategischen Bedeutung.

Und meine Herren, was wollen Sie da reden von dem wirtschaftlichen Aufschwunge durch Eisenbahnen und von Volkswirtschaft? Das ist alles ein Schmarren. Heute findet nur das Ohr der Mächtigen, wenn Sie reden, daß wir mehr Soldaten brauchen und mehr Militär, und eine Bahn nur dann, wenn Sie darauf hinweisen, daß wir dann mehr Soldaten befördern können. Das ist die Hauptsache, alles übrige, Volkswirtschaft u. s. w., spielt gar keine Rolle.

Es geht uns ja heute in Österreich so glänzend, wie es uns nie gegangen ist. Daß die Leute nichts zu essen, keine Arbeit und kein Geld haben, das macht

nichts, wir sind ja glänzend draußen. Wir haben ja nach außen gezeigt, was wir für ein mächtiger Staat sind. In den nächsten Tagen wird unser großer politischer Erfolg reif durch die Einsetzung des Königs von Albanien, und wir werden noch das Unserige dazu tun, damit wir gegebenenfalls dem seinerzeit mit unserem Gelde eingesehten Prinzen wieder sehr rasch zur Hilfe fahren können. (Zwischenruf: „Über Serbien?“) Nein, nach Serbien fahren wir nicht! Er hält sich in Durazzo auf und von dort kann er am Meere sehr leicht wieder abdampfen.

Es ist leider wahr, daß es sich jetzt trotz unserer miserablen wirtschaftlichen Verhältnisse nicht darum handelt, wie diese gebessert werden können, sondern daß es sich nur darum handelt, daß diejenigen Dinge verwirklicht werden, die von militärischem Interesse sind.

Die bosnische Bahnvorlage kostet eine Summe von 270 Millionen Kronen. Österreich-Ungarn hat zwei Drittel der Bahnkosten zur Abzahlung übernommen, die auf 60 Jahre veranschlagt ist; wenn wir das genau ausrechnen, so kommt die bosnische Bahnvorlage Österreich wenigstens halb so hoch als die ganze Lokalbahnvorlage uns zu stehen kommen wird.

Nun, meine Herren, ich habe es für notwendig erachtet, daß das gesagt wird. Denn es wäre meiner Überzeugung nach sehr von Übel, wenn wir uns darauf verlassen und in der Bevölkerung der Glaube erweckt werden würde, daß diese Lokalbahnvorlage in der nächsten Zeit in Angriff genommen wird.

Noch stehen den Abgeordneten schwer und viele Arbeiten bevor, damit diese Bahnvorlage, diese Bahnprojekte endlich der Realisierung zugeführt werden können. Vor allem wird dies nur dann möglich sein, wenn sich die Abgeordneten dagegen wehren, daß die Regierung zwischen diesen wirtschaftlichen Vorlagen und der Bedeckung ein Junktim herstellt und wenn sie sich vor allem dagegen wehren, daß die militärischen Anforderungen den volkswirtschaftlichen Forderungen vorangestellt werden. Bei der Behandlung der bosnischen Bahnvorlage wird dies möglich sein und wird es sich zeigen, wer es mit der Lokalbahnvorlage wirklich ernst meint.

Es geht nicht an, daß ein Abgeordneter, der im Interesse der Bevölkerung handelt, für die bosnische Vorlage stimmen kann, bevor die Lokalbahnvorlage erledigt ist.

Ich habe auch dies zu sagen für notwendig erachtet, weil ja wahrscheinlich beim Wiederzusammentritte des Reichsrates sich eine Reihe von Komplikationen ergeben wird und die Regierung selbst dafür

Vorsorge treffen wird, daß die Abgeordneten, die willens sind, die Bevölkerung zu verraten, ohne die Lokalbahnvorlage sichergestellt zu haben, daß die Regierung selbst für diese Abgeordneten eine Reihe von Ausreden schafft.

Es wird schon irgend ein Böhme oder Ruthene obstruieren und unter dem Deckmantel dieser Obstruktion wird die bosnische Bahnvorlage schon angenommen werden und die Bevölkerung wird glauben, es habe sich nur um die Niederrückung der Obstruktion gehandelt. (Abg. Schöiswohl: „Es wird schon richtig gemacht werden!“ Abg. Dr. Schacherl: „Ihre Partei hat es ja immer recht gemacht!“) Ich übe mich nicht gerne im Wahrsagen, aber wenn das, was ich befürchte habe, bei irgend einer Partei zutrifft, so werden Sie die Ersten sein!

Nun, meine Herren, ich will meine Ausführungen nach diesem Hinweise schließen mit dem, daß wir für die gestellten Anträge stimmen werden und daß wir auch wie bisher nach Kräften dahin wirken werden, daß die Lokalbahnvorlage im allgemeinen und besonders die steirische Vorlage bezüglich Gleisdorf—Hartberg ihrer Verwirklichung zugeführt werde. (Bravorufe!)

Saundeshauptmann: Nachdem sich niemand mehr zum Worte meldet, erkläre ich die Debatte für geschlossen und erteile dem Herrn Berichterstatter das **Schlusßwort**.

Berichterstatter **Einspinner:** Der Resolutionsantrag des Herrn Abgeordneten Sagenhofer empfehle ich zur Annahme.

Auf die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Kessel will ich nur mit wenigen Worten erwidern. Herr Abgeordneter Kessel hat im Laufe seiner Ausführungen gemeint, daß ich mich im Irrtum befinde, wenn ich glaube, daß die Eisenbahn Gleisdorf—Hartberg schon jetzt erbaut werde. Er hat darauf hingewiesen, daß zuerst die Erledigung der Lokalbahnvorlage im Abgeordnetenhaus, die sehr schwierig sei, notwendig ist, und es erst dann möglich sein werde, diese Bahn zur Ausführung zu bringen.

Ich möchte nun ausdrücklich feststellen, daß ich gar nicht behauptet habe, daß die Eisenbahn Gleisdorf—Hartberg schon jetzt gebaut wird. Das, was Herr Abgeordneter Kessel dem hohen Hause mitgeteilt hat, weiß ich selbst und ist wohl keiner hier im hohen Hause diesbezüglich einer Belehrung seitens des Abgeordneten Kessel bedürftig.

Wir wollen unsere Pflicht tun im Hinblick auf die steirischen Bahnen und Verkehrswege und das ist alles. Darum bemühen wir uns, daß hier diese Vor-

lage so rasch als möglich verabschiedet werde, damit nicht auf das Land verwiesen werde, daß das Land nicht seine Pflicht erfülle.

Was die Behandlung im Reichsrate betrifft, so werden wir auch dort unsere Pflicht tun. Wir haben sie bisher getan und keine Partei, ich glaube, auch keine gegnerische Partei kann uns in der Hinsicht einen Vorwurf machen. Wir werden auch unsere Pflicht erfüllen, wenn die bosnische Bahnvorlage zur Beratung kommt. Was wir parteimäßig erklärt haben, daß wir die bosnische Bahnvorlage nicht eher durchlassen, ehe nicht die Lokalbahnvorlage bewilligt ist, werden wir auch tun. Auch da brauchen wir Ihre Belehrung nicht und müssen sie daher ablehnen. Im übrigen bitte ich das hohe Haus, die Anträge anzunehmen. (Beifall.)

Landeshauptmann: Ich schreite nunmehr zur Abstimmung; Gegenstand derselben ist der Antrag, welcher seitens des Herrn Berichtstatters namens des Ausschusses gestellt wurde, und der Resolutionsantrag des Herrn Abgeordneten **Sagenhofer**, welcher im hohen Hause die entsprechende Unterstützung gefunden hat.

Der Antrag lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Für den Bau der als Hauptbahn II. Ranges herzustellenden Bahnlinie Gleisdorf—Gartberg deren gesamtes, effektives Anlagekapital, abgesehen von den nachbezeichneten Beiträgen im Wege der staatlichen Reinertragsgarantie zu beschaffen ist, wird unter der Voraussetzung, daß von der Landeshauptstadt Graz in Gemäßheit des Gemeinderatsbeschlusses vom 9. März 1911 ein in Stammaktien der den Bau der bezeichneten Bahnlinie durchführenden Aktiengesellschaft zu refundierender Beitrag von 500.000 K geleistet wird, ein Landesbeitrag von 700.000 K gleichfalls gegen Übergabe von Stammaktien der obbezeichneten Aktiengesellschaft zugesichert.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt und ermächtigt, den Zeitpunkt der Leistung dieses Stammaktienbeitrages mit dem k. k. Eisenbahnministerium feinerzeit zu vereinbaren.

3. Zur Aufbringung des obbezeichneten Stammaktienbeitrages ist vom Jahre 1915 angefangen durch fünf Jahre hindurch in den Landesvoranschlag alljährlich ein Betrag von 140.000 K aufzunehmen, bezüglich dessen Bedeckung der Landes-Ausschuß feinerzeit geeignete Anträge zu stellen hat.“

Der Resolutionsantrag des Herrn Abgeordneten **Sagenhofer** lautet (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, in einer eingehend begründeten Eingabe die hohe k. k. Regierung auf die Wichtigkeit und Dringlichkeit des Ausbaues der Eisenbahn Gartberg—Gleisdorf aufmerksam zu machen und mit seinem ganzen Einflusse darauf zu dringen, daß mit dem Baue dieser Bahn ehestens begonnen werde.“

Ich erlaube mir die Anfrage zu stellen, ob das hohe Haus die Abstimmung über alle drei Punkte des Antrages des Ausschusses und des Resolutionsantrages unter einem vornehmen Will (Rufe: „Ja!“) oder ob eine getrennte Abstimmung begehrt wird (Rufe: „Nein!“)? Nachdem gegen meine Frage, ob die Abstimmung über den Antrag und den Resolutionsantrag unter einem vorgenommen werden kann, ein Einspruch nicht erfolgt ist, erlaube ich mir, die Herren zu ersuchen, welche den Antrag des Ausschusses und den Resolutionsantrag des Abgeordneten **Sagenhofer** annehmen wollen, sich von den Sitzen zu erheben. (Geschlecht.) **Angenommen.** (Beifall.) Mit diesem Antrage erledigt sich auch die Landtagsbeilage Nr. 116. Ich bitte, dies zur Kenntnis zu nehmen.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

mündliche Bericht des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 379, betreffend Sicherstellung der Bahnlinie Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg.

Berichtstatter ist Herr Abgeordneter **Wagner**, dem ich das Wort erteile und den ich ersuche, die Verhandlung einzuleiten.

Berichtstatter des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses **Wagner** (von der Tribüne):

Höher Landtag! Ich habe die Ehre, namens des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, betreffend Sicherstellung der Bahnlinie Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg, Bericht zu erstatten.

Bevor ich in die Berichterstattung überhaupt eingeehe, möchte ich mir die Bemerkung erlauben, daß die juridischen und technischen Fragen dieser Vorlage in den Beilagen Nr. 379 und 210, welche hier aufliegen und welche die Herren ja in den Händen haben, enthalten sind. Ich möchte mich daher auf diese Fragen nicht weiter einlassen und nur auf die Be-

gründung verweisen, die in den genannten Vorlagen enthalten sind.

Um gewissen irrigen Auffassungen zu begegnen, die vielleicht bei dieser Bahnfrage bestehen, möchte ich mir zur Einleitung der Verhandlungen einige Bemerkungen erlauben und folgendes mitteilen:

Die Entstehung dieser Bahnlinie Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg datiert schon eine lange Reihe von Jahren zurück. Diese Bahnlinie steht bereits weit über 25 Jahre, eine Jubiläumszeit, in Verhandlung und es hat auch schon früher eine Trassierung stattgefunden.

Die Verhandlungen über den Bau dieser Eisenbahn haben in der neuesten Zeit, in den letzten zwei Jahren, einen ernsteren Charakter angenommen, indem eine gewisse Trasse festgelegt wurde und eine Revision derselben stattgefunden hat. Die Revisionskommission bestand aus Vertretern des k. u. k. Kriegs- und Eisenbahn-Ministeriums, der Statthalterei, der Bezirkshauptmannschaft und aus mehreren Technikern. Diese Kommission hatte damals zwei Trassen zu prüfen, eine Trasse von Feldbach über Gleichenberg nach Radkersburg und eine von Fehring nach Gleichenberg und weiter fort nach Purkla oder Radkersburg. Diese Kommissionen, gegen welche gewiß keine Einwendung gemacht wird oder gemacht werden kann, hat gefunden, daß die Trasse Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg aus bautechnischen und volkswirtschaftlichen Gründen der anderen vorzuziehen ist. Diese Entscheidung war für mich das Urteil und maßgebend, wonach ich handelte. Ich war in dieser Angelegenheit sehr vorsichtig und habe schon früherzeit, als in dieser Frage eine Verhandlung stattgefunden hat, mich sehr vorsichtig gehalten — es ist gewiß jedem der Herren bekannt, wie schwer es für einen Abgeordneten ist, wenn er in seinem Wahlbezirke zwei Eisenbahntrassen vertreten soll, von welchen doch nur eine gebaut werden kann — bei der Kommissionierung zu Protokoll gegeben und mich dahin geäußert, daß ich mich jener Trasse, die vom k. u. k. Kriegs-, Eisenbahnministerium, von der Statthalterei und den Technikern als die richtige anerkannt wird, anschließen werde. Ich habe dies auch getan. Ich wollte dies nur deswegen gesagt haben, um einigen Voraussetzungen vorzubeugen, die ich hier und da gehört habe. Diese Kommission war für uns maßgebend und wir mußten uns selbstverständlich dem Bau-Ausschusse derselben anschließen. Nach jahrelangen Verhandlungen hat sich die Regierung, nachdem aus verschiedenen Ländern Österreichs Wünsche laut geworden sind, bezüglich der Erbauung von Eisen-

bahnen, endlich dazu bereit erklärt und ist zum Entschlusse gekommen, ein Lokalbahnvorlagegesetz einzubringen.

Diese Lokalbahnvorlage enthält 94 Eisenbahnlinien und unter diesen befindet sich auch die Trasse Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg. Durch die Aufnahme dieser Linie in die Lokalbahnvorlage ist dieselbe ziemlich gesichert. Die Regierung hat für diese Bahnlinie eine Subvention von 2,000,000 K in Aussicht gestellt. Wir sind also in diesen langwierigen Verhandlungen wieder um ein bedeutendes Stück weiter gekommen und stehen nun auf dem Standpunkt, für diese Bahn die finanziellen Mittel aufzubringen. In dieser Richtung sind die Interessenten etwas weiter gegangen, als von ihnen gefordert werden konnte, und haben, da diese Bahnfrage volkswirtschaftlich sehr wichtig ist, eine Stammaptienzeichnung in der Höhe von 955,000 K in Aussicht gestellt. Meine Herren, das ist eine Summe, die bei Eisenbahnbauten nicht alle Interessenten aufbringen. In diesem Falle haben sich die Interessenten herbeigelassen, die größten Opfer zu bringen und sie werden die Interessentenbeiträge wohl auch leisten.

Nun hat auch der hohe Landes-Ausschuß, nachdem er schon in früheren Jahren für diese Bahnlinie eine Subvention von 800,000 K in Aussicht genommen hatte, welcher Antrag aber im Landtage selbst nicht zur Verhandlung gekommen ist, in bereitwilligster Weise eine neue Vorlage eingebracht und auch in dieser wieder eine Subvention beantragt.

Der kombinierte Finanz- und Eisenbahn-Ausschuß hat in seiner Sitzung am 19. d. M. den Antrag des Landes-Ausschusses angenommen und beschlossen, denselben im hohen Hause zu beantragen und hat jedoch nur hinsichtlich der Beitragsleistung eine kleine Änderung beschlossen, dahin nämlich, daß die Beitragsleistung des Landes mit 920,000 K festgesetzt wird.

Die Einbringung dieser Vorlage ist für uns ein erfreuliches Zeichen und wir sind dem Landes-Ausschusse dafür sehr dankbar.

Durch diese Mittellinie Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg wird aber noch ein anderer Zweck erfüllt, nämlich der, daß die Bahn Gleisdorf—Hartberg mit der Strecke Luttenberg—Friedau in Verbindung gebracht wird. Diese Mittellinie wird dann auch, woran nicht zu zweifeln ist, für die übrigen Linien vom günstigen Einflusse sein und ist für dieselbe auch mit größter Wahrscheinlichkeit eine günstige Rentabilität zu erzielen und zu erhoffen. Es sind aber noch andere Gründe vorhanden, welche die Verhältnisse

so klar legen, daß diese Vorlage einstimmig zum Beschlusse erhoben werden sollte. Ich verweise da auf die Städte Feldbach und Radkersburg, weiters auf den Aurore Gleichenberg, einer der blühendsten und schönsten Orte in Steiermark. Dieser müßte finanziell zugrunde gehen, wenn ihm nicht durch eine Bahnverbindung an die Hand gegangen wird. Wird ihm diese zuteil, dann wird er wieder aufleben, wird neue Steuerkraft erhalten und wird in Zukunft günstiger dastehen können.

Nun, meine Herren, ich möchte mich vorläufig nicht mehr auf weiteres einlassen und möchte nun zum Schlusse meiner Ausführungen kommen. Sollten sich Einwendungen ergeben, so behalte ich mich vor, darauf Antwort zu geben. Ich schließe meine Ausführungen und ersuche um Annahme der Anträge, die ich nun zur Verlesung bringen werde (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Es wird die Heranziehung des steirischen Lokaleisenbahnfonds zu der Kapitalsbeschaffung für den Bau der Lokalbahn Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg in nachstehender Weise und unter den nachstehenden Voraussetzungen genehmigt:

a) Soferne auf Rechnung des effektiven Anlagekapitales von 8.525.000 K seitens der k. k. Staatsverwaltung und der Interessenten wenigstens 2.955.000 K durch gegen Überlassung von Stammaktien der den Bau durchführenden Aktiengesellschaft, die zum vollen Nennwerte zu übernehmen sind, zugesicherte Beiträge aufgebracht erscheinen, wird der Landes-Ausschuß ermächtigt, aus dem steirischen Lokaleisenbahnfond einen Betrag von 920.000 K gegen Überlassung von vierprozentigen Prioritätsaktien der bezeichneten Aktiengesellschaft, die auf Grund des Geldkurses der vierprozentigen Mai-Rente am Übergabstage zu berechnen sein werden, zu leisten und den obbezeichneten Betrag durch Veräußerung von Wertpapieren des Lokaleisenbahnfonds zu beschaffen.

b) Den gemäß Punkt a vom steirischen Lokaleisenbahnfond zu übernehmenden Prioritätsaktien kommt rückichtlich der vierprozentigen Verzinsung und der Kapitalstilgung innerhalb der Konzeptionsdauer der Vorrang vor den auszugebenden Stammaktien zu, dagegen kann den behufs Beschaffung des noch restlichen effektiven Anlagekapitales auszugebenden Prioritätstitres für die Verzinsung bis zum Höchstaussmaße von fünf Prozent und die Tilgung innerhalb der Konzeptionsdauer der Vorrang vor den vom Lokaleisenbahnfond zu übernehmenden Prioritätsaktien eingeräumt werden.

c) Aus der vom steiermärkischen Landes-Ausschuße zu überprüfenden Rentabilitätsberechnung der Linie Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg muß sich die Verzinsungs- und Tilgungsmöglichkeit der vom steirischen Lokaleisenbahnfond zu übernehmenden Prioritätsaktien unter Bedachtnahme auf die gesamte Finanzierung der Lokalbahn ergeben.

d) Es ist der Nachweis zu erbringen, daß auch die Aufbringung des nach den obangeführten Beiträgen noch verbleibenden Restes des effektiven Anlagekapitales nach Maßgabe des vom k. k. Eisenbahnministerium festzusetzenden Voranschlages vollkommen sichergestellt ist.

e) Der steiermärkische Landes-Ausschuß ist den Konzeptionsverhandlungen beizuziehen und ist denselben die entsprechende Einflußnahme gemäß § 7 des Gesetzes vom 11. Februar 1890, L.-G.-Bl. Nr. 22, auf die Baubergebung und Finanzierung sowie den Abschluß der Betriebsverträge vorzuberhalten und mit ihm auch das Einvernehmen betreffs der Statuten der zu bildenden Aktiengesellschaft zu pflegen.

f) Dem steiermärkischen Landes-Ausschuße sind zwei Virilstimmen im Verwaltungsrate der zu bildenden Aktiengesellschaft unbeschadet des ihm nach Maßgabe seines Aktienbesitzes zustehenden Stimmrechtes in der Generalversammlung einzuräumen.

g) Die Flüssigstellung des Lokaleisenbahnfondbeitrages hat gegen Übernahme der Prioritätsaktien 14 Tage nach anstandsloser Übergabe der neuen Bahnlinie in den öffentlichen Verkehr zu erfolgen.

h) Der zugesicherte Beitrag des steirischen Lokaleisenbahnfonds verfällt, wenn nicht die Bahn im Jahre 1915 begonnen und längstens zwei Jahre später dem öffentlichen Verkehr übergeben wird.“

Höher Landtag, ich bitte nun um Annahme dieser Anträge und schließe vorläufig meine Ausführungen.

Landeshauptmann: Der Antrag steht in Verhandlung. — Zum Worte haben sich gemeldet die Herren Abgeordneten *Pferisch*, *Stocker*, *Krenn* und *Dr. Korosec*.

Abg. *Pferisch* (St.-G. Feldbach): Hohes Haus! Als am 28. Dezember 1909 die Bahnvorlage in Verhandlung stand, erlaubte ich mir, den Vertagungsantrag einzubringen, in der Hoffnung, daß den Bestrebungen der Bezirke und der Gemeinden, der Bezirke *Fehring* und *Fürstenfeld*, in letzter Stunde willfahrt würde.

Leider mußten wir durch die Eisenbahnvorlage ersehen, daß unser Bemühen, die Fortsetzung der Wechselbahn nach dem Süden von Fehring zu erreichen, nicht zum Ziele führte, weil in der Lokalbahnvorlage die Bahnfortsetzung der Wechselbahn über Feldbach—Radkersburg aufgenommen wurde. Ich habe oft und wiederholt betont, daß von meinem Standpunkte und von dem meiner engeren Gefinnungsgenossen gegen die Bahnvorlage Gleisdorf—Hartberg nichts bestehe, daß wir aber, falls die Bahn von Feldbach und nicht von Fehring aus gebaut würde, für die Stadt und den Bezirk Fürstenfeld und einen Teil des Bezirkes Hartberg einen eminenten Schaden befürchten, — einen eminenten Schaden, der in so vielem und manchem seinen Ausdruck finden wird, wenn auch nicht sogleich, so doch in späterer Zeit. Das Bestreben, die Fortsetzung der Wechselbahn von Fehring nach dem Süden zu erlangen, ist nicht jüngsten Datums, es besteht selbes über 40 Jahre. Schon im Reichsgesetze vom 17. Mai 1873 wurde festgelegt, daß die südliche Fortsetzung der Wechselbahn von Fehring erfolgen soll. Es ist uns in späterer Zeit in Wien, in verschiedenen Ministerien, klipp und klar erklärt worden, daß die natürliche Fortsetzung der Wechselbahn von Fehring nach dem Süden sei, und ich habe aus dem Munde Seiner Excellenz des Herrn Kriegsministers, als ich mit einer Deputation von Fürstenfeld vorsprach, um eine Garnison zu erreichen, erfahren, daß man von Seite des Kriegsministeriums festhält an dem Gedanken, daß in strategischer Hinsicht die beste Position für die Bahn von Fehring aus sei. Es ist dies zwar schon einige Jahre her, ich habe aber auch in jüngster Zeit die Gewißheit erlangt, daß das Reichskriegsministerium auch heute noch auf dem Standpunkte steht, daß die Fortsetzung der Wechselbahn von Fehring aus die beste sei. Meine sehr verehrten Herren! Als am Eisenbahntage in Fehring am 20. Jänner 1907 alle maßgebenden Faktoren sich nicht nur einträchtig für die Linie von Fehring—Gleichenberg—Radkersburg aussprachen, sondern auch einer diesbezüglichen Entschließung durch die einstimmige Annahme Ausdruck verliehen, da glaubten wir, daß unserem Wunsche in bestimmter Weise Rechnung getragen würde. Und wir waren der Meinung, daß man die damals zum Ausdruck gebrachten Anschauungen in späterer Zeit vertreten werde. Leider war unser Hoffen ein verfrühtes und wir mußten den damals angestimmten Jubel mit bitterer Enttäuschung büßen. Als die Trassenrevision für die Linie Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg und für die Fortsetzung der Bahn von

Fehring—Gleichenberg—Radkersburg stattfand, da haben manche Herren, die sich früher für die Fortsetzung von Fehring aussprachen, nicht klipp und klar zum Ausdruck gebracht, daß dieselben nun anderen Sinnes geworden seien. Wir hätten damals unseren Standpunkt in anderer Weise zu präzisieren und unseren Wunsch zum Durchbruche zu verhelfen vermocht. Leider wurde in späterer Zeit die Bahn Gleisdorf—Hartberg mit der Bahnlinie Feldbach—Gleichenberg in einer Weise in Verbindung gebracht, daß man sagte, wer gegen die Bahn von Feldbach nach dem Süden sei, sei auch gegen die Bahn Gleisdorf—Hartberg. Wenn ich gegen die projektierte Bahnlinie Feldbach—Gleichenberg bin, so liegt dies in der Befürchtung, daß durch die Erbauung dieser Bahnlinie der Ausbau der bereits bestehenden Bahn von Fehring nach dem Süden verhindert und die Stadt und der Bezirk Fürstenfeld von der großen Bahnlinie Wien—Aspang—Hartberg—Radkersburg nach dem Süden ausgeschaltet werden. — Der Bezirk Fehring, Fürstenfeld, ein Teil des Bezirkes Hartberg und auch die Stadt Fürstenfeld erleiden durch die Fortsetzung der Wechselbahn von Feldbach aus einen großen Schaden, einen Schaden, der in so mancher Beziehung erst in späterer Zeit zum Ausdruck kommen wird. Es ist noch etwas, was mich in letzter Stunde aufmuntert für die Linie von Fehring zu reden, das ist folgendes: Ich habe im hohen Hause schon einmal darauf hingewiesen, daß man in ungarischen Kreisen sich mit dem Gedanken trägt, eine Bahn von St. Gotthard bis an die Landesgrenze zu erbauen und daß, wie ich hörte, seitens des ungarischen Ministeriums beim österreichischen Ministerium angesucht worden sei, daß der Anschluß an die Bahnstation Bierbaum der Lokalbahn Fürstenfeld—Hartberg gestattet wird. Mit dem Augenblicke, wo dies der Fall ist, ist der Schaden, den wir erleiden, noch viel größer, weil von ungarischer Seite der Wechselverkehr nach Ungarn abgesaugt und die Linie Fehring—Fürstenfeld veröden muß. Wenn ich erwähnt habe, daß ein Punkt geschaffen wurde zwischen der Bahn Gleisdorf—Hartberg und Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg, so muß ich noch sagen, daß dieses Punkt ein Umding ist, und zwar deswegen, weil beide Bahnen von sich unabhängig sind und unabhängig voneinander gebaut werden können. Ich glaube, daß ich meinen Standpunkt, so weit es mir in der kurzen Zeit möglich war, in genügender Weise beleuchtet habe und bitte ich das hohe Haus, um die Gefahr, die für die Bezirke und die Stadt Fürstenfeld besteht, in letzter Stunde abzuwenden.

dem Antrage zuzustimmen, den ich die Ehre habe in Vorlage zu bringen.

Ich stelle daher den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, bei der hohen Regierung dahin zu wirken, daß die südliche Fortsetzung der Wechselbahn nicht von Feldbach, sondern von Fehring aus erfolge, wie dies schon im Reichsgesetze vom 17. Mai 1873, welches die Allerhöchste Sanction erhielt, festgelegt wurde.

Weiters wolle der hohe Landtag Beiträge aus Landesmitteln für den Bau der Bahn nur unter der Bedingung gewähren, daß selbe von Fehring aus gebaut werde.“

(Der Antrag wird genügend unterstützt.)

Abg. **Stoder** (U. W. Feldbach): Hohes Haus! Als Vertreter der Oststeiermark erachte auch ich es als meine Pflicht, zu diesem Gegenstande das Wort zu ergreifen, um meinen Standpunkt zu präzisieren, beziehungsweise mein Verhalten zu rechtfertigen. Nachdem es nicht möglich ist, alle Wünsche bezüglich der Schaffung von Verkehrswegen gerecht zu werden, hat man sich vor sieben Jahren mit der Schaffung eines Landeslokalbahn-Bauprogrammes beschäftigt und sich geeinigt. In dieses Eisenbahnbauprogramm wurden für die Oststeiermark aufgenommen die Linie Gleisdorf—Hartberg, die Fortsetzung der Wechselbahn über Fürstenfeld—Fehring—Gleichenberg—Radkersburg und das Projekt, welches von Studenzen über Kirchberg nach Leibnitz zum Anschluß an die Sulmbahn führen und dort über den Radl nach Kärnten überschreiten soll. Nach meiner Auffassung sind diese Projekte im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse gelegen.

Nun ist in der Zwischenzeit auch das Projekt Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg aufgetaucht, welches nun der Verwirklichung zugeführt werden soll. Nun fragt es sich, ob diese Sonderbestrebungen auch im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse, wie die früher genannten, gelegen sind, und das muß verneint werden, denn, abgesehen davon, daß der Eisenbahnverkehr, sobald die Linie Gleisdorf—Hartberg eröffnet ist, über Fürstenfeld sehr eingeschränkt werden wird und wir uns vielleicht damit begnügen müssen, wenn zwei Züge verkehren, so muß man aber auch noch weiter fragen, ist es auch in nächster Zukunft möglich, daß eine Lokalbahn von Studenzen über Kirchberg nach Leibnitz gebaut werden kann? Ich glaube, auch dies muß verneint werden. Da somit das Projekt Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg einen Sonderzweck verfolgt und nicht im allgemeinen In-

teresse gelegen ist, wurde von mir gestern eine Petition der Bezirksvertretung Fürstenfeld an den hohen Landtag überreicht, welche die Fortsetzung von Fehring fordert und als Protest gegen die Feldbacherlinie zu betrachten ist.

Aus diesen Gründen werde ich daher nicht für den vom kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusse gestellten Antrag eintreten, sondern für den Antrag, den der Herr Kollege **Pferichy** gestellt hat, stimmen.

Abg. **Arcon** (U.-G. Feldbach): Hohes Haus! Als Mitglied der Bezirksvertretung und des Bezirksausschusses von Fehring ist es für mich ebenfalls unmöglich, für den vorgeschlagenen Bahnbau Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg zu stimmen, und muß ich mich den Ausführungen meines Herrn Vorredners anschließen. Ich habe zwar das Gefühl, daß der Erfolg kein anderer ist, als wenn jemand einem bereits im Rollen begriffenen Eisenbahnzug nachrennt oder es würde einer bei einem großen Brande mit dem Eimer Wasser zutragen. Ich bin als Bezirksvertreter aber trotzdem gezwungen, gegen den Referentenantrag und für den Antrag des Herrn Abg. **Pferichy** zu stimmen. Ich kann aber nicht umhin, dem Verwaltungsrate der Bahn Fehring—Fürstenfeld den Vorwurf zu machen, daß er nicht rechtzeitig vorgesorgt hat, daß diese Strecke umgebaut und dadurch leistungsfähiger gemacht worden ist. Wäre dies rechtzeitig geschehen, so wäre das Projekt Feldbach—Gleichenberg niemals aufgetaucht.

Abg. Dr. **Korošec** (U. W. Marburg): Hohes Haus! In unserem Klub sitzen auch zwei, welche den Bezirk St. Leonhard vertreten. Die Herren, welche die Verhältnisse in diesem Orte, in diesem Bezirke kennen, werden uns zubilligen, daß wir für die Linie, welche von Feldbach durch Gleichenberg nach Radkersburg geführt werden soll, nicht stimmen können als Vertreter dieser Bezirke. Man braucht nur die Karte anzuschauen und man sieht, daß der ganze Verkehr hier von den Windischen Büheln, die wir vertreten, abgelenkt wird an die Grenze von Steiermark und Ungarn und er dann ausläuft in Friedau. Wir haben zu befürchten, nicht nur vom Bezirksstandpunkte, sondern von weiteren Gesichtspunkten aus, daß der ganze Verkehr sich nicht zurück nach Pettau und an die Landesgrenze wenden wird, sondern daß er die Landesgrenze von Steiermark durchbrechen wird und sich an die Zagorjanerbahn anschließen wird, um dann nach Agram zu gelangen. Deshalb glauben der Herr Abg. **Moškar** und ich, daß wir den Interessen Steiermarks viel besser Rechnung tragen, wenn wir gegen die projektierte Strecke Feldbach—Radkersburg

stimmen, weil uns dann noch immer die Möglichkeit gegeben ist, daß eine Linie entsteht, und zwar Gleichenberg—Burkla—St. Leonhard—Pettau, welche den Verkehr durch ganz Steiermark führen würde und nicht nach Agram und andere Länder ablenken würde. Von unserem Bezirksstandpunkte aus muß ich erklären, daß zwei Herren des Klubs gegen diese Bahnstrecke stimmen werden.

Abg. **Einspinner** (G.-N. Graz): Hohes Haus! Sie werden mir zweifellos auf das erste Wort glauben, wenn ich sage, daß die Situation, in der ich mich befinde, eine nicht besonders angenehme ist. In meinem Reichsratswahlbezirke liegen außer der Stadt Fürstenfeld und dem Markte Fehring auch die Städte Feldbach und Radkersburg und der Kurort Gleichenberg.

Vielleicht würde ein anderer Politiker es in seinem Interesse für zweckmäßiger finden, zu sagen, das ist eine klägliche Geschichte, da verdurste ich; ich sage nicht so und nicht so, damit man nicht sagen kann, ich habe so oder so gestimmt. (Zustimmung.) Ich stehe auf diesem Standpunkte nicht, meine Herren, sondern ich sage, ein ehrlicher und anständiger Politiker hat jenen Standpunkt zu vertreten, den er vor seinem Gewissen und seiner Überzeugung vertreten kann. Und deshalb, meine Herren, bin ich verpflichtet, in dieser Sache, in der ich viel gearbeitet habe, das Wort zu ergreifen. Ich muß hier den Standpunkt, den ich bisher seit einer Reihe von Jahren eingenommen habe, offen und rückhaltlos auch hier vertreten.

Der geehrte, von mir hochgeschätzte Herr Kollege P f e r s c h y hat eingangs seiner Ausführungen betont, daß eine Gegnerschaft gegen das Projekt Gleisdorf—Hartberg, welches wir früher einstimmig beschlossen haben, in seinem Gebiete nicht wahrzunehmen sei. Ich muß diesbezüglich jedoch feststellen, daß erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit die Gegnerschaft gegen Gleisdorf—Hartberg nicht mehr so stark als früher wahrnehmbar ist. Ich habe es oft recht bitter am eigenen Leibe verspürt, daß eine sehr intensive Gegnerschaft gegen das Projekt Gleisdorf—Hartberg bestanden hat. Ich wäre in der Lage, diese Gegnerschaft sogar durch ein Kommissionsgutachten, welches ich hier in meiner Mappe habe, zu beweisen. Da ist amtlich festgelegt, in welchem Maße direkt gegen dieses Projekt gearbeitet wurde. Das ist richtig, in der letzten Zeit haben sich die Verhältnisse in dieser Hinsicht geändert. Es ist in der letzten Zeit sogar eine Erklärung abgegeben worden des Inhaltes, daß man gegen das Projekt Gleisdorf—Hartberg nichts einwenden wolle. Diese Erklärung datiert aber erst seit jener Zeit, wo

es feststand, daß am Projekte Gleisdorf—Hartberg eine Änderung überhaupt nicht mehr möglich sei. Auf gewisse Ausführungen einer Zeitung, die in der letzten Zeit heft, reagiere ich nicht.

Meine Herren, ich bin auch gezwungen, zu jenen Ausführungen meines Freundes P f e r s c h y Stellung zu nehmen, insoweit sie den Eisenbahntag in Fehring im Jahre 1907 betreffen. Der Herr Abg. P f e r s c h y hat vollkommen recht. Damals haben sich die meisten der öffentlichen Faktoren für das Projekt (Abg. P f e r s c h y: „Alle!“), ja, alle — Fehring—Gleichenberg—Radkersburg ausgesprochen und ich erkläre rückhaltlos, daß auch ich mich damals für dieses Projekt ausgesprochen habe. Ich werde Ihnen auch sagen, wieso. Ehe dieser Eisenbahntag in Fehring stattfand, ging ich in das Eisenbahnministerium und habe mich mit dem maßgebenden Sektionschef ins Einvernehmen gesetzt, um zu erfahren, welchen Standpunkt die Regierung in dieser strittigen Frage einnimmt. Der Betreffende hat mir erklärt, daß nur Fehring in Betracht komme, nämlich die Strecke Fehring—Gleichenberg. Weil sich der Verkehr, der direkte Durchzugsverkehr über die Linie Fürstenfeld erstreckt, müßte die Linie fortgeführt werden. Auf Grund dieser Auskunft habe ich mich und auch andere, die sich in der gleichen Lage befunden haben, z. B. die Vertreter des Eisenbahn-Ausschusses in Radkersburg, sich für die Linie Fehring—Gleichenberg ausgesprochen. Ich bemerke, daß ich damals, trotzdem ich in einem unangenehmen Wahlkampf gestanden bin, eben diesen Standpunkt auch in der Stadt Feldbach entgegen der Meinung der Feldbacher Bürgerschaft zum Ausdruck gebracht habe. Trotz des Umstandes, daß ich acht Tage vor der Wahl gestanden bin und ich wußte, daß ich mir jetzt sehr viele Stimmen in Feldbach verschmerzen würde. Ich werde nie kneifen. Nun haben sich aber die Verhältnisse geändert. Es hat sich darum gehandelt, wer wird die Linie Fürstenfeld—Fehring ausbauen, beziehungsweise umbauen. Es werden nicht alle Herren diese unglückselige Eisenbahnstrecke Fehring—Fürstenfeld kennen — es ist eine in hantlicher Hinsicht trostlose Strecke, unglücklich angelegt, — nicht leistungsfähig, eine saudumum gebaute Strecke, wie man sie nicht bald wieder finden wird. Auf dieser genannten Strecke ist jeder Durchzugsverkehr ausgeschlossen. Wenn dieser auf diese Strecke geleitet hätte werden sollen, so hätte diese Strecke unter allen Umständen vollständig umgebaut werden müssen. Wenn man sich seitens der Lokaleisenbahn-Gesellschaft Fehring—Fürstenfeld bequemt hätte, die Linie Sagen-dorf—Söchau umzubauen, so hätte die Entwicklung

der Dinge eine andere Wendung genommen. Es hat sich ursprünglich darum gehandelt, entweder vollständiger Umbau der Strecke Fürstenfeld—Fehring oder Gleisdorf—Hartberg hätte unter allen Umständen gefördert und zustande kommen müssen; doch die Frage, ob Fehring oder Feldbach, wäre durch den Umbau der Strecke Haxendorf—Söchau zu Gunsten Fehring gelöst worden. Meine sehr verehrten Herren! Der Verwaltungsrat der Lokalbahn-Gesellschaft Fürstenfeld—Fehring war nun in seiner Mehrheit nicht für den Ausbau dieser Linie. So sind denn die Würfel gefallen, es wurde die Strecke Gleisdorf—Hartberg festgelegt, und damit ist auch die Frage entschieden worden, von wo die Fortsetzung nach dem Süden erfolgen wird. Übrigens haben auch technische Gründe, beziehungsweise technische Gutachten, und ebenso gewichtige lokale Gründe so gewichtig dafür gesprochen, daß man sich für die Stadt Feldbach als Ausgangspunkt einsetzen müßte. Ich habe zwei Kommissionsgutachten vor mir liegen über die Trassenkommission Fehring—Gleichenberg—Radkersburg und über die Trassenrevision Feldbach—Gleichenberg. In diesen Kommissionsgutachten wird in deutlicher und einwandfreier Weise zum Ausdruck gebracht, daß das Projekt Feldbach—Gleichenberg bauwürdiger ist als das Projekt Fehring—Gleichenberg. Mit gütiger Erlaubnis Sr. Exzellenz des Herrn Landeshauptmannes werde ich mir erlauben, diesen Passus dem hohen Hause zur Kenntnis zu bringen, weil derselbe für die Behandlung der ganzen Sachlage von wesentlicher Bedeutung ist. Ich habe alle diese Kommissionsgutachten hier. Im Kommissionsgutachten über die Trassenrevision, Stationskommission, über das Projekt einer normalspurigen Bahn von Fehring—Gleichenberg—Radkersburg wurde folgendes von der Kommission festgelegt (liest):

„Für die Beurteilung der Bauwürdigkeit der Projektlinie Fehring—Gleichenberg oder Feldbach—Gleichenberg ist nicht allein das lokale Verkehrsbedürfnis zu berücksichtigen, sondern es ist auch die Bedeutung dieser Linien für die allfällige Bedienung eines Durchzugsverkehrs in Betracht zu ziehen.

Feldbach ist der Sitz einer Bezirkshauptmannschaft und ist daher eine Verbindung dahin für die gesamte Bevölkerung des Verwaltungsbezirktes von besonderem Werte.

In dieser Beziehung ist dermalen nur für die Gerichtsbezirke Fürstenfeld und den nördlichen Teil des Gerichtsbezirktes Fehring durch die bestehenden Eisenbahnverbindungen genügend vorgesorgt.

Ausgeschlossen sind jedoch von einer Eisenbahn-

verbindung mit Feldbach die südlichen Teile der Gerichtsbezirke Feldbach und Fehring. Diesem Mangel würde durch den Bahnbau Feldbach—Gleichenberg in zweckmäßigerer Weise als durch den Bahnbau Fehring—Gleichenberg abgeholfen werden, da die erstere Linie dem Verkehrsbedürfnisse des größten der in Betracht kommenden Gerichtsbezirke, d. i. des Gerichtsbezirktes Feldbach, vollständig zu entsprechen vermag und außerdem noch der südlichste Teil des Gerichtsbezirktes Fehring in das Attraktionsgebiet dieser Linie fallen würde.

Hierbei ist insbesondere zu bemerken, daß der bedeutende Kurort Gleichenberg zum Gerichtsbezirke Feldbach gehört und der ganze wirtschaftliche Verkehr zwischen Gleichenberg und Feldbach stattfindet und niemals nach Fehring gravitiert hat.

In dieser Richtung erlaubt sich die Kommission auch auf die zutreffenden Ausführungen des Vertreters der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Beilage Nr. 59, Bezug zu nehmen.

Da ferner in volkswirtschaftlicher Beziehung der Aufschließung der Gegend zwischen Fehring und Gleichenberg eine größere Bedeutung nicht zukommt, als jener der Gegend zwischen Feldbach und Gleichenberg, erscheint schon nach den dargestellten lokalen Verhältnissen die Linie Feldbach—Gleichenberg bauwürdiger.

Daran vermag auch die Stellungnahme der Interessenten aus dem Gerichtsbezirke Fürstenfeld nichts zu ändern, da vom Standpunkte des lokalen Verkehrsbedürfnisses beide Projektlinien bei den bestehenden Eisenbahnen für diesen Bezirk in gleicher Weise ohne Belang sind.

Durch die Linie Gleichenberg—Feldbach und die westliche Strecke der ungarischen Westbahn wird die kürzeste Verbindung mit der Landeshauptstadt Graz hergestellt und erscheinen in dieser Beziehung die Ausführungen der Handels- und Gewerbekammer in Graz sowie der Stadtgemeinde Graz zutreffend, für den Durchzugsverkehr in westlicher Richtung, insbesondere nach Graz und vice versa, ist daher der Anschluß in Feldbach der günstigere.

Dies ist aber auch für den nördlichen Verkehr in dem Falle zutreffend, als die Wechselbahn von Hartberg nach Gleisdorf fortgesetzt wird.

Die Bedienung eines Durchzugsverkehrs in der Relation Gleichenberg—Fehring—Fürstenfeld—Hartberg erscheint mit Rücksicht auf die ungünstigen Anlageverhältnisse der Betriebslinie Fehring—Fürstenfeld—Hartberg nur nach entsprechender Umgestaltung dieser Linie möglich.

Findet diese Umgestaltung nicht statt, so ist bei Ausführung der Bahn Hartberg—Gleisdorf auch für die Bedienung des Durchzugsverkehrs die Linie Feldbach—Gleichenberg bauwürdiger als die Linie Fehring—Gleichenberg.“

Das ist das amtliche Gutachten, welchem das Ergebnis der Trassenrevision zugrunde liegt. Das Kommissionsgutachten über Feldbach—Gleichenberg spricht sich konsequent selbstverständlich für die Linie Feldbach—Gleichenberg aus. Nach einem so klaren Gutachten der Kommissionen ist es nur natürlich, daß das Eisenbahnministerium sich ebenfalls auf diesen Standpunkt stellen mußte und der Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 28. September 1908 nimmt ebenfalls in klarer und bestimmter Weise im Sinne des von mir vorgetragenen Kommissionsgutachten für Feldbach Stellung.

Meine sehr verehrten Herren! So liegen die Dinge. Ich glaube wohl, bei genauer Kenntnis der Sachlage sagen zu dürfen, daß, wenn es gelingen würde, einen Beschluß zumege zu bringen, der gegen Feldbach und für Fehring spricht, daß man damit lediglich nur das eine erreichen könnte, daß wichtige steirische Eisenbahnbauten auf unabsehbare Zeit verschoben würden. (Zustimmung.) Jetzt gibt es keine Änderung mehr, höchstens eine Verhinderung. Mit der Erbauung oder Nichterbauung der Eisenbahnlinie Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg hängt aber der Bestand oder Nichtbestand des Kurortes Gleichenberg zusammen. Dieser einst so großartig frequentierte Kurort geht, wenn dieser Eisenbahnbau nicht in baldiger Zeit zustande kommt, zugrunde. Jeder, der die Verhältnisse kennt, wird mir Recht geben. Gleichenberg muß ohne Eisenbahn zugrunde gehen, die Stadt Fürstenfeld wird aber durch den Anschluß in Feldbach nicht zugrunde gehen. Ich begreife, daß der Kollege P f e r s c h y als Bürgermeister der Stadt Fürstenfeld sich pflichtgemäß für die Interessen der Stadt Fürstenfeld einsetzt. Wir könnten es nicht anders erwarten. Ich bin überzeugt, daß die Bevölkerung des Bezirkes Feldbach die schwierige Lage, in der sich ihr Landtagsabgeordneter, der Herr Abgeordnete P f e r s c h y da befindet, berücksichtigen wird. Für mich aber steht es fest und davon kann mich niemand abbringen, daß die Existenz des Kurortes Gleichenberg mit dieser Eisenbahn in engster Weise verbunden ist. Gleichenberg ist eine Perle der Steiermark und auch heute noch einer der bedeutendsten Kurorte des Landes, der ich weiß nicht von wo überall her besucht wird. Ich werde daher unter allen Umständen dafür eintreten, daß jene Linie gewählt wird,

welche es ermöglicht, daß Gleichenberg so rasch als möglich eine Eisenbahn bekommt. Weil dies nur möglich ist, wenn Feldbach gewählt wird, die Bahn aber unmöglich gemacht würde, wenn man einen anderen Standpunkt einnimmt. Ich bin daher, wenn ich meine Pflicht erfüllen will, gezwungen, so unangenehm dies für meine Position ist, mich rückhaltlos für die Erbauung der Strecke Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg einzusetzen.

Der Herr Abgeordnete S t o c k e r hat in seinen Ausführungen gemeint, daß die Bestrebungen für die Erbauung der Eisenbahn ab Feldbach Sonderbestrebungen seien, die nicht dem öffentlichen Interesse dienen. Dies hat er nachdrücklich betont. Ich würdige den Standpunkt des Herrn Abgeordneten S t o c k e r durchaus und finde es selbstverständlich, wenn er für die Fehring-er Strecke eintritt, weil er doch Mitglied der Fürstenfelder Bezirksvertretung und außerdem direkt interessiert ist.

Aber der Herr Kollege S t o c k e r hat nicht das Recht, die Interessen, die eine andere Stadt, ein anderes Gebiet betreffen, einfach derart zu negieren, daß er von Sonderbestrebungen spricht, die nicht im öffentlichen Interesse liegen. Ich gebe ohneweiters zu, daß die Vertreter aus Fürstenfeld und aus der Umgebung von Fürstenfeld im öffentlichen Interesse der Stadt Fürstenfeld und ihres Bezirkes wirken, aber sie müssen auch den anderen das Recht zubilligen, auch für die Interessen weiterer Gebiete zu wirken. Wenn man in diesem Zusammenhange einen anderen Standpunkt einnimmt und im konkreten Falle für die Stadt und den Bezirk Feldbach eintritt, dann darf nicht gesagt werden, daß man förmlich Privatinteressen vertritt. Auch das sind, meine Herren, öffentliche Interessen. Herr S t o c k e r, so spielen wir nicht. (Beifall.) Ich will das hohe Haus nicht länger aufhalten, ich bitte nur, dem Antrage des Herrn Berichterstatters Ihre Zustimmung zu erteilen. (Beifall.)

Abg. **Orniq** (St.-G. Pettau): Hohes Haus! Es unterliegt gar keinem Zweifel, daß das vom Herrn Abgeordneten Dr. K o r o š e c ausgesprochene Bedenken, daß, wenn die Bahn nach dem heutigen Programm in Friedau enden würde, die Gefahr besteht, daß sie dann über Friedau hinaus nach Agram sofort weiter hinunter nach Bosnien die Verbindung herstellt. Diese Befürchtung teile ich heute nicht mehr. Ich habe sie auch geteilt, aber aus der Stimmung des hohen Hauses einerseits und den freiwilligen, offenherzigen Mitteilungen des Herrn Finanzreferenten Dr. v. K a a n andererseits konnte man

schließen, daß die Fortsetzung der Bahn Pettau—Kobitzsch und später noch Mann—Rudolfswerth erfolgen wird. In dem Momente, als dies eintrifft, entfällt die Befürchtung, daß bei Friedau die Drau überseht und die steirische Bahn verlassen würde. Ich würde aber als Abgeordneter des Marktes St. Leonhard gegen die jetzt in Verhandlung stehende Vorlage stimmen müssen, wenn nicht eine bestimmte Vereinbarung zwischen beiden Eisenbahn-Ausschüssen von Radkersburg und von Pettau, welchem ich auch angehöre, bestünde, nach welcher sich die Herren von Radkersburg verpflichtet haben, die Trassierung der Bahn von Radkersburg über St. Leonhard, Dreifaltigkeit und Pettau mit unserem Einvernehmen durchzuführen. Ich bin vollkommen überzeugt, daß die Radkersburger diese Vereinbarung einhalten werden und deshalb werde ich für die Vorlage stimmen.

Landes-Ausschuß-Mitglied **Dr. v. Raan**: Angesichts der ziemlich weit ausholenden Erörterungen über den Widerstreit der Lokalbahnprojekte Feldbach—Gleichenberg einerseits und Fehring—Gleichenberg—Radkersburg andererseits, scheint es Pflicht des Landes-Ausschuß-Mitgliedes, mit wenigen Worten den Standpunkt des Landes-Ausschusses diesen Projekten gegenüber festzulegen. Unsere Stellung war von vornherein eine neutrale und es ist selbstverständlich, daß sich der Landes-Ausschuß bei der Beurteilung dieser Frage nicht auf den Standpunkt einzelner Bezirksinteressen stellen konnte.

Für den Landes-Ausschuß kommen für die Beurteilung der größeren oder geringeren Bauwürdigkeit einer Lokalbahn nur allgemeine verkehrspolitische, volkswirtschaftliche und finanzielle Gesichtspunkte in Frage. Es muß nun gewiß zugegeben werden, daß für beide vorliegende Varianten, somit auch für den Anschluß in Fehring, eine Reihe ganz plausibler Gründe ins Treffen geführt werden können. Aus diesem Grunde hat der Landes-Ausschuß, wie ich schon früher betont habe, zunächst eine neutrale Stellung eingenommen und hat abgewartet, welche Klärung rücksichtlich der Ausführungsaussichten beider Projekte im Zuge der Vorarbeiten eintreten würde. In dieser Richtung hat Herr Abgeordneter **Cinipinner** bereits auf das altemäßig belegte Material hingewiesen. Für den Landes-Ausschuß in Vertretung der Gesamtinteressen des Landes war vor allem ein Gesichtspunkt maßgebend. Es mußte vermieden werden, daß im Widerstreite zweier Projekte eines das andere hindert, ohne der eigenen Ausführungsmöglichkeit näher zu kommen, eine Gefahr,

die bei jeder Lokalbahn, welcher sich Hemmnungen durch Konkurrenzprojekte entgegenstellen, im hohen Grade vorhanden ist.

Wer jemals bei der Geburt einer Lokalbahn Hebammendienste geleistet hat, weiß, wie unendlich schwer ein solcher Akt vor sich geht, auch wenn keine äußeren Hindernisse vorhanden sind, nun aber erst dann, wenn solche in Form eines Widerstreites konkurrierender Projekte an den Tag treten.

Der Staatsverwaltung macht es begreiflicher Weise ein nur sehr mäßiges Vergnügen, Stammaktienbeiträge zu leisten, und wenn sie aus einer solchen Zusicherung mit Anstand herauskommen kann, ist es dem Finanzminister nicht übel zu nehmen, daß er die Gelegenheit hiezu ergreift. Eine bessere Gelegenheit herauszurutschen, kann man sich aber gar nicht denken, als durch den Widerstreit zweier Projekte, welchen gegenseitig die Bauwürdigkeit abgestritten wird. Die naturgemäße Folge ist, daß gar keines zur Ausführung kommt.

Bei dieser Sachlage mußte der Landes-Ausschuß in sein Eisenbahnbauprogramm jenes Projekt aufnehmen, welches bei mindestens gleicher verkehrspolitischer und volkswirtschaftlicher Wichtigkeit in der finanziellen Vorbereitung wesentlich weiter vorgeschritten war. Das ist nun bei dem Projekte der Lokalbahn Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg einerseits infolge der tatsächlich ungewöhnlich hohen Stammaktienzeichnungen der Interessenten im Betrage von fast 1,000.000 K und andererseits durch die Aufnahme dieses Projektes in die Lokalbahnvorlage mit dem Subventionsbetrage von 2,000.000 K der Fall.

Der Landes-Ausschuß hätte ganz zweifellos in gleicher Weise eine Heranziehung des Lokaleisenbahnfonds zu den Baukosten der Linie Fehring—Gleichenberg—Burkla beantragt, wenn eben diese Linie in die Lokalbahnvorlage an Stelle des Projektes Feldbach—Radkersburg aufgenommen worden wäre. Nun ist dies aber nicht geschehen und es kann nicht Sache des Landes-Ausschusses sein, in der Lokalbahnvorlage eine Substitution dieser Linie anzustreben. Dies hätte eine einseitige Stellungnahme bedeutet, zu welcher das vorliegende Material gewiß keine Grundlagen bietet. Infolgedessen mußte der Landes-Ausschuß, wenn er sich nicht überhaupt beiden Projekten gegenüber ablehnend verhalten wollte, gar nichts tun, seine Förderung jenem Projekte zuwenden, bezüglich dessen die wesentlichsten Vorbedingungen der Ausführbarkeit gegeben waren.

Das, meine Herren, ist der Standpunkt des

Landes-Ausschusses, der sich von keiner parteilichen Stellungnahme leiten ließ, sondern lediglich der Tatsache Rechnung trägt, daß die Ausführung beider Projekte nebeneinander eine Unmöglichkeit ist, und der infolgedessen nach dem greifen mußte, welches nach der objektiven Sachlage der Ausführlichkeitsmöglichkeit näherliegt. (Lebhafter Beifall.)

Abg. **Reitter** (St.-G. Radkersburg): Es ist selbstverständlich, daß ich den Gegnern dieser Vorlage keinen Vorwurf machen kann, sondern im Gegenteil den Standpunkt ihrer Interessenvertretung begreiflich finden muß. Infolgedessen müssen sie auch mir als Vertreter der Stadt Radkersburg zugestehen, daß ich die Durchführung dieses Projektes auf das freudigste begrüße und dieselbe tatkräftig unterstützen muß. Etwas überrascht war ich über den Einwand der beiden Herren Vertreter von St. Leonhard, welche das Projekt, welches man nach den beiderseitigen Vereinbarungen der Eisenbahn-Ausschüsse schon als erledigt betrachten konnte, heute wieder aufs Tapet gebracht haben.

Meine Herren, solche Projekte darf man nicht allein nach der Karte betrachten, sondern nach der Wirklichkeit. Der Bezirk Ober-Radkersburg hätte durch diese Fortführung der Trasse über Burkla nichts profitiert. Die Trasse wäre an der Peripherie des Bezirkes gegangen und damit wäre ein sehr wohlhabender und produktionsfähiger Bezirk vom Verkehre vollkommen ausgeschaltet gewesen. Das ist aber bei dem von uns vereinbarten Projekte über Radkersburg—St. Leonhard—Pettau nicht der Fall. Burkla ist nur acht Kilometer von Radkersburg entfernt. Die Befürchtung, daß die Durchführung der Trasse über Radkersburg Steiermark vollständig in der weiteren Fortsetzung der Bahn ausgeschlossen würde, ist gleich wie bei Burkla. Ich will mich mit der Widerlegung dieser Ansicht nicht weiter befassen. Ich finde diese Ansicht ja begreiflich, weil jeder der Herren Abgeordneten die Pflicht hat, die Interessen seiner Wähler zu vertreten, aber ich glaube, daß die Durchführung des ganzen Programmes zur allseitigen Zufriedenheit aller Bewohner der Untersteiermark führen wird.

Nachdem ich schon beim Worte bin, möchte ich eine Abänderung des Absatzes h der Vorlage mir zu beantragen erlauben. Dieser Absatz h lautet (liest):

„h) Der zugesicherte Beitrag des steirischen Lokaleisenbahnfonds verfällt, wenn nicht die Bahn im Jahre 1915 begonnen und längstens zwei Jahre später dem öffentlichen Verkehre übergeben wird.“

Meine Herren, Sie wissen ja, aus dem Schicksal

der jetzigen Lokalbahnvorlage, wie lange es gedauert hat, bis dieselbe zustande gekommen ist und Sie kennen ja die Zufälligkeiten, die dieser Lokalbahnvorlage noch passieren können, bis sie im Abgeordnetenhanse erledigt sein wird. Deshalb erlaube ich mir, eine stilistische Änderung dieses Absatzes h zu beantragen (liest):

„Der zugesicherte Beitrag des steiermärkischen Landes-Eisenbahnfonds verfällt, wenn nicht die Bahn mindestens zwei Jahre nach verfassungsmäßiger Verabschiedung der Lokalbahnvorlage begonnen und längstens zwei Jahre später dem öffentlichen Verkehre übergeben wird.“

Ich bitte, diesem Abänderungsantrage zuzustimmen. (Beifall.)

(Der Antrag wird genügend unterstützt.)

Abg. **Stoder** (M. W. Feldbach): Ich muß auf die Bemerkung des Herrn Abg. Einspinner zurückkommen, welcher von Sonderbestrebungen gesprochen hat. (Abg. Einspinner: „Im öffentlichen Interesse!“) Ich bitte, Herr Kollege, ich habe auf das Landeseisenbahn-Bauprogramm hingewiesen, auf welches man sich seinerzeit geeinigt hat, und zwar auf die Fortsetzung der Wechselbahn von Fehring über Gleichenberg nach Radkersburg, und daß dann die Möglichkeit gegeben wäre, eine Abzweigung von Studenzen über Kirchbach nach Leibnitz durchzusetzen. Nun fragt es sich, was mehr im öffentlichen Interesse gelegen ist, wenn zwei Bahnlinien geschaffen werden können oder nur eine; mein Standpunkt ist, daß es notwendig und wichtig gewesen wäre, vorher zu beraten, ob auch von Studenzen über Kirchbach nach Leibnitz in Zukunft eine Bahn nach dem anerkannten Landeseisenbahn-Bauprogramm erbaut werden soll oder nicht.

Ich glaube daher, daß es für die ländliche Bevölkerung gut, vorteilhaft und besser ist, wenn man mehrere Verkehrsstraßen baut, als wenn nur ein Eisenbahnprojekt durchgeführt werden kann.

Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. **v. Raau**: Hohes Haus! Zum Abänderungsantrage des Herrn Abgeordneten Reitter erlaube ich mir namens des Landes-Ausschusses Stellung zu nehmen.

Die Bestimmung einer Präklusivfrist für den Beitrag des Lokaleisenbahn-Fonds gründet sich auf die Erwägung, daß eine allzulange zeitliche Bindung nicht wünschenswert ist, weil sich die Voraussetzungen und Verhältnisse eines Bahnbaues im Laufe der Zeit unter Umständen vollständig ändern können, und weil eine solche Bindung eine Hinderung der Unterstützung

späterer, vielleicht lebensfähigerer Projekte bedenten kann.

Es lassen sich für den Abänderungsantrag des Herrn Abgeordneten Reitter immerhin gewichtige Argumente anführen, besonders, daß der Zeitpunkt der Gesetzgebung der Lokalbahnvorlage heute leider mit voller Bestimmtheit nicht vorhergesehen werden kann.

Aus diesem Gesichtspunkte erklärt sich der Landes-Ausschuß mit dem Abänderungsantrage des Herrn Abgeordneten Reitter einverstanden, macht aber darauf aufmerksam, daß, um nicht eine Ungleichmäßigkeit herbeizuführen, dann wohl eine ähnliche Abänderung der Präklusivfristen rücksichtlich der übrigen, heute in Verhandlung stehenden, auf gleicher Grundlage aufgebauten Lokalbahnprojekte erfolgen müßte.

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

Berichterstatter Wagner: Hoher Landtag! Nach den verschiedenartigen Ausführungen der geehrten Herren Vorredner glaube ich, mich kurz fassen zu können, damit wir zur Beschlußfassung kommen und möchte mir nur erlauben, gegenüber dem ersten Redner, Herrn Abg. Pferschy, einiges zu erwidern. Was seinen Antrag anbelangt, der eine Verschleppung bedeutet, nämlich den Ausbau der Bahnstrecke über Fürstenfeld, Fehring nach Gleichenberg, so muß ich selbstverständlich dagegen Stellung nehmen, und bitte das hohe Haus, diesen Antrag abzulehnen.

Was der Herr Kollege Pferschy ausgeführt hat, betrifft das Projekt Fehring—Gleichenberg. In dieser ersten Trasse da scheint mir, daß der Herr Kollege diese Gegend zu selten bereist hat; ich kenne die Gegend sehr gut, sie ist von großer wirtschaftlicher Bedeutung, was auch schon im Protokolle der Trassenrevision unter Hinweis auf die hautechnischen und volkswirtschaftlichen Vorteile gegenüber der Trasse über Fehring ausgesprochen erscheint. Tatsächlich wurde von den Bewerbern für die Eisenbahn Fehring—Gleichenberg eine neue Trasse bestimmt, aber nicht mehr kommissioniert — sohin nur mehr die eine Trasse von Feldbach nach Gleichenberg—Radkersburg in Wirklichkeit besteht. Volkswirtschaftlich wird im Verkehr das fruchtbare Gnafertal mit dem Markte Gnas bis zur Bezirksgrenze, ja sogar zum Teile der Bezirk Mureck und Kirchbach, das

Brusdorfertal und Stradnertal einbezogen und erschlossen.

Es haben diese Gegenden für die Einbeziehung in den Eisenbahnverkehr von Feldbach aus einen höheren Wert mit einer Bahn zu durchziehen, und infolgedessen ist die zweite Trasse gegenstandslos — welche übrigens, indem die erste eigentlich nicht mehr besteht, gar nicht kommissioniert erscheint.

Unter den Förderern danke ich besonders auch Herrn Abg. Einspinner, der die Sache heute so allgemein behandelt hat, so daß mir sehr wenig zu sagen übrig geblieben ist.

Nun möchte ich noch zu den Ausführungen meines Herrn Kollegen Abg. Stocker, der sich zum Worte gemeldet hat, und für die Strecke Studenzen—Kirchbach eingetreten ist und gemeint hat, daß auch diese Linie in Betracht gezogen werden soll, einiges bemerken. Ich habe in dieser Hinsicht selbst eine Petition überreicht und es ist daher selbstverständlich, daß ich auch für diese Linie eintrete; dieser Gegenstand steht aber heute nicht in Verhandlung und Kollege Stocker ist daher im Irrtum, wenn er diese Bahnlinie mit der in Verhandlung stehenden Bahnlinie verquicken will. Das wäre wirklich nur eine Verschleppung. Das wollte ich richtig gestellt haben. Ich komme nun zum Schlusse! Der Herr Kollege Arenn hat seinen Standpunkt gewahrt; ich stimme ihm in dieser Richtung bereits bei, insbesondere dem Vorwurf gegen den Verwaltungsrat der Fürstenfelder Bahn. Jeder hat das Recht, seinen Standpunkt zu wahren, es ist ihm freigestellt, dies zu tun.

Nun komme ich zum Antrage Reitter, der mir ganz sympathisch ist. Natürlich hat ihn der kombinierte Finanz- und Eisenbahnausschuß nicht aufgestellt, aber ich weiß, daß ich der Zustimmung desselben sicher bin und empfehle den Antrag der Annahme des hohen Hauses.

Ich komme nun zum Schlusse und beantrage, daß die Berichte, Beilage Nr. 210 und 379, als erledigt zu betrachten sind. Ich glaube, wir können jetzt abstimmen, da die Angelegenheit eingehend besprochen und die Wichtigkeit, für die Bahn Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg zu stimmen, gewiß anerkannt ist.

Landeshauptmann: Gegenstand der Abstimmung sind die Anträge, welche soeben durch den Herrn Berichterstatter zur Verlesung gelangt sind, der Abänderungsantrag zu Punkt h, welchen Herr Abg. Reitter gestellt hat, und der Antrag des Herrn Abg. Pferschy.

Ich glaube, daß ich von der Verlesung der An-

träge des kombinierten Ausschusses und des Abänderungsantrages des Herrn Abg. Reitter absehen darf. (Nach einer Pause.) Es wird dieses Begehren nicht gestellt und möchte ich mir nur erlauben, den Antrag des Herrn Abg. Pferschy noch einmal zur Verlesung zu bringen, weil ich denselben als Gegenantrag gegen die ganze Vorlage auffasse und beabsichtige, ihn zuerst zur Abstimmung zu stellen.

Der Abänderungsantrag des Herrn Abg. Pferschy lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, bei der hohen Regierung dahin zu wirken, daß die südliche Fortsetzung der Wechselbahn nicht von Feldbach, sondern von Fehring aus erfolge, wie dies schon im Reichsgesetze vom 17. Mai 1873, welches die Allerhöchste Sanction erhielt, festgelegt wurde.

Weiters wolle der hohe Landtag Beiträge aus Landesmitteln für den Bau der Bahn nur unter der Bedingung gewähren, daß selbe von Fehring aus gebaut werde.“

Bei der Abstimmung gedenke ich nunmehr so vorzugehen, daß ich zuerst den Antrag des Herrn Abg. Pferschy zur Abstimmung stelle, dann den Antrag des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses in den Punkten bis einschließlich g, sodann die Abänderung, die zum Punkte h von dem Herrn Abg. Reitter beantragt worden ist und, falls dieser Abänderungsantrag nicht angenommen wird, den Punkt h in der Fassung des Ausschusses.

Ist hinsichtlich des von mir für die Durchführung der Abstimmung in Aussicht genommenen Vorganges etwas zu bemerken? (Nach einer Pause.)

Es meldet sich keiner der Herren zum Worte; ich werde daher bei der Abstimmung so vorgehen, wie ich es in Aussicht genommen habe und erlaube diejenigen Herren, welche den von mir soeben verlesenen Antrag des Herrn Abg. Pferschy zustimmen wollen, sich von ihren Sitzen zu erheben. (Geschicht.)

Der Antrag ist abgelehnt.

Wir gelangen zur Abstimmung über den Antrag des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses, welcher lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Es wird die Heranziehung des steirischen Lokal-eisenbahnfondes zu der Kapitalsbeschaffung für den Bau der Lokalbahn Feldbach — Gleichenberg — Madfersburg in nachstehender Weise und unter den nachstehenden Voraussetzungen genehmigt:

a bis einschließlich g.“

Ich glaube, daß die Herren mir die Verlesung er-

lassen. (Nach einer Pause.) Es erhebt sich kein Widerspruch.

Diejenigen Herren, welche den Antrag des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses von Beginn bis einschließlich des Punktes g annehmen wollen, bitte ich, sich von ihren Sitzen zu erheben. (Geschicht.)

Ist angenommen.

Wir gelangen zum Abänderungsantrage des Herrn Abg. Reitter, welcher lautet (liest):

„Der zugesicherte Beitrag des steiermärkischen Landes-eisenbahnfondes verfällt, wenn nicht die Bahn mindestens zwei Jahre nach verfassungsmäßiger Verabschiedung der Lokalbahnvorlage begonnen und längstens zwei Jahre später dem öffentlichen Verkehre übergeben wird.“

Diejenigen Herren, welche diesen Abänderungsantrag annehmen wollen, bitte ich, sich von ihren Sitzen zu erheben. (Geschicht.)

Der Antrag des Herrn Abg. Reitter hat die Mehrheit gefunden, somit entfällt die Abstimmung über den Antrag des Sonder-Ausschusses bezüglich des Punktes h.

Mit diesem Punkte der Tagesordnung erledigt sich auch die Landtagsbeilage Nr. 210.

Wir gelangen nunmehr zum Punkte 13 der Tagesordnung, das ist der mündliche Bericht des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 381, in Angelegenheit des Bahnbauens Luttenberg—Friedau.

Berichterstatter ist der Herr Abg. Drnig, dem ich das Wort erteile und den ich erlaube, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses **Drnig** (von der Tribüne): Hohes Haus! Der kombinierte Finanz- und Eisenbahn-Ausschuß hat den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 381, in genaue Beratung gezogen und alle darin festgelegten Begründungen gutgeheißen. Er hat sich einhellig an die Anträge des Landes-Ausschusses angeschlossen.

Ich gestatte mir daher, von einer näheren Begründung der Erläuterungen abzugehen, weil sich eigentlich alles schon in der vorhergehenden Debatte abgepielt hat. Einzig zu bemerken wäre, daß diese Bahn heute eine Sackbahn ist und durch den Anschluß mit Friedau aufhört, eine Sackbahn zu sein und dadurch beide Städte und Bezirke einen äußerst wertvollen Erfolg erzielen werden.

Der Antrag des Landes-Ausschusses, welchem

der kombinierte Ausschuß zugestimmt hat, lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Es wird die Heranziehung des steirischen Lokaleisenbahnfondes zu der Kapitalsbeschaffung für den Bau der Lokalbahnstrecke Luttenberg—Friedau in nachstehender Weise und unter nachbezeichneten Voraussetzungen genehmigt.

a) Sofern auf Rechnung des effektiven Anlagekapitales seitens der k. k. Staatsverwaltung ein Beitrag von 1.040.000 K gegen Überlassung von Stammaktien II. Emission der den Bau der bezeichneten Linie durchführenden Aktiengesellschaft Lokalbahn Radfersburg—Luttenberg, die zum vollen Nennwerte zu übernehmen sind, gesichert erscheint, wird der Landes-Ausschuß ermächtigt, aus dem steirischen Lokaleisenbahnfond einen Betrag von 250.000 K gegen Überlassung von vierprozentigen Prioritätsaktien der bezeichneten Aktiengesellschaft, die auf Grund des Geldkurses der vierprozentigen Mai-Rente am Übergabstage zu berechnen sein werden, zu leisten und den obbezeichneten Betrag durch Veräußerung von Wertpapieren des Lokaleisenbahnfondes zu beschaffen.

b) Den gemäß Punkt a vom steirischen Lokaleisenbahnfond zu übernehmenden Prioritätsaktien kommt rücksichtlich der vierprozentigen Verzinsung und der Kapitalstilgung innerhalb der Konzessionsdauer der Vorrang vor sämtlichen Stammaktien der Aktiengesellschaft Lokalbahn Radfersburg—Luttenberg zu, dagegen stehen dieselben den bereits ausgegebenen Prioritätsaktien der genannten Aktiengesellschaft im Range nach und kann weiters den behufs Beschaffung des noch restlichen effektiven Anlagekapitales auszugebenden Prioritätstitres für die Verzinsung bis zum Höchstausmaße von fünf Prozent und die Tilgung innerhalb der Konzessionsdauer der Vorrang vor den vom Lokaleisenbahnfond zu übernehmenden Prioritätsaktien eingeräumt werden.

c) Aus dem Gesamtergebnis der vom steiermärkischen Landes-Ausschusse zu überprüfenden Rentabilitätsberechnungen der Linien Radfersburg—Luttenberg und Luttenberg—Friedau muß sich die Verzinsungs- und Tilgungsmöglichkeit der vom steirischen Lokaleisenbahnfond zu übernehmenden Prioritätsaktien unter Bedachtnahme auf die gesamte Finanzierung der Lokalbahn ergeben.

d) Es ist der Nachweis zu erbringen, daß auch die Aufbringung des nach den obangeführten Beiträgen noch verbleibenden Restes des effektiven

Anlagekapitales nach Maßgabe des vom k. k. Eisenbahnministerium festzusetzenden Voranschlages vollkommen sichergestellt ist.

e) Der steiermärkische Landes-Ausschuß ist den Konzessionsverhandlungen beizuziehen und ist demselben die entsprechende Einflußnahme gemäß § 7 des Gesetzes vom 11. Februar 1890, L.-G.-Bl. Nr. 22, auf die Bauvergebung und Finanzierung sowie den Abschluß der Betriebsverträge vorzubehalten, und mit ihm auch das Einvernehmen betreffs der erforderlichen Änderung der Statuten der Aktiengesellschaft Lokalbahn Radfersburg—Luttenberg zu pflegen.

f) Dem steiermärkischen Landes-Ausschusse ist eine zweite Virilstimme im Verwaltungsrate der Aktiengesellschaft Lokalbahn Radfersburg—Luttenberg unbeschadet des ihm nach Maßgabe seines Aktienbesitzes zustehenden Stimmrechtes in der Generalversammlung einzuräumen.

g) Die Flüssigstellung des Lokaleisenbahnfondbeitrages hat gegen Übernahme der Prioritätsaktien vierzehn Tage nach anstandsloser Übergabe der neuen Bahnlinie in den öffentlichen Verkehr zu erfolgen.

h) Der zugesicherte Beitrag des steirischen Lokaleisenbahnfondes verfällt, wenn nicht die Bahn im Jahre 1915 begonnen und längstens zwei Jahre später dem öffentlichen Verkehre übergeben wird.“

Abg. **Meško** (L.-G. Pettau —f. beginnt seine Rede in slowenischer Sprache): Hohes Haus! Der in Verhandlung stehende Antrag bezüglich des Ausbaues der Eisenbahnlinie Luttenberg—Friedau ist für die erwähnten Bezirke von größter Bedeutung, sowohl in wirtschaftlicher als auch in kultureller Beziehung. Die Bevölkerung der erwähnten Bezirke beschäftigt sich hauptsächlich mit Weinbau und Viehzucht. Sie kann infolge der sehr entlegenen Eisenbahn ihre Produkte nicht gut verwerten. Wenn die Lokalbahn Radfersburg bis Friedau hergestellt wird, wird es in dieser Beziehung auch besser werden. Daher haben wir slowenischen Abgeordneten von den Bezirken, welche große Lasten zu tragen bereit sind, immer den Ausbau angestrebt und die Vorbereitung gefördert.

Nun erhielt gestern der Slovenski-Klub folgendes Telegramm (liest in slowenischer Sprache und fährt deutsch fort): „Im Friedauer und Luttenberger Bezirke hat sich das Gerücht verbreitet, daß die slowenischen Abgeordneten gegen den projektierten Bahnbau Friedau—Luttenberg zu stimmen gedenken. Die Aufregung ist groß; das darf unter keinen Umständen geschehen. Dechant Turkovič.“

Nun können die Herren im ganzen Hause, welche unseren Standpunkt in dieser Frage kennen, daraus ersehen, auf welche Weise unsere politischen Gegner mit Unwahrheiten gegen unsere Partei sogar in wichtigen, wirtschaftlichen Fragen die Bevölkerung aufheben und irreführen wollen.

Ich bitte den hohen Landtag, dem Antrage zuzustimmen, wofür die Bevölkerung der Bezirke Luttenberg und Friedau dem hohen Landtage dankbar sein werden.

Abg. **Reitter** (St.-G. Radkersburg): Hoher Landtag! Mit Bezug auf die Erklärung des Herrn Landes-Ausschuß-Mitgliedes Dr. v. Raan beantrage ich auch bei dieser Vorlage den Abschluß dahin abzuändern, daß es heißen soll (liest):

„Der zugesicherte Beitrag des steiermärkischen Landes-Eisenbahnfondes verfällt, wenn nicht die Bahn mindestens zwei Jahre nach verfassungsmäßiger Verabschiedung der Lokalbahnvorlage begonnen und längstens zwei Jahre später dem öffentlichen Verkehr übergeben wird.“

(Der Antrag wird genügend unterstützt.)

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

Berichterstatter **Ornig:** Ich verzichte.

Landeshauptmann: Der Herr Berichterstatter verzichtet auf das Schlußwort und schließt sich dem Abänderungsantrage des Herrn Abg. Reitter an.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung. Gegenstand derselben ist der Antrag des kombinierten Ausschusses, den der Herr Berichterstatter soeben zur Verlesung gebracht hat und der von ihm aufgenommene Antrag des Herrn Abg. Reitter, einschließlich des Punktes g und an Stelle des Punktes h wäre der Abänderungsantrag des Herrn Abg. Reitter zu setzen, welcher lautet (liest):

„Der zugesicherte Beitrag des steiermärkischen Landes-Eisenbahnfondes verfällt, wenn nicht die Bahn mindestens zwei Jahre nach verfassungsmäßiger Verabschiedung der Lokalbahnvorlage begonnen und längstens zwei Jahre später dem öffentlichen Verkehr übergeben wird.“

Ich möchte mir den Vorschlag erlauben, daß das hohe Haus gestatte, daß die Abstimmung über die Gesamtheit des Antrages des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses einschließlich dem Abänderungsantrage des Herrn Abg. Reitter unter einem vorgenommen werde. Wenn dagegen nichts einge-

wendet wird, so werde ich so vorgehen. Da der Antrag des kombinierten Ausschusses in der Beilage Nr. 381 auch im Drucke vorliegt, glaube ich, eine neuerliche Verlesung des Antrages unterlassen zu können. (Nach einer Pause.)

Es wird dies nicht begehrt. Ich ersuche jene Herren, welche den von mir soeben bekannt gegebenen Antrag des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses und den Antrag des Herrn Abgeordneten Reitter annehmen wollen, sich von den Sitzen zu erheben. (Geschicht.) Der Antrag ist angenommen. Mit diesem Antrage erledigt sich auch die Landtagsbeilage Nr. 21 und bitte ich, dies zur Kenntnis nehmen zu wollen.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

mündliche Bericht des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 382, betreffend den Bau der Lokalbahn Seebach—Turnau—Gußwerk.

Berichterstatter ist Herr Abg. Capra, dem ich das Wort erteile und den ich ersuche, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses **Capra** (von der Tribüne): Hohes Haus! Ich habe namens des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses Bericht zu erstatten über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 382, betreffend den Bau der Lokalbahn Seebach—Turnau—Gußwerk.

Meine sehr verehrten Herren! Die Notwendigkeit der Fortsetzung der Lokalbahn Kapfenberg—Seebach—Turnau wurde schon zur Zeit der Erbauung dieser Landesbahn erkannt und schon im Jahre 1894 hat eine steirische Trassierungsabteilung dem Landes-Ausschusse eine generelle Studie über eine Bahnverbindung mit Mariazell auf der gegenwärtig verfolgten Trasse vorgelegt und als einzig rationelle Lösung dieser Bahnfrage empfohlen. Damals aber war eine Staatsbeihilfe nicht zu erwarten und es mußte daher auf die Realisierung des Gedankens infolge der zu erwartenden finanziellen Schwierigkeiten einstweilen verzichtet werden. Als aber vor acht Jahren das bis dahin vom Weltverkehr weit abgelegene Mariazell durch die Erbauung der niederösterreichisch-steirischen Alpenbahn an St. Völten und Wien angeschlossen wurde, und zu befürchten war, daß der Bezirk Mariazell mit allen seinen Beziehungen dem eigenen Lande entfremdet werde, hat der Gedanke

dieser Bahnverbindung neue Belebung erfahren, denn man mußte darauf bedacht sein, diese landschaftlich herrlichen und verkehrsreichen Gebiete an das Mutterland wieder enger anzuknüpfen. Ein auf dieses Projekt abzielender, im Jahre 1907 im Landtage eingebrachter Antrag erfreute sich der ungeteilten Zustimmung des hohen Hauses, und der Landes-Ausschuß hat sowohl in der in Verhandlung stehenden als auch in früheren Vorlagen die wirtschaftliche Bedeutung dieser Bahnverbindung für das Land Steiermark vollauf gewürdigt und die Verfolgung dieses Projektes auf das wärmste gefördert.

Das Land ist aber auch an der Verwirklichung desselben in hohem Maße interessiert, da Handel und Gewerbe, Weinbau und Landwirtschaft durch den dauernden Verlust eines aufnahmefähigen Absatzgebietes außerordentlich geschädigt sein würden.

Die Ausführung des gedachten Projektes hat mit der Lokalbahnvorlage eine greifbare Gestalt angenommen und ich muß dankend der Bemühungen der Herren Reichsratsabgeordneten gedenken, welchen der günstige Anteil unseres Landes an dieser Vorlage zuzuschreiben ist.

Zum Schlusse gestatten Sie mir in meiner Eigenschaft als Obmann eines Lokalkomitees, welches eine Interessentenversammlung gewählt hat, zu erwähnen, daß dieses Komitee alle Vorarbeiten durchgeführt hat, worin es durch den Bezirk Mariazell durch die opferwillige Übernahme der Projektskosten wesentlich unterstützt wurde, sowie es ebenso eine wesentliche Förderung durch die unausgesetzten Bemühungen seines Mitgliedes, des Herrn Reichsratsabgeordneten Schöiswohl erfahren hat.

Zur Vorlage übergehend, erlaube ich mir namens des Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses folgenden Antrag zu stellen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Es wird die Heranziehung des steirischen Lokaleisenbahnfondes zu der Kapitalbeschaffung für den Bau der Lokalbahn Seebach—Turnau—Gufzwerk in nachstehender Weise und unter den nachbezeichneten Voraussetzungen genehmigt:

I. a) Soferne ohne weitere Heranziehung des Landes Steiermark wenigstens ein Drittel des effektiven Anlagekapitales durch von der k. k. Staatsverwaltung und den Interessenten gegen Überlassung von Stammaktien der den Bau durchführenden Aktiengesellschaft, die zum vollen Nennwerte zu übernehmen sind, zugesicherte Beiträge aufgebracht erscheint, wird der Landes-Ausschuß ermächtigt, aus dem steirischen Lokaleisenbahnfond

einen Betrag von 1,580.000 K gegen Überlassung von vierprozentigen Prioritätsaktien der bezeichneten Aktiengesellschaft, die auf Grund des Geldkurzes der vierprozentigen Mairente am Übergabstage zu berechnen sein werden, zu leisten und den obbezeichneten Betrag durch Veräußerung von Wertpapieren des Lokaleisenbahnfondes zu beschaffen.

b) Den gemäß Punkt a vom steirischen Lokaleisenbahnfond zu übernehmenden Prioritätsaktien kommt rücksichtlich der vierprozentigen Verzinsung und der Kapitalstilgung innerhalb der Konzeptionsdauer der Vorrang vor den auszugebenden Stammaktien zu, dagegen kann den behufs Beschaffung des noch restlichen effektiven Anlagekapitales auszugebenden Prioritätstitres für die Verzinsung bis zum Höchstaussaße von 5 Prozent und die Tilgung innerhalb der Konzeptionsdauer der Vorrang vor den vom Lokaleisenbahnfond zu übernehmenden Prioritätsaktien eingeräumt werden.

c) Aus der vom steiermärkischen Landes-Ausschusse zu überprüfenden Rentabilitätsberechnung der Linie Seebach—Turnau—Gufzwerk muß sich die Verzinsungs- und Tilgungsmöglichkeit der vom steirischen Lokaleisenbahnfond zu übernehmenden Prioritätsaktien unter Bedachtnahme auf die gesamte Finanzierung der Lokalbahn ergeben.

d) Es ist der Nachweis zu erbringen, daß auch die Aufbringung des nach den obenangeführten Beiträgen noch verbleibenden Restes des effektiven Anlagekapitales nach Maßgabe des vom k. k. Eisenbahnministerium festzusetzenden Voranschlages vollkommen sichergestellt ist.

e) Der steiermärkische Landes-Ausschuß ist den Konzeptionsverhandlungen beizuziehen und ist demselben die entsprechende Einflußnahme gemäß § 7 des Gesetzes vom 11. Februar 1890, L.-G.-Bl. Nr. 22, auf die Bauvergebung und Finanzierung sowie den Abschluß der Betriebsverträge vorzubehalten und mit ihm auch das Einbernehmen betreffs der Statuten der zu bildenden Aktiengesellschaft zu pflegen.

f) Dem steiermärkischen Landes-Ausschusse sind zwei Birilstimmen im Verwaltungsrate der zu bildenden Aktiengesellschaft unbeschadet des ihm nach Maßgabe seines Aktienbesitzes zustehenden Stimmrechtes in der Generalversammlung einzuräumen.

g) Die Flüssigstellung des Lokaleisenbahnfondbeitrages hat gegen Übernahme der Prioritätsaktien 14 Tage nach anstandsloser Übergabe der

neuen Bahnlinie in den öffentlichen Verkehr zu erfolgen.

h) Der zugesicherte Beitrag des steirischen Lokaleisenbahnfonds verfällt, wenn nicht die Bahn im Jahre 1915 begonnen und längstens zwei Jahre später dem öffentlichen Verkehr übergeben wird."

Zu dem Punkte h gewärtige ich einen Abänderungsantrag, analog dem von Herrn Abg. Reitter gestellten Antrage, kann denselben aber als Referent, der ich an den Wortlaut des Ausschußbeschlusses gebunden bin, nicht selbst stellen. (Liest):

„II. Der Landes-Ausschuß wird weiters ermächtigt, erforderlichen Falles zur Erleichterung der Finanzierung der Lokalbahn Turnau—Seebach—Gußwerk für die Deckung eines allfälligen Zinsenabganges der zur Beschaffung des restlichen Anlagekapitals auszugebenden Prioritätsanleihen oder eines hiefür aufzunehmenden Anlehens für die Konzessionsdauer der Landesbahn Kapfenberg—Au-Seewiesen einen jährlichen Beitrag bis zu 60 Prozent jenes Betrages zuzusichern, um welchen sich der jährliche Reinertrag der genannten Landesbahn nach Eröffnung der Linie Seebach—Turnau—Gußwerk gegenüber dem Durchschnitt der drei letzten Betriebsjahre vor dieser Eröffnung jeweils erhöht haben wird.“

Ich erlaube mir noch zu bemerken, daß sich durch die Annahme dieses Antrages, um die ich bitte, auch die Beilage Nr. 141 erledigt.

Abg. **Wolfbauer** (St.-G. Bruck): Hoher Landtag! Diese Vorlage bezweckt, wie Sie ja gehört haben, den für Steiermark leider wirtschaftlich schon verlorenen Ort Maria-Zell samt seiner reichen Umgebung wirtschaftlich wieder zu erobern. Es sind schon Stimmen laut geworden, daß diese Eroberung wohl etwas spät an der Zeit ist. Das ist allerdings richtig, aber wenn nicht diese Bahn zustande kommt, so ist Maria-Zell und seine Umgebung für Steiermark verloren, dann könnte die Grenze von Niederösterreich und Steiermark gleich bis an den Seebach hinuntergerückt werden. Was haben wir von wirtschaftlicher Zugehörigkeit, wenn nicht die wirtschaftlichen Adern uns miteinander verbinden sollen. Und heute ist die Bevölkerung von Maria-Zell selbst noch sehr dafür, zu uns zu gehören, sie fühlen sich als Steirer. Das hat die Bezirksvertretung dadurch gezeigt, daß sie den namhaften Kostenbeitrag in der Höhe von 45.000 K ohneweiters übernommen hat. Wir können nicht solange warten, bis die Bevölkerung dort und die maßgebenden Faktoren im Punkte der Zugehörigkeit zu uns gleichgültig werden. Infolge-

dessen ist es notwendig, daß alle Faktoren, die auf diesen Bahnbau Einfluß haben, ihre besten Kräfte einsetzen, daß dieser Bahnbau wirklich zustande kommt.

Ich möchte in formeller Beziehung, um ja nicht diese Subvention dieser Bahn verloren gehen zu lassen, noch den Antrag stellen, den vorher der Herr Abg. Reitter zu der früheren Vorlage gestellt hat und der dahin abzielt, daß die Zuweisung des Landes-eisenbahnfonds nur dann verloren gehe, wenn der Bau nicht innerhalb zweier Jahre nach Annahme der Lokalbahnvorlage zustande kommt. Ich stelle deshalb den Antrag (liest):

„Der zugesicherte Beitrag des steiermärkischen Landes-eisenbahnfonds verfällt, wenn nicht die Bahn mindestens zwei Jahre nach verfassungsmäßiger Verabschiedung der Lokalbahnvorlage begonnen und längstens zwei Jahre später dem öffentlichen Verkehr übergeben wird.“

Ich bitte um Annahme dieses Antrages. (Der Antrag wird genügend unterstützt.)

Abg. **Schoiswohl** (L.-G. Mürzzuschlag): Nachdem die Zeit schon so vorgeritten ist, so möchte ich mich ganz kurz fassen. Vor allem anderen obliegt mir die angenehme Pflicht, dem Landes-Ausschusse sowohl als auch der Regierung dafür zu danken, daß sie uns in Angelegenheit des Ausbaues der Bahn von Seebach—Turnau—Gußwerk in wirksamer Weise unterstützt hat, so daß wir heute Gelegenheit haben, über diese Bahn zu beschließen. Ich will die Genesis des Bahnbaues von Maria-Zell in der Richtung nach Steiermark und hinaus nicht weiter besprechen, ich will nur mitteilen, daß der Maria-Zeller Bezirk seit dem Jahre 1868 sich ununterbrochen Mühe gegeben hat, eine Bahn zu bekommen. Erst als ein Aktionskomitee zur Erbauung dieser Bahn am 6. Jänner 1907 in Kapfenberg gewählt war, kam die Bahnfrage ins Rollen. Es wurden die nötigen Vorarbeiten gemacht, Pläne verfaßt, die politischen Begehungen veranlaßt, und so stehen wir heute vor der Annahme dieser Bahnvorlage. Was die Trassenführung betrifft, so ist ohnedies bekannt, daß die Bahn von Seebach—Turnau, der vorletzten Station der Landesbahn, ausgeht und in der Richtung nach Turnau durch verschiedene Gräben hineinführt. Der Schotterkogel wird durch einen 2000 m langen Tunnel durchstoßen, die Trasse führt von da in das Aschbachtal und von da nach Gußwerk zur niederösterreichischen Landesbahn. Die Bahntrasse wird 37 Kilometer lang und wird einen Betrag von 11.372.000 K erfordern. Es wurden — und ich will das hier erwähnen — von verschiedenen

Seiten auch Stimmen laut, die meinten, die Trasse hätte besser durch den Seeburg geführt werden können. Es ist notwendig, daß ich hier von dieser Stelle aus einiges bemerke. Diese Trasse durch den Seeburg würde einen Tunnel von vier Kilometern Länge erfordern; ein Kilometer Tunnel kostet aber mindestens 1.000.000 K. Wir kämen hoch oberhalb Seewiesen mit selben heraus, müßten zerrissenes Gelände längs des Seetales passieren. Die Strecke würde fortwährend durch Lawinen, Steinschläge und Vermurungen bedroht. In Nu-Seewiesen könnte man trotzdem nicht einbinden, da der Höhenunterschied immer noch ein zu großer sein würde; man käme außerdem in das Kohlengelände der Görtschacher Kohlenbergwerke, um doch erst in Seebach—Turnau einbinden zu können.

Diese Bahntrasse würde aber mindestens 14.000.000 K kosten und wir wären wohl kaum in der Lage, diese Kosten aufzubringen. Was die Finanzierung der auszuführenden Bahntrasse betrifft, so ist dieselbe in der Vorlage enthalten. Der Staat hat sich bereit erklärt, 3.000.000 K, das Land 1.580.000 K zu zahlen und zirka 700.000 K werden durch Interessentenbeiträge aufzubringen sein. Die Bevölkerung ist allerdings arm und wird es wohl schwer sein, die obige Summe aufzubringen. Was die Rentabilität der Bahn betrifft, so ist dieselbe außer Zweifel. Wer den Verkehr auf der bestehenden Linie kennt, der muß der Meinung sein, daß, wenn die Bahn fortgesetzt wird, auch diese rentabel sein wird, wie die niederösterreichische Landesbahn es heute ist. Die Union-Baugesellschaft hat die Pläne ausgearbeitet und hat am 28. September 1911 auch eine Rentabilitätsrechnung aufgestellt, nach welcher nicht nur die Prioritäten, sondern auch die Stammaktien eine Verzinsung finden werden.

Meine sehr geehrten Herren! über die große volkswirtschaftliche Bedeutung der in Verhandlung befindlichen Bahnvorlage glaube ich nicht viel sprechen zu müssen, denn jeder weiß, daß Maria-Zell einen erstklassigen Fremdenverkehr hat. Hunderttausende von Fremden kommen nach Maria-Zell, teils als Wallfahrer, teils als Erholungsbedürftige, und wenn die Bahn in der Richtung Seebach—Turnau—Guhwerk ausgebaut werden wird, so wird sich ein großer Fremdenstrom auch nach Graz erstrecken. Ich bin überzeugt, daß von diesem Zwischenstück, das ausgebaut werden soll, die Grazer mehr haben werden als von anderen Bahnen. Der Bezirk Maria-Zell hat früher, wo die Bahn noch nicht von Maria-Zell nach St. Pölten geführt hat, fast alles in Graz, im Mittel-

und Unterlande eingekauft; seitdem die Bahn nach Maria-Zell führt, wurde die Sache anders, wir gravitieren in wirtschaftlicher Beziehung jetzt nach Niederösterreich. Betont soll werden, daß der Bezirk Maria-Zell außerordentlich konsumfähig ist. Ganz anders wird es sein, wenn die neue Bahn eröffnet sein wird. Wir werden gar manches wieder im Lande kaufen können, so beispielsweise die Weine in Untersteiermark, von den Brauereien das Bier, und so wird das Land indirekt wieder das hereinbringen, was Sie uns heute in der Gestalt der Subvention geben.

Nun, meine Herren, in Anbetracht der mangelnden Zeit muß ich zum Schlusse eilen, und bitte Sie, meine Herren, machen Sie es möglich, daß die frommen Waller leichter nach Maria-Zell gelangen; ebenso jene, die der Erholung bedürftig sind. Helfen Sie, daß dieses weiter ausbleibt, daß es einer der steuerkräftigsten Bezirke des Landes Steiermark werde. Im übrigen bitte ich den hohen Landtag, die Anträge des Herrn Referenten annehmen zu wollen. (Rufe: „Bravo!“)

Abg. **Wöls** (L.-G. Würzzuschlag): Hohes Haus! Mit dem Berichte des hohen steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 382, ist der Ausbau der Bahn von Seebach—Turnau nach Guhwerk angeregt worden und sowohl der Herr Berichterstatter wie meine Herren Vorredner sind heute für den Bau derselben eingetreten.

Die Lokalbahn Kapfenberg—Nu-Seewiesen ist eine der ertragreichsten des Landes geworden. Durch den Ausbau der Bahn von Seebach—Turnau nach Guhwerk würden bedeutende Erzlager ihrer Benützung zugeführt und große Forste würden zu einer besseren Verwertung gelangen. Der Bezirk Maria-Zell ist dem Lande Steiermark wirtschaftlich ganz entzogen durch den günstigen Verkehr mit Niederösterreich. Durch den Ausbau der niederösterreichischen Landesbahn sind unsere Wirtschaftsbeziehungen mit der übrigen Steiermark leider ganz unterbunden worden.

Es ist wohl höchste Zeit, daß sich der hohe Landtag entschließt, den Ausbau der Bahn zu ermöglichen, um wieder wirtschaftliche Beziehungen mit dem Bezirke Maria-Zell und dessen Bevölkerung herzustellen.

Nun, meine Herren, erlaube ich mir, sowohl dem hohen Landes-Ausschusse wie dem Lokalkomitee für die Vorbereitungen, die getroffen worden sind, höflichst und herzlichst zu danken, und erlaube mir, den Antrag des hohen Landes-Ausschusses sowie des

Herrn Referenten wärmstens zu befürworten und zur Annahme zu empfehlen. (Rufe: „Bravo!“)

Landeshauptmann: Herr Abg. Sedlaczek, der sich zum Worte gemeldet hatte, hat auf dasselbe verzichtet. Nachdem somit niemand mehr zum Worte gemeldet ist und sich auch jetzt niemand zum Worte meldet, erklärte ich die Debatte für geschlossen und erteile dem Herrn Berichterstatter das Schlusswort.

Berichterstatter **Capra:** Ich verzichte.

Landeshauptmann: Der Herr Berichterstatter hat aufs Schlusswort verzichtet, doch bekannt gegeben, daß er den Abänderungsantrag zum Antrage des Herrn Abg. Wolfbauer zum Punkte h aufgenommen hat. Wir haben es also mit einem einheitlichen Antrag zu tun, über den ich die Abstimmung zu beantragen mir erlaube. Ich glaube, die Herren werden auf eine neuerliche Verlesung des gesamten Antrages samt Abänderungsantrag verzichten, nachdem dieser Antrag in der Beilage Nr. 382 im Drucke vorliegt und gegenüber dem Drucke nur den einzigen Abänderungsantrag enthält im Punkte 1a, wo die Ziffer von 1,500.000 K auf 1,580.000 K erhöht erscheint, und die Abänderung im Punkte h, welcher nunmehr zu lauten hat (liest):

„Der zugesicherte Beitrag des steiermärkischen Landeseisenbahnfonds verfällt, wenn nicht die Bahn mindestens zwei Jahre nach verfassungsmäßiger Verabschiedung der Lokalbahnvorlage begonnen und längstens zwei Jahre später dem öffentlichen Verkehre übergeben wird.“

Ich ersuche diejenigen Herren, welche diesen Anträgen zustimmen wollen, sich von den Sitzen zu erheben. (Geschickt.)

Der Antrag erscheint angenommen, nun ist damit auch die Beilage Nr. 141 der Erledigung zugeführt.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

mündliche Bericht des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 384, in Angelegenheit des Baues der Teilstrecke Seilenstein—Frazlau—Wöttinig der Eisenbahnverbindung zwischen den Linien Gilli—Wöllan und Laibach—Stein.

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Dr. Benkovič, dem ich das Wort erteile und den ich ersuche, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des kombinierten Finanz- und Eisenbahn-Ausschusses Dr. **Benkovič** (von der

Tribüne): Hoher Landtag! Ich erlaube mir, im Namen des kombinierten Ausschusses Bericht zu erstatten über die Sicherstellung der Lokalbahnstrecke Seilenstein—Frazlau—Wöttinig.

Ich will nicht die Ausführungen aus dem Berichte des Landes-Ausschusses wiederholen und nur einige Sätze hinzufügen.

Durch diese Lokalbahnlinie ist ein lange gehegter Wunsch der Bevölkerung in Erfüllung gegangen. Das Bestreben nach dem Ausbau einer Verbindung zwischen den Linien Gilli—Wöllan und Laibach—Stein datiert schon 20 Jahre weit zurück. Es ist nur zu bedauern, daß dieser Wunsch nicht schon längst in Erfüllung gegangen ist. Dies ist darauf zurückzuführen, weil dieses Bestreben bei den maßgebenden Faktoren im Lande unbegreiflich wenig Gehör gefunden hat. Der Landes-Ausschuß hat sich auch zu seinem Antrage auf Subventionierung dieser Bahnstrecke nur schwer entschlossen, und ich möchte auf ihn das Wort des Dichters anwenden: „Halb zog sie ihn, halb sank er hin!“

Aber im Ausschusse haben wir etwas mehr Geneigtheit gefunden und es ist uns gelungen, die Subvention des Landes um 50.000 K hinaufzusetzen.

Ich muß eine Stelle im Berichte des Ausschusses richtigstellen. Aus dem Berichte selbst erhellt, daß der hohe Landes-Ausschuß dieser Strecke wenig Wichtigkeit beilegt. Es heißt in dem Berichte, daß diese Teilstrecke für Steiermark allerdings nur einen beschränkten Wert hat. Meine Herren, in dieser Behauptung liegt eine große Verkenntung sowohl der Lokalinteressen als der Interessen des Landes Steiermark. Man soll nicht vergessen, daß diese Strecke Seilenstein—Wöttinig und ihre Fortsetzung nach Stein oder Domschale, welche bestimmt kommen wird, ein Glied bildet in der dritten Eisenbahnverbindung von Wien mit Triest; diese muß früher oder später bestimmt kommen, ebenso wie die heute beschlossene Teilstrecke Gleisdorf—Hartberg. Es ist bekannt, daß die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest, die Karawanken- und Wocheinerbahn, heute schon überlastet ist und im Laufe der nächsten zehn Jahre die dritte Eisenbahnverbindung mit Triest spruchreif wird und die Lokalbahnstrecke, mit welcher wir uns heute befassen, wird ein Glied in dieser Verbindung darstellen. Ich stelle mir diese dritte Eisenbahnverbindung mit Triest so vor, daß die Trasse die Orte Aspang—Gleisdorf—Graz—Radl und weiter Wöttinig—Seirach berühren soll.

Was die Vorarbeiten bezüglich der Strecke über Wöttinig, beziehungsweise Seilenstein—Wöttinig—

Stein anlangt, so sind dieselben schon abgeschlossen. Was die Weiterführung der dritten Eisenbahnverbindung nach Triest anlangt, wird man sich entscheiden müssen, ob man von Seirach die Route über den westlichen Karst nimmt oder die Strecke über Laibach nach Triest führt.

Was ich da vorgebracht habe, sind nicht Phantasien, sondern Projekte, welche eine tatsächliche Grundlage haben und früher oder später zur Ausführung gelangen werden. Es ist Pflicht des Landtages, zur rechten Zeit Vorkehrung zu treffen, damit die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, daß diese dritte Eisenbahnverbindung sichergestellt werde, damit wir nicht, wie bei der zweiten Eisenbahnverbindung, Klagelieder erheben über die Zurücksetzung der Steiermark.

Aber auch vom Standpunkte der Lokalinteressenten hat die Lokalbahn Heiligenstein—Mötnig große Wichtigkeit. Schon im Ausschusse wurde darauf verwiesen, daß insbesondere die Landesbahn Gills—Wöllan alimentiert werden wird und ein großer Teil des Personenverkehrs sich Gills zuwenden werde. Schon die jetzt eingerichtete Automobillinie hat bewiesen, daß in der letzten Zeit der Verkehr Gills sich zugewendet hat.

Es ist auch nicht zu befürchten, daß diese Bahnstrecke Heiligenstein—Fraßlau—Mötnig ein Torso bleiben wird, denn es ist mit Gewißheit anzunehmen, daß die Strecke in kürzester Zeit weitergeführt werden wird.

Hoher Landtag! Ich erlaube mir daher, den Antrag des Ausschusses zur Annahme zu empfehlen. Derselbe lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt und ermächtigt, für die auf Staatskosten zu erbauende Lokalbahn Heiligenstein—Fraßlau—Mötnig den Betrag von 250.000 K à fonds perdu zu widmen und über den Zeitpunkt der Flüssigstellung dieses Baubeitrages mit dem k. k. Eisenbahnministerium eine Vereinbarung zu treffen.

2. Zur Aufbringung des obbezeichneten à fonds perdu-Beitrages ist von 1915 angefangen durch fünf Jahre hindurch in den Landesvoranschlag alljährlich ein Betrag von 50.000 K aufzunehmen, bezüglich dessen Bedeckung der Landes-Ausschuß seinerzeit geeignete Anträge zu stellen hat.

3. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, wegen ehester Sicherstellung des noch offenen Restes der verlangten gesamten Beitragsleistung von 280.000 K mit dem Landes-Ausschusse des Herzog-

tumes Krain und den Lokalinteressenten ohne Verzug die Verhandlungen einzuleiten.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der mündliche Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 383, betreffend die Flüssigmachung der Subvention für den Bau der Lokalbahn Weiz über Anger nach Birkfeld.

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Wagner, dem ich das Wort erteile, und den ich erliche, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Finanz-Ausschusses **Wagner** (von der Tribüne): Hoher Landtag! Ich habe namens des Finanz-Ausschusses mündlichen Bericht zu erstatten über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 383, betreffend die Flüssigmachung der Subvention für den Bau der Lokalbahn Weiz über Anger nach Birkfeld.

Die Bahn Birkfeld bis Anger ist bereits in vollem Gange. Der Landes-Ausschuß hat 300.000 K bewilligt, damit sie schmalspurig gebaut werde. Nachdem aber dieser Betrag ausbezahlt wurde, handelt es sich nur mehr um die nachträgliche Bewilligung und Genehmigung durch den hohen Landtag.

Ich stelle daher den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Die erfolgte Auszahlung des Stammaktien-Beitrages von 300.000 K für die Lokalbahn Weiz—Anger—Birkfeld und der vorstehende Bericht wird zur genehmigenden Kenntnis genommen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Die Tagesordnung ist erledigt. Zur Beantwortung einer Interpellation, die an den Landes-Ausschuß gerichtet ist, hat sich Herr Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. v. Raan zum Worte gemeldet. Ich erteile demselben das Wort.

Landes-Ausschuß-Beisitzer **Dr. v. Raan:** In der Sitzung am 14. Oktober 1913 haben die Herren Abgeordneten Kollieger, Dr. Schacherl und Genossen nachstehende Interpellation eingebracht:

Auf der steiermärkischen Landesbahn Kapfenberg—Au-Seewiesen, die im Betriebe der k. k. priv. Südbahngesellschaft steht, haben sich innerhalb zweier Jahre zwei Betriebsunfälle von größerer Tragweite ereignet, wobei das Leben und die Gesundheit des reisenden Publikums außerordentlich gefährdet er-

schießen. Mit der Leitung des Betriebes auf der steiermärkischen Landesbahn Kapfenberg—Nu-Seewiesen ist der Südbahnrevident Herr Ferdinand Matusčik betraut, unter dessen Leitung schon im Jahre 1911 in der Station Nu-Seewiesen sich ein bedauerlicher Unfall in der Weise ereignete, daß in Gegenwart des Betriebsleiters Herrn Matusčik zwei mit Schotter beladene Lastwagen an den Personenzug nachlaufen gelassen wurden, wobei zwölf Personen leichtere Verletzungen erlitten. Dieser Unfall hätte leicht vermieden werden können, wenn der bei dieser Manipulation selbst anwesende Betriebsleiter Matusčik es nicht geduldet hätte, gegen die bestehenden Vorschriften zu hantieren.

Ein zweiter ähnlicher Unfall im Verkehre dieser Lokalbahn ereignete sich am 6. August 1913 zwischen den Stationen Nu-Seewiesen und Seebach-Turnau beim Kilometer 20,9 und 21 bei dem gemischten Personenzug Nr. 2510. In der Station Nu-Seewiesen wurden diesem Zuge am hinteren Ende drei mit Kohlen beladene Güterwagen beigegeben, wovon zwei auf der Strecke von dem als Stockmann postierten Kondukteur Franz Rök während der Fahrt vom Zuge losgehangen und nachlaufen gelassen wurden. Diese Manipulation wurde von jeher mit Wissen des Betriebsleiters Matusčik, auch wenn er sich selbst bei den Zügen befand und zusah, geübt, um in der Station Seebach-Turnau einige Vershubtempos zu ersparen. Hierbei fand aber der Kondukteur Franz Rök den Tod, weil der Zug vom Oberbaupartieführer Johann Tschner bei der vorbezeichneten Unfallstelle angehalten wurde, um die dort wartenden Streckenarbeiterinnen einsteigen zu lassen. Kondukteur Rök, der mit den abgegangenen zwei Wagen nachkam, konnte nicht wissen, daß der Zug auf der Strecke angehalten wurde, und konnte ihn auch nicht sehen, weil es um diese Zeit (es war um 7 Uhr 56 Minuten abends) bereits finster war. Er war der sicheren Meinung, daß der Zug nach der vorgeschriebenen Fahrzeit schon in der Station sein müsse. Statt dessen prallte Rök mit den beiden Wagen an den Zug, wobei er so schwer verletzt wurde, daß er kurze Zeit nach dem Unfälle seinen Verletzungen erlag. Bei dem Unfälle wurden auch mehrere Reisende leicht verletzt.

Auf Veranlassung der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen wurden nun die Bediensteten Konrad Sußmann, Lokomotivführer, Anton Mitter, Heizer, Wendelin Schön, Zugsführer, Ignaz Kern, Kondukteur, und Josef Kirschler, Bahnagent, vom Dienste suspendiert,

während der eigentliche Schuldige, der Betriebsleiter Ferdinand Matusčik, unbehindert in seinem Dienste belassen wurde, obwohl er in häufigen Fällen selbst die vorschriftswidrige Manipulation mit angehen und dieselbe nicht nur nicht unterjagt, sondern selbst bei den Böhlerwerken das Loshängen angeordnet und das Personal beauftragt hat, bei den Straßenkreuzungen laute Signale zu geben.

Was die Behandlung des Personals im übrigen anbelangt, so muß gesagt werden, daß diese alles zu wünschen übrig läßt. Leider leisten dem Matusčik dabei die Stationsmeister Rößkogler und Erler so gute Gefolgschaft, daß die übrigen Bediensteten fast zur Verzweiflung getrieben werden. Matusčik mit seinen beiden Zuträgern Rößkogler und Erler versteigen sich sogar so weit, daß dem Personal beim geringsten Anlasse mit Dienstentlassung gedroht wird. Besonders dann wird diese Drohung gebraucht, wenn sich ein Bediensteter erlaubt, mit einem Sozialdemokraten zu reden, und Tatsache ist es, daß bereits ein Bediensteter aus diesem Grunde entlassen wurde. Herr Matusčik hat damals bei der Ausfolgung der Dokumente des Entlassenen selbst erklärt, er könne gegen seine Dienstleistung zwar keine Klage führen, aber er könne den Verkehr mit ihm unliebsamen Agitatoren nicht dulden. Dagegen werden jenen Bediensteten, welche sich zum Reichsbund deutscher Eisenbahner bekennen, bessere Dienste und raschere Vorrückungen versprochen, und diese Versprechungen werden auch gehalten. Matusčik begibt sich sogar zu Hausbesitzern und wirkt auf diese ein, damit sie gewissen Bediensteten die Wohnung kündigen. Besonders viel zu leiden haben die Bediensteten, die in den Personalthäusern unter Rößkogler und Erler wohnen. Urlaube werden dem Personal keine erteilt mit der Motivierung, daß kein Ersatz vorhanden sei. Wenn ein Bediensteter um einen Ruhetag bittet, meint Herr Rößkogler, wer nicht Dienst machen will, soll sich erschießen. Einem Lokomotivführer wurde die Wohnung im Personalthause Nr. 9 am 6. Oktober 1913 gerichtlich gekündigt mit dem Auftrage, dieselbe bis 16. Oktober zu räumen. Der Lokomotivführer Peter Tschach wurde am 8. September seines Dienstes enthoben und bekam seither keinen anderen Dienst zugewiesen. Derselbe Lokomotivführer wurde am 3. August mit 12 K Geldstrafe und Ende September abermals, und zwar mit dem Betrage von 19 K 30 h Geldstrafe, belegt.

Angestellte Kondukteure werden als Heizer verwendet, während wieder andere Bedienstete als Zug-

begleitet verwendet werden. Zwei Kondukteure, die bei einem Lokomotivführer wohnten, wurden von Herrn Matusek beauftragt, ihre Wohnung zu verlassen, da es, wie er meinte, kein gutes Licht auf sie werfe, wenn sie bei „diesem“ Lokomotivführer wohnten.

Vom Personal, welches anlässlich der von der politischen Behörde eingeleiteten Unfallerbhebung nach Seebach-Turnau berufen wurde, verlangte Matusek die Bezahlung der vollen Fahrgebühren für die Hin- und Rückfahrt, er verlangte den Leuten auch ihre Legitimationen ab. Als die Betreffenden weder die Fahrgebühr bezahlten noch die Legitimation abliefern, zahlte ihnen Matusek den Lohn, beziehungsweise den Gehalt, nicht rechtzeitig aus. Das Personal mußte sich mittels Expresßbriefes an die betriebsführende Verwaltung der Südbahn wenden.

Das Lokomotivpersonal nannte Matusek Automaten, das übrige Personal, wenn davon jemand erkrankte, Simulanten. Ein Kondukteur wurde vom Fahrdienste abgesetzt und wird jetzt als Verschieber verwendet. Ein Bediensteter bekam in der Stationskanzlei vom Stationsmeister Hofgler eine Ohrfeige.

Die Magazinsarbeiter müssen im Monat 13 bis 14 Überstunden machen, ausbezahlt erhalten sie 3 bis 4 Stunden. Bisher hatten dieselben Arbeiter im Monate einen Tag frei mit Bezahlung des vollen Taglohnes. Dies soll nun aufgehoben werden. Bemerkenswert ist, daß am 8. Oktober dieses Jahres in der Station Thörl ein Herr und eine Dame, die in den Zug Nr. 2504 einsteigen wollten, über die Kohlenwagen des Zuges Nr. 2503 klettern mußten, um zu den Personenwaggonen kommen zu können; Herr Matusek war in Thörl anwesend, sah sich die Sache an, verlor aber kein Wort darüber und traf keine Verfügung, um solch gefährliche Experimente hinzuzuhalten.

Diese Tatsachen veranlassen die Gefertigten zu folgender

Anfrage:

1. Sind dem Landes-Ausschusse die geschilderten Zustände auf der Landesbahn Kapfenberg—Au-Seewiesen bekannt?

3. Ist er geneigt, bei der betriebsführenden Verwaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft schleunigst Schritte zu unternehmen, daß dieselbe den zu seinem Dienste unfähigen Herrn Ferdinand Matusek von seinem Posten sofort abberuft und durch einen Beamten ersetzt, der wieder nor-

male Zustände auf dieser Landesbahn herzustellen versteht?"

Es folgen die Unterschriften: Mich. Kollager, Kessel, Dr. Schacherl und Albert Horvatek.

Ich beehre mich, namens des Landes-Ausschusses diese Anfrage hiemit zu beantworten:

Es wurden ohne Verzug eingehende Erhebungen im Wege der betriebsführenden Verwaltung durchgeführt, welche nachstehendes Ergebnis hatten:

Ich erlaube mir, hiebei auf die einzelnen Abzüge des Interpellationsinhaltes der Reihenfolge nach einzugehen.

Bei dem Unfälle am 12. August 1910 — nicht, wie in der Interpellation gesagt wird, im Jahre 1911 —, welcher bei einer Verschiebmanipulation des Zuges 2506 bei der Weiche des Schleppeleises des Görriacher Kohlenwerkes (Km. 22,1) durch das Daraufrollen von 2 Wagen mit Gips in Säcken auf den Zug erfolgte, erlitten einige Passagiere geringfügige Verletzungen. Der Materialschaden betrug nur wenige Kronen. Der Betriebsleiter war nicht beim Zug, sondern in Kapfenberg. Die Schuld hatte einzig und allein der Kondukteur Alois Kausch, weil er die Wagen eigenmächtig abgefuppelt hatte, aus welchem Grunde auch vom k. k. Kreisgerichte Leoben über ihn eine Freiheitsstrafe verhängt wurde.

Infolge dieses Unfalles wurde angeordnet, daß das Abholen von Wagen vom Kohlengeleise nicht mehr direkt mit dem vollen Zuge stattfinden darf, sondern daß die Wagen durch eine Lokomotive abzuholen und in Au-Seewiesen an den Zug zu stellen sind. Außerdem wurde das Abfuppeln während der Fahrt dem Personale von dem Betriebsleiter mittels Befehles streng verboten.

Der Unfall vom 6. August 1913 bei Zug Nr. 2510 in Km. 20,973 kann ebenfalls nur auf die vorschriftswidrige Handlungsweise des verunglückten Kondukteurs Franz Röck zurückgeführt werden, welcher Anschauung sich auch die k. k. Staatsanwaltschaft in Leoben laut Note St. 1058/13/8 vom 26. Oktober 1913 durch Einstellung des gerichtlichen Verfahrens gegen Wendelin Schön, Konrad Sußmann, Ignaz Kern und Ferdinand Matusek angeschlossen hat.

Die Abziehung der Bediensteten Sußmann, Mitter, Schön, Kern und Pirichler vom exekutiven Dienste erfolgte, wie übrigens in der Interpellation selbst festgestellt wird, durch die k. k. Generalsinspektion, und zwar ohne Beeinflussung durch den Betriebsleiter, deshalb, weil sie anlässlich des

Unfalles am 6. August 1913 verschiedene Dienstverletzungen begangen hatten.

Hinsichtlich des Abstellens der Wagen auf das in Km. 1,435 abzweigende Industriegeleise der Böhlerwerke wurde seitens der Betriebsleitung seinerzeit angeordnet, daß die betreffenden, mit den in der Richtung Au-Seewiesen—Kapfenberg verkehrenden Zügen zu befördernden Wagen, wenn diese mit Bremse versehen sind, dem Zuge am Schlusse beizugeben seien. In Km. 1,435 habe der Zug sodann anzuhalten, die Böhlerwagen seien abzuhängen und nach Weiterfahrt des Zuges sowie nach Umstellung der Weiche des Industriegeleises mittels Rollenlassens unter Begleitung eines Kondukteurs auf dieses Geleise zu überstellen.

Dieser Vorgang ist nach den einschlägigen Vorschriften nicht unstatthaft.

Wie jedoch konstatiert wurde, haben einige Bedienstete mehrmals derartige Wagen unmittelbar nach der Abfahrt von der Personenhaltestelle Winkl vom Zuge abgehängt und diese bis Km. 1,435, woselbst die Wagen dann durch Betätigung der Handbremse angehalten wurden, nachrollen lassen, welche vorschriftswidrige, die Sicherheit des Verkehrs allerdings gefährdende Handlungsweise dem übertriebenen Diensteifer der betreffenden Bediensteten zuzuschreiben war, gewiß aber nicht dem Betriebsleiter zum Vorwurfe gemacht werden kann, und zwar umso weniger, als dieser die besagte Manipulation laut eines schriftlichen, dem gesamten Exekutivpersonale zur Kenntnis gebrachten Befehles vom 4. August 1911 strengstens untersagt hatte.

Was die nun folgenden allgemeinen Anwürfe gegen den Betriebsleiter anlangt, so ist richtig, daß er von den Bediensteten strenge fordert, daß sie ihren Dienstesobliegenheiten auf das genaueste und pünktlichste nachkommen.

Es mag auch sein, daß der Betriebsleiter bemüht ist, die arbeitsfreundigen und in disziplinärer Hinsicht tadellosen Bediensteten in jeder Richtung zu fördern. Eine parteiische und ungerechte Behandlung der Bediensteten ohne Rücksicht auf deren dienstliche Bewährung nach rein politischen Gesichtspunkten konnte nicht nachgewiesen werden.

Matuseik wurde übrigens sowohl vom Landes-Eisenbahnamte als auch von der betriebsführenden Verwaltung wiederholt angewiesen, keine über das normale Maß hinausragenden Anforderungen an das Personal zu stellen.

Hinsichtlich der Naturalwohnungen wird bemerkt, daß Frau Hofkogl er in zwei Fällen von Gat-

tininen anderer, ebenfalls Naturalwohnungen inhabender Bediensteter beleidigt wurde.

Der Betriebsleiter beauftragte nun Frau Hofkogl er, die Ehrenbeleidigungsklage beim zuständigen k. k. Bezirksgerichte einzubringen, und erklärte ihr, daß im Falle eines freisprechenden Urteiles ihr, beziehungsweise dem Offizianten Hofkogl er die Naturalwohnung gekündigt werden würde.

Bei den hierauf stattgehabten gerichtlichen Verhandlungen wurden in beiden Fällen die Angeklagten zu Geldstrafen verurteilt, weshalb der Betriebsleiter gegen diese, beziehungsweise die betreffenden Bediensteten mit der Wohnungskündigung vorging.

Bei dem Ausfallsheizer (nicht Lokomotivführer) Peter Tschach haben drei Bahnärzte übereinstimmend ein chronisches Ohrenleiden konstatiert, weshalb seine Abziehung vom exekutiven Dienste erfolgen mußte.

über den Genannten wurden im Vorjahre von Seite der betriebsführenden Verwaltung nachstehende Ordnungsstrafen verhängt:

6 K wegen durch sein Verschulden entstandenes Auslöschmelzen von Verkuppelungen am 10. Juli 1913.

Entzug der Kohlenprämien pro August 1913 wegen des gleichen Vergehens am 8. August 1913.

6 K wegen Dampffammelns infolge mangelhafter Manipulation mit der Lokomotive am 17. August 1913.

Daß der Betriebsleiter Bedienstete in verschiedenen Dienstzweigen ausbildet und sodann verwendet (z. B. Kondukteure als Heizer u. s. w.), kann nur im Interesse des Dienstes, und zwar besonders einer Lokalbahn, liegen.

Bei der Einforderung der Fahrgebühren von jenen Bediensteten, welche im Zuge der von der politischen Behörde eingeleiteten Erhebungen über den am 6. August 1913 stattgefundenen Unfall nach Seebach-Turnau berufen wurden, befand sich der Betriebsleiter tatsächlich im Irrtum und wurde deshalb im Gegenstande entsprechend belehrt.

Mit dem vom Fahrdienste abgezogenen und jetzt als Verschieber verwendeten Kondukteur dürfte der Angestellte Eduard Bayer gemeint sein, gegen den diese Maßnahme wegen Trunkenheit im Dienste (vierter Rückfall), Geschenkannahme u. s. w. ergriffen wurde.

Richtig ist, daß der Bedienstete Hofkogl er sich bedauerlicherweise hinreißen ließ, dem wegen wiederholter Trunkenheit im Dienste vom Verkehrsdienste abgezogenen Johann Willidal die Mütze vom

Kopfe zu schlagen. *Koßkogler* wurde allerdings von *Willidal*, der seine Mahnungen, den Anstand zu wahren, unbeachtet ließ, durch provozierendes Benehmen gereizt. *Koßkogler* wurde mit einer Geldbuße bestraft.

Wenn in der Berechnung der von den Magazinsarbeitern geleisteten Überstunden hie und da Fehler unterlaufen sollten, so sind die betreffenden Arbeiter jederzeit berechtigt, von der Betriebsleitung die Vergütung der entsprechenden Differenzbeträge anzusprechen, welchen Verlangen, soweit sie begründet sind, stets Rechnung getragen wird.

Die gegenständlichen Erhebungen haben jedoch ergeben, daß in den erwähnten Fällen fast ausnahmslos die Magazinsarbeiter, welche Differenzbeträge urgierten, die Überstundenberechnung falsch vornahmen.

Das geschilderte Überklettern von Kohlenwagen durch Passagiere hat sich bei einer Zugskreuzung in *Lhörl* abgepielt. (*Abg. Einspinner*: „Kommt in *Graz* auch vor!“)

Eine Notwendigkeit hiezu war jedenfalls nicht vorhanden, da die Leute nach Abfahrt des einen Zuges bequem in den anderen hätten einsteigen können.

Der Betriebsleiter war allerdings in der Station anwesend, jedoch anderweitig in Anspruch genommen, so daß er nicht Gelegenheit zum rechtzeitigen Einschreiten hatte, welches übrigens zunächst nicht seine, sondern des Personals Sache gewesen wäre.

Schließlich kann ich nicht umhin, festzustellen, daß Betriebsleiter *Matušík* die Interessen der Landesbahn stets in ungemein eifriger und aufopfernder Weise zu wahren bestrebt ist und sich auch bei den Verkehrsinteressenten der Bahn allgemeiner Beliebtheit erfreut.

Der Landesauschuß ist daher nicht in der Lage, bei der k. k. priv. Südbahngesellschaft als betriebsführenden Verwaltung der Lokalbahn *Kapfenberg—Au-Seewiesen* Schritte wegen Abberufung des Herrn *Ferdinand Matušík* von seinem Posten als Betriebsleiter zu unternehmen. (Lebhafter Beifall.)

Landeshauptmann: Hinsichtlich der Interpellationsbeantwortung hat sich Herr *Abg. Kollegger* zum Worte gemeldet. Ich erlaube mir, darauf aufmerksam zu machen, daß der § 43 der Geschäftsordnung besagt (liest):

„Ob in Folge der Beantwortung einer Interpellation sofort oder in der nächsten Sitzung eine Besprechung des Gegenstandes stattfinden soll, entscheidet der Landtag ohne Debatte. — Ein hierauf

zielender Antrag muß in der Sitzung, in welcher die Beantwortung der Interpellation erfolgte, oder in der nächsten Sitzung eingebracht werden.

Die Stellung eines Antrages bei dieser Besprechung ist unzulässig.“

Abg. Kollegger (*M. W. Eggenberg*): Die Interpellationsbeantwortung durch den Herrn Landesauschuß-Beisitzer *Dr. v. Raan* kann mich nicht befriedigen, weil sie etwas einseitig ist. Die letzten Ereignisse auf der Landesbahn *Kapfenberg—Au-Seewiesen* sind von so weittragender Bedeutung, daß sie einer genauen Erörterung unterzogen werden müssen. Ich beantrage daher, daß über die heutige Interpellationsbeantwortung in der morgigen Sitzung die Debatte eröffnet werde. Ich glaube, es muß jeder Herr im hohen Hause ein Interesse haben, zu hören, was sich auf dieser Landesbahn in letzter Zeit zugegetragen hat, und ich bitte daher, meinen Antrag anzunehmen.

Landeshauptmann: Nach der früher von mir zur Verlesung gebrachten Bestimmung der Geschäftsordnung ist die Unterstützungsfrage bei einem solchen Antrage nicht zu stellen, sondern sofort die Abstimmung im hohen Hause vorzunehmen. Ich muß daher jene Herren, welche nach dem Antrage des Herrn *Abg. Kollegger* über die Interpellationsbeantwortung des Herrn Landesauschuß-Beisitzers *Dr. v. Raan* in der morgigen Sitzung eine Debatte abzuführen wünschen, bitten, sich von ihren Sitzen zu erheben. (Geschickt.) *Abgelehnt*. (*Abg. Kessel*: „Es wird also weitergemordet!“ *Landeshauptmann*: „Ich bitte, nicht solche Worte zu gebrauchen!“ *Abg. Einspinner*: „Es ist ja alles klargestellt!“ Lebhaftes Zwischenrufe zwischen den Abgeordneten *Kessel*, *Dr. Schacherl*, *Kollegger* und *Einspinner*.)

Landeshauptmann (das Glockenzeichen gebend): Ich bitte, meine Herren, diese gegenseitigen Zurufe zu unterlassen.

Während der Sitzung wurden aufgelegt:

Antrag der Abgeordneten *Brandl* und *Genossen*, betreffend Beitragsleistung zur Erbauung einer Wasserleitung für *St. Stephan ob Leoben* und die Ortschaft *Vorlobning* (Beilage Nr. 409).

Antrag der Abgeordneten *Huber* und *Genossen*, betreffend Maßnahmen zur Vorbeugung gegen die im heurigen Frühjahr zu gewärtigende *Maisfäherplage* (Beilage Nr. 410).

Antrag der Abgeordneten *Dzimec* und *Genossen*, betreffend die Verfassung eines generellen Projektes zur *Meliorierung des Refa-, Pulkgau- und Devina-*

Bachgebietes im oberen Pottauer Felde (Beilage Nr. 412).

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Erhöhung der Subvention für die Vor- nahme der Schutzimpfung gegen den Rauschbrand der Kinder (Beilage Nr. 413).

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Zuerkennung der Witwenpension der X. Rangsklasse an die Witwe des landschaftlichen Kanzlisten Josef Mayer (Beilage Nr. 414).

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Entlassung des Vorstandes der Landes- turnhalle, Josef Saida (Beilage Nr. 419).

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Gewährung von Teuerungszulagen an die steiermärkischen Landesbürgereschullehrer (Beilage Nr. 420).

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Petition Nr. 376 des Anton Weiser, Rechnungsführers des steiermärkischen Schullehrer- pensionsfonds, um gnadenweise Belassung seiner Jahresremuneration als Ruhegehalt (Beilage Nr. 421).

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Rückziehung der Ernennung der Lan- desrechnungsräte Emanuel Wanggo und Alois Gurre (Beilage Nr. 422).

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Einhebung von Standgebühren bei dem in der Ortsgemeinde St. Sebastian gelegenen Bahnhofs Maria-Zell (Beilage Nr. 423).

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses über das Ansuchen des Bezirkes Oberwölz um Er- teilung der Bewilligung zur Einhebung einer Be- zirksumlage von 80 Prozent für das Jahr 1914 (Beilage Nr. 424).

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses über das Ansuchen des Bezirkes Maria-Zell um Er- teilung der Bewilligung zur Einhebung einer Be- zirksumlage von 72 Prozent für das Jahr 1914 (Beilage Nr. 425).

Das Verzeichnis Nr. 22 mit Bericht und Antrag über die dem Finanz-Ausschusse zugewiesenen Peti- tionen Nr. 486, 429, 279 und 439, 438, 350, 329, 326, 280, 150, 8, 81, 473 und 760, 239 und 498, 494, 472, 389, 405, 399, 384, 248, 164, 160, 71, 185.

Das Verzeichnis Nr. 23 mit Bericht und Antrag über die dem Finanz-Ausschusse zugewiesenen Peti- tionen Nr. 403, 402, 313, 400, 418 und 212, 455, 62.

Das Verzeichnis Nr. 24 mit Bericht und Antrag über die dem Finanz-Ausschusse zugewiesenen Peti-

tionen Nr. 12, 404, 54, 57, 59 und 471, 182, 238, 295, 315, 334, 377, 422, 424, 426, 427, 465, 457, 470, 477, 585, 589, 713, 716, 720.

Für die nächste Sitzung beantrage ich den morgigen Tag in Vorschlag zu bringen, das ist Mitt- woch den 25. Februar 1914, mit dem Beginne der Sitzung um 10 Uhr vormittags.

Zur Tagesordnung haben sich zum Worte ge- meldet die Herren Abg. Berger und Neger.

Ich erteile dem Herrn Abg. Berger das Wort.
Abg. **Berger** (L.-G. Weiz): Hoher Landtag! Es sind bereits zwei Jahre vorüber, seitdem der Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses mit Vorlage eines Gesetzesentwurfes, betreffend die Regulierung des Feistritzflusses von der Schafflermühle bis zur Groß- schädlmühle im Bereiche der Gemeinden Gersdorf und Blaindorf der Bezirke Gleisdorf, beziehungsweise Hartberg, aufgelegt worden ist. Infolge des Nicht- beisammenseins des hohen Landtages konnte über diesen Bericht kein Beschluß gefaßt werden. Die Ufer- einbrüche am Feistritzflusse vergrößern sich jedoch von Jahr zu Jahr so, daß auch die Kosten der Regulierung sich immer vermehren.

Ich erlaube mir daher, den Antrag zu stellen, daß die Beilage Nr. 144 auf die Tagesordnung der morgigen Sitzung gestellt werde.

Ich bitte um die Annahme dieses meines An- trages.

(Der Antrag wird genügend unterstüht.)

Landeshauptmann: Wenn sich niemand zum Worte meldet, habe ich zur Abstimmung über den Antrag zu schreiten und ersuche jene Herren, welche diesen Gegenstand auf die Tagesordnung der mor- gigen Sitzung gesetzt wissen wollen, sich von den Sitzen zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Zum Worte gelangt Herr Abg. Neger.

Abg. **Neger** (St.-G. Marburg): Am 23. Jänner 1912 wurde von den Abg. Bastian, Neger und Genossen ein Antrag, betreffend den Bau der Bahn Marburg—Wies, eingebracht.

Meine Herren! Dieser Bahnbau hat eine alte Geschichte, es sind schon über 40 Jahre. Es ist nun notwendig, daß in der jetzigen Tagung dieser Bahn- bau im Landtage zur Besprechung kommt und über denselben verhandelt werde, und deshalb möchte ich an Seine Erzellenz die Bitte richten, diesen Antrag, Beilage Nr. 202, auf die Tagesordnung der morgigen Sitzung zu stellen.

(Der Antrag wird genügend unterstüht.)

Landeshauptmann: Der Antrag ist hinreichend unterstützt und habe ich daher jetzt darüber abstimmen

zu lassen, ob die Herren damit einverstanden sind, daß dieser Antrag, Beilage Nr. 202, auf die Tagesordnung der morgigen Sitzung zur Begründung gestellt wird. (Zustimmung.)

Die von mir nun dem hohen Hause in Vorschlag zu bringende Tagesordnung würde ich folgendermaßen in Aussicht nehmen.

1. Begründung des Antrages der Abgeordneten *Wastian, Neger* und Genossen wegen des Baues einer Bahn von Marburg nach Wies (Beilage Nr. 202).

2. Bericht des steiermärkischen Landesauschusses mit Vorlage eines Gesetzentwurfes, betreffend die Regulierung des Feistritzflusses von der Schafflermühle bis zur Großschädlmühle im Bereiche der Gemeinden *Gersdorf* und *Blaindorf* der Bezirke *Gleisdorf*, beziehungsweise *Hartberg* (Beilage Nr. 144).

3. Bericht des steiermärkischen Landesauschusses mit Vorlage eines Gesetzentwurfes, mit welchem der § 10 der Straßenpolizeiordnung für die öffentlichen nichtärarischen Straßen vom 18. September 1870, L.-G.- u. B.-Bl. Nr. 52, in der durch das Gesetz vom 6. November 1907, L.-G.- u. B.-Bl. Nr. 88, festgesetzten Fassung abgeändert wird (Beilage Nr. 196).

4. Bericht des steiermärkischen Landesauschusses mit Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend die Behebung der Hochwasserchäden vom Jahre 1908 und Verstärkung der Uferversicherungen der mit Gesetz vom 17. August 1905, L.-G.- u. B.-Bl. Nr. 104, sichergestellten Pöbnitzregulierung in der bei der Südbahnüberführung bei *Moschganzen* beginnenden Baustraße III, Sektionen 1 bis 8 (Beilage Nr. 380).

5. Bericht des steiermärkischen Landesauschusses, betreffend die definitive Anstellung des Assistenten *Harold Schwarz* an der Landes-Forstlehranstalt in *Bruck a. d. M.* (Beilage Nr. 392).

6. Bericht des steiermärkischen Landesauschusses, betreffend das Ansuchen

a) der Lehrerswitwe *Anna Faiß* in *Marburg* um Erhöhung des Erziehungsbeitrages;

b) der Lehrerswitwe *Theresia Weifensteiner* in *Graz* um Gewährung eines Erziehungsbeitrages für ihre vier Kinder;

c) der *Marie Rogler*, Lehrerin in *Södingberg*, um Dienstzeiteinrechnung;

d) der *Marie Rieben Edlen v. Riebenfeld*, Lehrerin i. R., um Anrechnung von Dienstjahren an der evangelischen Volksschule in *Graz*;

e) der Oberlehrerin i. R. und Schuldirektorin *Berta Terglav* in *Graz* um den vollen Pensionsgenuß;

f) der *Hedwig Ude*, gewesenen Arbeitslehrerin in *St. Margareten bei Silberberg*, um Gewährung einer Abfertigung oder Pension;

g) des *Georg Hofmann*, pensionierten Lehrers, um Dienstzeitanrechnung. (Beilage Nr. 396.)

7. Bericht des steiermärkischen Landesauschusses über das Ansuchen der Ortsgemeinde *Straßen* im Gerichtsbezirke *Musse* um Erteilung der Bewilligung zur Einhebung von Standgebühren für die Aufstellung von Automobilen beim Bahnhofs *Bad Musse* (Beilage Nr. 406).

8. Bericht des steiermärkischen Landesauschusses, betreffend die Erhöhung der Subvention für die Bornahme der Schutzimpfung gegen den *Kauschbrand* der Kinder (Beilage Nr. 413).

9. Bericht des steiermärkischen Landesauschusses, betreffend die Zuerkennung der Witwenpension der X. Rangklasse an die Witwe des landwirtschaftlichen Kanzlisten *Josef Mayer* (Beilage Nr. 414).

10. Bericht des steiermärkischen Landesauschusses, betreffend die Entlassung des Vorstandes der *Landesturnhalle*, *Josef Saida* (Beilage Nr. 419).

11. Bericht des steiermärkischen Landesauschusses, betreffend die Gewährung von Teuerungszulagen an die steiermärkischen Landesbürgerlehrer (Beilage Nr. 420).

12. Bericht des steiermärkischen Landesauschusses, betreffend die *Petition* Nr. 376 des *Anton Weiser*, Rechnungsführers des steiermärkischen Schullehrerpensionsfondes, um gnadentweise Beurlaubung seiner Jahresremuneration als Ruhegehalt (Beilage Nr. 421).

13. Bericht des steiermärkischen Landesauschusses, betreffend die Rückbeziehung der Ernennung der Landesrechnungsräte *Emanuel Wanggo* und *Mois Gurre* (Beilage Nr. 422).

14. Bericht des steiermärkischen Landesauschusses, betreffend die Einhebung von Standgebühren bei dem in der Ortsgemeinde *St. Sebastian* gelegenen Bahnhofs *Mariazell* (Beilage Nr. 423).

15. Bericht des steiermärkischen Landesauschusses über das Ansuchen des Bezirkes *Oberwölz* um Erteilung der Bewilligung zur Einhebung einer Bezirksumlage von 80 Prozent für das Jahr 1914 (Beilage Nr. 424).

16. Bericht des steiermärkischen Landesauschusses über das Ansuchen des Bezirkes *Mariazell* um Erteilung der Bewilligung zur Einhebung einer

Bezirksumlage von 72 Prozent für das Jahr 1914 (Beilage Nr. 425).

17. Mündlicher Bericht des Landeskultur-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 253, mit Vorlage eines geänderten Gesekzentwurfes zum Schutze der Alpenflora. (Berichterstatter Abg. Horvatek.)

18. Mündlicher Bericht des Sonderausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 30, mit Vorlage eines Gesekzentwurfes, betreffend die Herstellung von Kanälen zur Ableitung der Niederschlags- und Abfallwässer sowie Entrichtung einer Gebühr für die Einschlauchung der Gebädefanäle in die öffentlichen Kanäle. (Berichterstatter Abg. Dpik.)

19. Mündlicher Bericht des Sonderausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 34, über die Petition der Inassen der Ortschaft Deutsch-Radersdorf um Trennung der Ortsgemeinde Plippitz im Gerichtsbezirke Radkersburg. (Berichterstatter Abg. Mosdorfer.)

20. Mündlicher Bericht des Sonderausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 103, betreffend die Trennung der Ortsgemeinde Sd-Otten-dorf. — Hiemit erledigt sich auch die Petition Nr. 715. (Berichterstatter Abg. Gölles.)

Ist hinsichtlich des von mir für die Abhaltung der nächsten Sitzung in Vorschlag gebrachten Tages, der für den Beginn der Sitzung in Aussicht genommenen Stunde und der mitgeteilten Tagesordnung etwas zu bemerken? (Nach einer Pause.) Wenn sich keiner der Herren zu Worte meldet, so bleibt es dabei.

Ich habe bekannt zu geben: Der Finanz-Ausschuß hält heute nachmittags um 5 Uhr eine Sitzung ab. Tagesordnung: Zuweisungen; Referat über Rechnungsabchlüsse der Jahre 1909 bis einschließlich 1912; Referat über Tuberkulosenheim Leoben.

Der Landeskultur-Ausschuß hält morgen Mittwoch den 25. Februar 1914 um 9 Uhr vormittags eine Sitzung ab. Referat: Zuweisungen und Berichterstattung.

Der Wasserrechts-Ausschuß versammelt sich heute unmittelbar nach der Haus-sitzung im Gemeindeausschuß-Lokale behufs Konstituierung.

Morgen Mittwoch um halb 10 Uhr vormittags hält der Sonderausschuß für Gemeindeangelegenheiten eine Sitzung ab. Zuteilung und Referat.

Ist sonst noch was zu bemerken? (Nach einer Pause.) Es ist das nicht der Fall.

Ich erkläre nunmehr die Sitzung für geschlossen.

Schluß der Sitzung 2 Uhr 50 Minuten nachmittags.