

# Stenographisches Protokoll

über die

23. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 24. November 1905.

## Inhalt:

### Auflage.

Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 169, wegen Abänderung des Gesetzes vom 11. Dezember 1904, L.-G.-u. B.-Bl. Nr. 93, betreffend die Einhebung einer Landesaufgabe auf den Verbrauch von Bier (Beilage Nr. 188 — Annahme der vom Finanz-Ausschusse beantragten Gesetzesänderung).

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 51, über Eisenbahnwesen für die Zeit von Ende Juni 1904 bis Ende Juni 1905 (Beilage Nr. 149 — Annahme der Anträge des Eisenbahn-Ausschusses).

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 52, betreffend die Subventionierung des Ausbau des Lokalbahn Gleisdorf-Weiz bis Anger und die darauf bezügliche Petition Nr. 83 (Beilage Nr. 151 — Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses).

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Antrag der Abg. Stiger und Walz, Beilage Nr. 72, betreffend die Förderung der projektierten Lokalbahn Marburg-Wies (Beilage Nr. 152 — Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses).

Mündlicher Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Antrag der Abg. Hagenhofer, Gerlig, Schoiswohl und Genossen, Beilage Nr. 81, betreffend die Beteiligung des Landes Steiermark an der Aufbringung der zum Baue der Eisenbahn Friedberg-

Aspang nötigen Gelder — (Annahme des Antrages der Majorität des Eisenbahn-Ausschusses).

Beantwortung der Interpellation der Abg. Ros und Genossen in Angelegenheit der Gemeindevahlen in Doberna — durch den Statthalter.

Beantwortung der Interpellation der Abg. Jedlacher und Genossen, betreffend die gewerbsmäßige Spekulation mit Bauerngütern — durch den Statthalter.

Beantwortung der Interpellation der Abg. Dr. Grašovec und Genossen in Angelegenheit der Beschlagnahme der Schulhäuser mit nationalen Fahnen im Unterlande — durch den Statthalter.

Beantwortung der Interpellation der Abg. Dr. Johann Dežko und Genossen, betreffend die Fortsetzung der Sannregulierung — durch den Statthalter.

Beantwortung der Interpellation der Abg. Einspinner, Dr. v. Hofmann und Genossen, betreffend die Hintanhaltung ansteckender Krankheiten in den Schulen — durch den Statthalter.

### Auflage.

Mündlicher Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag der Abg. Dr. v. Hofmann, Dr. v. Derschatta, Einspinner, Dr. Graf und Genossen, Beilage Nr. 71, betreffend die Förderung der Eisenbahn-Verbindung Gleisdorf-Hartberg — (Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses).

Berichte und Anträge des Eisenbahn-Ausschusses über Petitionen — (Annahme der Anträge des Eisenbahn-Ausschusses).

Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 145, betreffend die Vorlage des Entwurfes eines Gesetzes in Angelegenheit der Errichtung einer

Gebühr für die Einschlauchung der Haus- und Gebäudekanäle in die öffentlichen Kanäle der Stadtgemeinde Knittelfeld (Beilage Nr. 186 — Annahme des vom Sonder-Ausschusse für Gemeinde-Angelegenheiten beantragten Gesetzentwurfes).

Vericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses über den Antrag der Abg. Kern und Genossen, Beilage Nr. 64, betreffend das Vorgehen bei Bemessung der Personal-Einkommensteuer (Beilage Nr. 183 — Annahme des Antrages des volkswirtschaftlichen Ausschusses).

Mündlicher Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses über den Antrag der Abg. Krebs, Einspinner und Genossen, Beilage Nr. 74, betreffend die Ausdehnung der Alters- und Invaliditäts-Versicherung auf die Kleingewerbetreibenden aller Kategorien — (Annahme des Antrages des volkswirtschaftlichen Ausschusses).

Mündlicher Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses über den Antrag der Abg. Stieg, Rokitsch, Brandl und Genossen, Beilage Nr. 96, betreffend die Unterjagung der Übernahme von Jagdleiterstellen bei Privatpersonen, -Korporationen oder -Genossenschaften seitens der staatlichen und ärarischen Forstorgane — (Annahme des Antrages des volkswirtschaftlichen Ausschusses).

Mündlicher Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 119, über das Ansuchen des Vereines „Grazer Volksküche“ um Gewährung einer Unterstützung aus Landesmitteln aus Anlaß der Erbauung einer zweiten Volksküche in Graz — (Annahme des Antrages des Finanz-Ausschusses).

Mündlicher Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 165, betreffend die Systemisierung der Beamtenstellen an der Landes-Hufbeschlags-, Lehr- und Tierheilanstalt in Graz — (Annahme des Antrages des Finanz-Ausschusses).

Mündlicher Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 138, betreffend die Regulierung der Bezüge der Beamten der Landes-Kuranstalt Rohitsch-Sauerbrunn — (Annahme des Antrages des Finanz-Ausschusses).

Mündlicher Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 139, betreffend die Gewährung eines Investitionskredites für die Landes-Kuranstalt Rohitsch-Sauerbrunn — (Annahme des Antrages des Finanz-Ausschusses und der Resolution des Abg. Dr. Buchmüller).

Mündlicher Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über den Antrag der Abg. Brandl und Genossen, Beilage Nr. 111, betreffend die Ausarbeitung eines Straßenregulierungs-Projektes im Bezirke Judenburg — (Annahme des Antrages des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten.)

Mündlicher Bericht des Finanz-Ausschusses über den Antrag der Abg. Wastian, Stiger und Genossen, Beilage Nr. 95, wegen einer jährlichen Unterstützung der k. k. steiermärkischen Landwirtschafts-Gesellschaft, behufs Förderung der Geflügelzucht und zur Erhaltung, beziehungsweise Ausgestaltung der Ersten steiermärkischen Zuchtanstalt für das Steirerhuhn in Marburg a. d. Drau — (Annahme des Antrages des Finanz-Ausschusses).

Mündlicher Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über den Bericht des steiermärkischen

Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 175, betreffend das Ansuchen der Gemeinden Markt Schönstein, Umgebung Schönstein, St. Florian und Topoltschitz, um Erteilung der Bewilligung zur Einhebung von Gebühren für Beerdigungen auf dem Gemeindefriedhofe in St. Michael bei Schönstein — (Annahme des Antrages des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten).

Mündlicher Bericht des Landeskultur-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 144, über die Schutzimpfung der Schweine gegen Milzbrand und gegen Rotlauf — (Annahme des Antrages des Landeskultur-Ausschusses).

Berichte und Anträge des Finanz-Ausschusses über Petitionen.

Interpellation der Abg. Schweiger und Genossen an den Statthalter, betreffend die Gefährdung des Verkehres seitens des Dr. Pachter in Arnfels durch zu schnelles Fahren mit dem Motorrade.

Beginn der Sitzung: 10 Uhr 20 Minuten vormittags.

Vorsitzender: Landeshauptmann Erzellenz Edmund Graf Attems.

Schriftführer: Die Abgeordneten Vinzenz Capra und Richard Klammer.

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

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

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

Aufgelegt ist vorerst das Petitions-Verzeichnis Nr. 55, enthaltend Anträge des Finanz-Ausschusses über ihm zur Beratung zugewiesene Petitionen Nr. 287, 338 und 340.

Wir gelangen zur Tagesordnung: Der erste Gegenstand derselben ist der

**Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 169, wegen Abänderung des Gesetzes vom 11. Dezember 1904, L.-G.- u. V.-Bl. Nr. 93, betreffend die Einhebung einer Landesauflage auf den Verbrauch von Bier.** (Beilage Nr. 188.)

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Freiherr v. Kellersperg, den ich erjuche, die Versammlung einzuleiten.

Berichterstatter des Finanz-Ausschusses Freiherr v. **Kellersperg** (von der Tribüne): Hoher Landtag! Wenn der Landes-Ausschuß heuer abermals, gleich wie im Vorjahre, ein die Einhebung einer Landesauflage auf den Verbrauch von Bier betreffendes Gesetz in Vorlage brachte, so ging derselbe von der Erwägung aus, daß es bei der notwendig gewordenen Änderung einer größeren Zahl der Paragraphen des vorjährigen Gesetzes zweckdienlicher und richtiger erscheint, statt einer Novelle ein neues Gesetz auszuarbeiten.

Die einzelnen mehr oder weniger einschneidenden Änderungen des Gesetzes sind in der Landes-Ausschuß-Vorlage angeführt und glaube ich daher, auf die diesbezüglichen Ausführungen verweisen zu dürfen.

Wie bekannt, hat die k. k. Regierung bisher mit einer gewissen Zähigkeit an dem Grundsatz festgehalten, einen höheren Bierauslagesatz als 1 K 70 h für den Hektoliter nicht zuzugestehen, aber in jüngster Zeit verließ dieselbe dem Königreiche Böhmen gegenüber diesen prinzipiellen Standpunkt und machte das Zugeständnis, in besonderer Berücksichtigung der Finanzlage dieses Landes eventuell eine Erhöhung des Auslagesatzes bis zu 3 K 70 h, ja selbst 4 K zulassen zu wollen, und gab der Vertreter des Finanz-Ministeriums die Erklärung ab, daß die Regierung auch anderen Kronländern gegenüber eine grundsätzlich ablehnende Haltung in dieser Angelegenheit nicht einnehmen werde.

Wenn wir nun in Betracht ziehen, welche bedeutende gesteigerte Anforderungen von Jahr zu Jahr an den Säckel des Landes gestellt werden, wenn wir weiter berücksichtigen, daß die Heranziehung der Kassaabstände zur Deckung des Abganges von über 800.000 K sich als notwendig erweist, so lag der Gedanke nahe, zur Schonung der Reserven dem Lande eine neue Einnahmequelle zu schaffen, und faßte der Finanz-Ausschuß eine mäßige Erhöhung der Bierauflage ins Auge. Bei der vorgeschlagenen Erhöhung von 1 K 70 h auf 2 K erwächst dem Lande ein immerhin nennenswerter finanzieller Vorteil, ohne andererseits das Interesse der Konsumenten zu schädigen, was bei der Natur der Erhöhung wohl behauptet werden kann.

Der Änderung des § 1 des Gesetzes in der Fassung des Landes-Ausschusses durch Einstellung der Ziffer 2 K statt 1 K 70 h entspricht die als § 8 eingefügte Übergangsbestimmung zur Feststel-

lung der mit Ende 1905 vorhandenen Biervorräte und empfiehlt der Finanz-Ausschuß die Annahme dieses Gesetzes, indem er folgenden Antrag stellt (liest):

„Der hohe Landtag wolle dem in der Beilage vorgelegten Gesetzentwurfe, betreffend die Einhebung einer Landesauflage auf den Verbrauch von Bier, die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

#### § 1.

Das im Herzogtume Steiermark zum Verbrauch gelangende Bier unterliegt einer Landesauflage von 2 K für das Hektoliter.

Bei der Vorschreibung werden Bruchteile über  $\frac{5}{10}$  Heller als ganze Heller gerechnet.“

Abg. **Daniel** (L.-G. Umgebung Graz): Hoher Landtag! Der vorliegende Bericht überrascht mich recht sehr. Es ist kaum ein Jahr vergangen, daß diese Umlage eine gleichartige Verteuerung erhalten hat, und zwar mit dem Betrage von 1 K 70 h pro Hektoliter. Jetzt haben wir hier einen Bericht und eine Vorlage, wo neuerdings diese Bierauflage von 1 K 70 h auf 2 K erhöht werden soll. Wer soll diese Erhöhung von 30 h tragen? Diese sind nicht auf die Konsumenten zu wälzen, es werden die Gewerbetreibenden wieder zahlen müssen; und wer sind die? Das sind die Wirte und die Leute, die sich damit befassen, den sogenannten Kleinverschleiß auszuüben. Wenn eine Erhöhung oder Umlage gemacht werden soll, so geht diese Sache immer auf die Gewerbetreibenden oder auf die sogenannte Konsumsteuer über. Ich möchte mir erlauben, das hohe Haus zu bitten, den Antrag auf Erhöhung der Bierauflage abzuweisen, und ich begründe das damit, daß diese Erhöhung von 30 h sich nicht leicht auf die Konsumenten überwälzen läßt, sondern daß der Gastwirtestand, der ohnedies sehr überlastet ist, mit dieser Steuer hart getroffen wird. Im vorigen Jahre ist die Verzehrungssteuer in Graz für Branntwein erhöht worden, jetzt kommen wir neuerdings mit der Biersteuer daran und so geht es fort. Im Namen meiner Partei erkläre ich, daß wir gegen die Erhöhung der Bierauflage stimmen. Es ist jedesmal so, auf dem armen Teufel wird herumgetreten; wenn schon notwendig, so sollen andere Steuern ausfindig gemacht werden.

Abg. Dr. **Schacherl** (N.-B. Leoben): Während der Landes-Ausschuß erklärt hat, für das heurige

Jahr auf eine Erhöhung der Umlagen zu verzichten, kommen nun der Landes-Ausschuß und der Finanz-Ausschuß mit dem Vorschlage, eine indirekte Steuer, eine Konsumsteuer abermals zu erhöhen. Im Vorjahre, in der vorigen Session wurde es uns übel genommen, daß wir gegen den damaligen Vorschlag auf sogenannten Ausgleich der Bierauflage gestimmt haben. Es wurde gesagt, daß das Land daraus einen Vorteil haben wird, indem nur für Graz die Auflage auf Bier erhöht, draußen aber erniedrigt wird. Nun, durch die jetzige Vorlage kommt auch das Land zur Einsicht, daß es gar nichts davon hat, denn durch die heutige Vorlage wird der frühere Stand wieder hergestellt. Das Land zahlt ebensoviel wie früher und der Effekt ist nur, daß in Graz die Erhöhung der Auflage auf Bier nicht mehr 30 h, sondern 60 h macht. Sie ist auch für das Land heute mit zwei Kronen festgestellt. Wir müssen uns ganz entschieden gegen eine neue Erhöhung der indirekten Steuer, gegen eine neue Belastung der breiten Volksschichten aussprechen. Allerdings wenn ich wüßte, daß durch eine Erhöhung der Biersteuer wirklich weniger Bier getrunken würde, würde ich als überzeugter Abstinenz und Gegner des Alkohols gewiß dafür sein. Wir wissen aber, daß bei den herrschenden Trinksitten und bei dem Aberglauben, daß die geistigen Getränke Nahrungsmittel sind und das Bier flüssiges Brot sei, tatsächlich durch die Besteuerung des Alkohols nicht weniger getrunken wird, sondern gerade so viel wie früher, daß aber ein Teil des Geldes, welches früher für wirkliche Lebensmittel, für Brot und Fleisch ausgegeben wurde, infolge der Verteuerung des Alkohols einfach nicht mehr für wirkliche Lebensmittel ausgegeben wird, das heißt, die Leute trinken, ebensoviel wie früher, nur daß sie weniger essen. Dadurch schaden sie ihrer Gesundheit noch mehr und führen ihrem Körper noch weniger Nahrungsstoffe zu als früher. Es wird allerdings wieder gesagt, die Erhöhung ist so gering, das werden die Konsumenten gar nicht spüren. Es ist ganz begreiflicherweise seitens des betreffenden Produzenten und Verschleißers das Bestreben vorhanden, jede solche Erhöhung der Konsumsteuer auf die Konsumenten abzuwälzen und ich möchte darauf verweisen, daß nach dem Beschlusse der vorjährigen Session tatsächlich die Wirte in Graz den Versuch unternommen haben, eine Erhöhung der Bierpreise herbeizuführen. Wie es aber bei einem solchen Anlasse immer der Fall ist, vollzieht sich diese Erhöhung nicht nur um die Erhöhung, die vom Land-

tage oder Parlamente angenommen wurde, sondern man trachtet bei dieser Gelegenheit, einen Extraprofit aus der konsumierenden Bevölkerung herauszuschlagen, indem man eine bedeutend größere Erhöhung vornimmt, als eigentlich nach der gesetzlichen Erhöhung notwendig wäre. Besonders ist dies ein Anreiz und verlockt dazu, eine größere Erhöhung vorzunehmen in solchen Fällen, wo der Bruchteil, um den man es erhöhen müßte, nach der gesetzlichen Erhöhung ein zu kleiner ist, um zum Ausdruck kommen zu können. Es handelt sich dann nicht um einen halben Heller, sondern gleich um einen Kreuzer der Erhöhung. Die Arbeiterschaft und die Bevölkerung von Graz hat sich gegen den Versuch der damaligen Preiserhöhung zur Wehr gesetzt und es ist ihr auch gelungen, dies zu verhindern. Das ist nicht immer möglich, das setzt ein gewisses Zusammenhalten der konsumierenden Bevölkerung voraus, die aber keine einheitliche Klasse bildet, weil das Bier über alle Klassengegensätze hinweg in allen Schichten der Bevölkerung mehr oder weniger getrunken wird. Ich kann das heute schon sagen, daß die arbeitende Bevölkerung von Graz zumindest den Versuch machen wird, sich wieder zur Wehr zu setzen, falls die Gastwirte versuchen sollten, die Erhöhung der Steuer, die Sie beschließen wollen, auf die Arbeiter zu wälzen. Die Gastwirte, die dann von der Steuererhöhung betroffen werden, möchte ich aufmerksam machen, sich bei ihren eigenen Vertretern zu bedanken, und daß sie das nächste Mal bei der Wahl ihrer Abgeordneten vorsichtiger sein sollen. Ich erkläre daher, mich entschieden gegen diese Erhöhung einer indirekten Konsumsteuer aussprechen zu müssen, daß wir dagegen stimmen werden, und ich glaube auch, daß die Abgeordneten der Stadt Graz unmöglich für die neue Erhöhung stimmen können.

Abg. **Capra** (H.-R. Leoben): Hohes Haus! Wie schon mein geehrter Herr Vorredner dargetan hat, ist gerade jede Erhöhung der Konsumsteuer, wie sie die Erhöhung der Bierauflage ist, eine Maßregel, welche immer jene Schichten trifft, die sie am schwersten bestreiten. Nachdem ich die Ehre habe, einen Kammerbezirk zu vertreten, in welchem der Bierkonsum eine hervorragende Rolle spielt und daher gewiß auch dort jene Erscheinung auftreten wird, welche vom Herrn Vorredner bemerkt worden ist, so müßte ich mich eigentlich gegen diese geplante Erhöhung der Bierauflage stellen, wenn mir nicht die Ziffern des Voranschlages gesagt und in mir die

Überzeugung wachgerufen hätten, daß die dermalige Erhöhung fast eine unabweiskliche Notwendigkeit zu sein scheint. Wenn aber darüber noch ein Zweifel wäre, so hat die ausführliche Debatte in der Budgetberatung uns den weiteren Beweis geliefert, daß dermalen auf jede Weise gesorgt werden muß, dem Lande eine Erhöhung seiner Einnahmen zuzuführen. Ich gebe mich der Meinung hin, daß wir uns mit einer bescheidenen, und das ist auch ein Moment, mit der bescheidensten Ziffer begnügt haben, und konstatiere, daß von einer andern Seite des hohen Hauses eine bedeutend höhere Ziffer vorgeschlagen wurde, um zur Sanierung der Landesfinanzen beizutragen, und ich sage, daß ich dieser Ziffer meine Zustimmung nicht gegeben hätte. Nachdem es sich nun so verhält, wie ich ausgeführt habe, so begnüge ich mich damit, zu sagen, daß ich voraussetze, es werde lange Zeit ein Antrag auf neuerliche Erhöhung der Biersteuer nicht eintreten. (Ruf: „Da werden Sie sich irren!“) Damit habe ich gesprochen.

**Abg. Zedlacher** (L.-G. Murau): Hohes Haus! Als ich in voriger Session den Antrag einbrachte auf Aufhebung der Bier-Bolletierungs-Stationen, beziehungsweise auf Beschreibung, und dieser Antrag auch die Zustimmung des hohen Hauses erhielt, wurde der Aufgabebetrag auf Bier am Flachlande von 2 K auf 1 K 70 h per Hektoliter herabgesetzt. Darüber herrschte die größte Freude bei allen Konsumenten. Damals konnte die Steuer nicht gleich mit 2 K festgesetzt werden, weil die Regierung diesem Betrage wegen des Ausgleiches mit den anderen Ländern nicht zusagte. Nun, heute hörten wir aus dem Munde des Herrn Berichterstatters, daß die Regierung auch einer Auflage von 4 K zustimmen würde und hat da die Regierung ihre Ansicht wieder einmal geändert, ich möchte fast sagen, die Wäsche gewechselt. Aus diesem Grunde werde ich gegen den Antrag des Finanz-Ausschusses stimmen.

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

**Berichterstatter Freiherr v. Kellersperg:** Hoher Landtag! Ich werde nur mit wenigen Worten auf die Ausführungen der verehrten Herren Vorredner zurückkommen. Der Herr Abgeordnete Da-

niel hat der Befürchtung Ausdruck gegeben, daß die Erhöhung der Bierauflage von den kleinen Gastwirten werde getragen werden müssen. Ihm gegenüber hat der Herr Abgeordnete Dr. Schacherl befürchtet, daß diese Erhöhung von der breiten Schichte der Bevölkerung werde getragen werden. Ich glaube nun, daß bei der Natur der Erhöhung der Steuer diese beiden Fälle ausgeschlossen erscheinen und daß vielmehr ein Dritter diese Auflage tragen wird, nämlich der Brauherr (Abg. Kessel: „Das wurde im Vorjahre auch gesagt.“). Ich glaube, wenn die Herren die Sache objektiv und ruhig betrachten, so müssen Sie sagen, daß eine solche Mehreinnahme von 214.000 K in gar keinem Verhältnisse steht zu der geringen Belastung, und ich bitte, meine Herren, zu erwägen, wie diese Erhöhung von 0.3 h aufgeteilt werden soll? Auf die Konsumenten? Das kann ich mir gar nicht vorstellen. (Ruf: „Die Wirte.“) Das ist beinahe unmöglich. Wenn ich den Herrn Abgeordneten Zedlacher richtig verstanden habe, so wird er auch gegen die Vorlage stimmen, und zwar deshalb, weil die Regierung von ihrem Grundsatz abgegangen ist und jetzt im Königreich Böhmen die Konzession gemacht hat, die Erhöhung der Auflage auf 4 K zuzugestehen. Ich muß aufrichtig sagen, die Schlussfolgerung, die der Herr Abgeordnete Zedlacher gemacht hat, ist mir unverständlich, denn wenn die Regierung einem Kronlande gegenüber die Erhöhung gestattet, also von ihrem Grundsatz abgeht, so hat sie nur den Wünschen des betreffenden Landes zur Sanierung seiner finanziellen Lage Rechnung getragen. Warum nun das Land Steiermark von dieser Begünstigung keinen Gebrauch machen soll, ist mir unverständlich. Ich möchte mir nochmals erlauben hinzuweisen, daß ich der festen Überzeugung bin, daß diese geringe Erhöhung der Auflage in keiner Weise eine Schädigung der breiten Schichten im Gefolge haben wird, und auch ich glaube, daß es für das Land viel besser wäre, wenn es nicht in die Lage versetzt wäre, eine solche Steuer einheben zu müssen. Nachdem es nun aber einmal die Finanzlage erheischt, läßt sich nichts anderes machen, und ich möchte daher die Herren sehr bitten, für den Antrag des Finanz-Ausschusses zu stimmen und die Gegenanträge abzulehnen.

**Landeshauptmann:** Wir gelangen zur Abstimmung. Ich bitte, die Plätze einzunehmen. Gegenstand der Abstimmung ist § 1, welcher lautet (liest):

„§ 1.

Das im Herzogtume Steiermark zum Verbrauch gelangende Bier unterliegt einer Landesauflage von 2 K für das Hektoliter.

Bei der Vorschreibung werden Bruchteile über  $\frac{5}{10}$  Heller als ganze Heller gerechnet.“  
(§ 1 wird angenommen.)

**Landeshauptmann:** Wir gelangen zu § 2.

Berichterstatter Freiherr v. **Kellersperg** (liest):

„§ 2.

Zur Entrichtung der Landesauflage auf Bier sind verpflichtet:

1. Die Unternehmer von Bierbrauereien für jenes auflagepflichtige Bier, welches sie verbrauchen, selbst entgeltlich oder unentgeltlich zum Ausschank bringen oder an Personen im Geltungsgebiete dieses Gesetzes absetzen, die den Ausschank oder den Verschleiß von Bier nicht betreiben (Private).

2. Diejenigen Personen, welche den Ausschank oder Verschleiß von Bier auf eigene Rechnung betreiben, für jedes noch nicht veraufschlagte Bier, welches sie beziehen.

3. Private (3. 1) für jenes Bier, welches dieselben aus einem außerhalb des Geltungsgebietes dieses Gesetzes gelegenen Orte beziehen.“

**Landeshauptmann:** Wer wünscht zu § 2 das Wort? (Nach einer Pause): Wenn sich niemand zum Worte meldet, werde ich zu § 3 übergehen und die Abstimmung erst einleiten, wenn zu irgend einem Paragraph die Debatte gewünscht wird.

Berichterstatter Freiherr v. **Kellersperg** (liest):

„§ 3.

Die Abgabepflicht tritt für die Brauerei-Unternehmer im Zeitpunkte der Wegbringung des Bieres aus den Lagerräumen der Brauerei, für die im § 2, 3. 2 und 3, bezeichneten Personen im Zeitpunkte des Bezuges ein.

Inwieweit die auflagepflichtigen Personen die Wegbringung, beziehungsweise den Bezug des auflagepflichtigen Bieres anzumelden haben, sowie die Art und Weise der Vorschreibung und der Entrichtung der Landesauflage wird im Vollzugswege bestimmt werden.

Der Landes-Ausschuß ist ermächtigt, einzelnen auflagepflichtigen Parteien oder Gruppen von solchen die abfindungsweise Entrichtung der Landesauflage auf Grund eines über-

einkommens nach Maßgabe der diesfalls zu erlassenden Vollzugsbestimmungen zu bewilligen.“

**Landeshauptmann:** Wer wünscht zu § 3 das Wort? (Nach einer Pause): Es meldet sich niemand zum Wort. Bitte zu § 4 überzugehen.

Berichterstatter Freiherr v. **Kellersperg** (liest):

„§ 4.

Die im § 2, 3. 1 und 2, bezeichneten auflagepflichtigen Parteien sind verpflichtet, den mit der Kontrolle der Landesauflage betrauten Landesbeamten während der Zeit der Ausübung des Gewerbes den Eintritt in die Verkaufs- und Aufbewahrungsräume des Bieres zu gestatten.

Weiter steht dem Landes-Ausschusse das Recht zu, im Falle begründeten Verdachtes von Verkürzungen auf Grund fallweise zu treffender Anordnungen sowie in Fällen der im Vollzugswege zu regelnden Abrechnung durch dieselben Beamten eine Vorratserhebung in den Gär- und Lagerkellern der Brauerei vorzunehmen.

Ferner sind die obbezeichneten Parteien verpflichtet, den Bezug des Bieres, beziehungsweise die Entrichtung der Landesauflage auf Verlangen auszuweisen und über fallweise Anordnung des Landes-Ausschusses die Einsicht in die geschäftlichen Aufschreibungen, insoweit sie den Verbrauch, den Ausschank, den Absatz, die Rückgabe oder den Bezug von Bier betreffen, zu gestatten.

Die Brauerei-Unternehmer sind überdies verpflichtet, die von ihnen verbrauchten, ausgehenden und abgesetzten Biermengen auf die im Vollzugswege anzuordnende Art auszuweisen.“

**Landeshauptmann:** Wer wünscht zu § 4 das Wort? (Nach einer Pause): Es meldet sich keiner der Herren zum Worte, so gehen wir zu § 5 über.

Berichterstatter Freiherr v. **Kellersperg** (liest):

„§ 5.

Jede Gemeinde ist verpflichtet, den vom Landes-Ausschusse in Ausführung des gegenwärtigen Gesetzes gestellten Anforderungen zu entsprechen sowie den zur Handhabung dieses Gesetzes berufenen Organen bei deren Amtshandlungen über Ansuchen unverweilt den erforderlichen Beistand zu leisten.

Über Ansuchen der Gemeinden kann der Landes-Ausschuß denselben die in ihrem Gebiete von den einzelnen auflagepflichtigen Personen verauslagten Biermengen, insoweit dieselben zur Ausweisung gelangen, gegen Leistung einer fallweise zu vereinbarenden Entschädigung periodisch mitteilen.“

**Landeshauptmann:** Wer wünscht zu § 5 das Wort? (Nach einer Pause): Es meldet sich niemand zum Worte, so gehen wir zu § 6 über.

Berichterstatter Freiherr v. **Kellersperg** (liest):  
„§ 6.

Die öffentlichen Transport-Unternehmungen sind verpflichtet, die an Empfänger im Geltungsgebiete dieses Gesetzes ausgefolgten Bier sendungen, welche in einem der übrigen im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder zur Aufgabe gelangt sind, den im Vollzugswege zu bezeichnenden Organen unter Angabe der Adresse des Empfängers und des Zeitpunktes zur Abgabe der Sendung auf die im Vollzugswege anzuordnende Art anzuzeigen.“

**Landeshauptmann:** Wünscht jemand zu § 6 das Wort? (Nach einer Pause): Es ist dies nicht der Fall, gehen wir zu § 7 über.

Berichterstatter Freiherr v. **Kellersperg** (liest):  
„§ 7.

Über Beschwerden, betreffend die Landesaufgabe auf den Verbrauch von Bier, entscheidet, das Strafverfahren (§ 9) ausgenommen, der Landes-Ausschuß.

Die Beschwerde ist bei dem mit der Einhebung der Landesaufgabe betrauten Landesamte binnen 14 Tagen nach dem Tage, an welchem die Partei von der angefochtenen Verfügung in Kenntnis gesetzt worden ist, zu überreichen.

Bei Berechnung dieser Frist sind die Tage des Postenlaufes in dem Falle nicht zu zählen, wenn die Beschwerde der Postanstalt gegen eine amtliche Übernahmestätigung (Aufgabescheine, Rezepisse u. s. w.) übergeben worden ist.

Fällt der letzte Tag der Frist auf einen Sonntag oder einen allgemeinen Feiertag, so endigt dieselbe erst mit dem nächsten Werktag.

Die Beschwerde hat jedoch hinsichtlich der Zahlungspflicht keine aufschiebende Wirkung.

Im Falle der Beschwerde stattgegeben wird und der Rückvergütungsbetrag 100 K über-

steigt, werden vier Prozent jährlicher Vergütungszinsen vom ganzen Vergütungsbetrage, und zwar vom Zeitpunkte der Einzahlung bis zum Tage, an welchem die Partei von der Stattgebung verständigt wurde, geleistet.“

**Landeshauptmann:** Wer wünscht zu § 7 das Wort? (Nach einer Pause): Es meldet sich keiner der Herren zum Worte. Bitte fortzusetzen.

Berichterstatter Freiherr v. **Kellersperg** (liest):  
„§ 8.

Sämtliche Personen, welche den Ausschank und Verschleiß von nicht selbst erzeugtem Bier betreiben, sowie Private, sind verpflichtet, die mit Ende des Jahres 1905 in ihrem Besitze verbliebenen Biervorräte, wenn dieselben ein Hektoliter übersteigen, dem mit der Einhebung der Landesaufgabe betrauten Landesamte behufs Nachversteuerung am 2. Jänner 1906 schriftlich anzumelden.

Die Unternehmer von Bierbrauereien sind verpflichtet, bis spätestens 5. Jänner 1906 detaillierte Nachweisungen über die mit Ende des Jahres 1905 in ihrer Unternehmung (getrennt nach Gär- und Lagerkeller) und in ihren außerhalb der Brauerei, jedoch im Geltungsgebiete des Gesetzes gelegenen Bierniederlagen und Schankstätten vorhandenen Biervorräte dem mit der Einhebung der Landesaufgabe betrauten Landesamte in zwei Ausfertigungen zu überreichen und zu gestatten, die Richtigkeit dieser Nachweisungen durch Vorratsaufnahme zu überprüfen.“

**Landeshauptmann:** Wünscht jemand zu diesem Paragraphen das Wort zu nehmen? (Nach einer Pause): Es meldet sich niemand zum Worte, ich bitte fortzusetzen.

Berichterstatter Freiherr v. **Kellersperg** (liest):  
„§ 9.

Übertretungen dieses Gesetzes und der Vorschriften zum Vollzuge desselben werden, falls nicht das allgemeine Strafgesetz Anwendung findet, mit Geldstrafen von 2 bis 200 K oder Arrest von 6 Stunden bis zu 14 Tagen geahndet.

Bezüglich des Strafverfahrens findet die Ministerial-Berordnung vom 3. April 1855, R.-G.-Bl. Nr. 61, mit der Maßgabe Anwendung, daß für die Verjährung der Strafbar-

keit der nach diesem Gesetze zu ahndenden Übertretungen eine Frist von einem Jahre festgesetzt wird.

Diese Frist wird bei den Brauerei-Unternehmern vom Tage der auf den Zeitpunkt der Übertretung folgenden Abrechnung an berechnet.

Die Einbringung der Geldstrafen erfolgt im Sinne des § 3 der kaiserlichen Verordnung vom 20. April 1854, R.-G.-Bl. Nr. 96, durch die politischen Behörden; die Geldstrafen fließen in den Armenfonds jener Gemeinde, in deren Bereich die strafbare Handlung begangen wurde.“

**Landeshauptmann:** Wünscht jemand zu diesem Paragraphen das Wort zu nehmen? (Nach einer Pause): Es erfolgt keine Meldung zum Worte, ich bitte den nächsten Paragraphen zu verlesen.

**Berichterstatter Freiherr v. Kellersperg** (liest):  
„§ 10.

Die Vollziehung der gesetzmäßigen Strafe enthebt nicht von der Entrichtung der gebührenden Auflage.

Das Recht des Landes auf Nachzahlung hinterzogener Landes-Bieraufgabe beträge verjährt in drei Jahren nach erlangter amtlicher Kenntniss der Hinterziehung.“

**Landeshauptmann:** Wünscht jemand zu diesem Paragraphen das Wort zu nehmen? (Nach einer Pause): Es meldet sich niemand zum Worte, ich bitte fortzusetzen.

**Berichterstatter Freiherr v. Kellersperg** (liest):  
„§ 11.

Die Einbringung unberichtigter Auflagebeträge hat über Einschreiten des mit der Vorschreibung betrauten Landesamtes entweder im Sinne des § 3 der kaiserlichen Verordnung vom 20. April 1854, R.-G.-Bl. Nr. 96, oder auf gerichtlichem Wege zu erfolgen.

Übersteigt der Rückstand, wenn auch aus einzelnen Vorschreibungen zusammen, 100 K, so können vier Prozent jährlicher Verzugszinsen vom Tage der Rechtskraft jeder einzelnen Zahlungsaufforderung an gerechnet, eingehoben werden.“

**Landeshauptmann:** Wünscht jemand zu diesem Paragraphen das Wort zu nehmen? (Nach einer Pause): Es erfolgt keine Meldung zum Worte, ich bitte den nächsten Paragraphen zu verlesen.

**Berichterstatter Freiherr v. Kellersperg** (liest):  
„§ 12.

Das gegenwärtige Gesetz ist wirksam für die Zeit vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1909, und verliert mit dem Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Gesetzes das Gesetz vom 11. Dezember 1904, L.-G.-Bl. Nr. 93, seine Geltung.“

**Landeshauptmann:** Wünscht jemand zu diesem Paragraphen das Wort zu nehmen? (Nach einer Pause): Es meldet sich niemand zum Worte, ich bitte fortzusetzen.

**Berichterstatter Freiherr v. Kellersperg** (liest):  
„§ 13.

Die Durchführungs-Verordnung wird von der k. k. Statthalterei im Einvernehmen mit der k. k. Finanz-Landesdirektion und dem Landes-Ausschusse des Herzogtums Steiermark erlassen.“

**Landeshauptmann:** Wünscht jemand zu diesem Paragraphen das Wort zu nehmen? (Nach einer Pause): Es erfolgt keine Meldung zum Worte, ich bitte den nächsten Paragraphen zu verlesen.

**Berichterstatter Freiherr v. Kellersperg** (liest):  
„§ 14.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist Mein Minister des Innern und Mein Finanzminister im Einvernehmen mit den übrigen beteiligten Ministern beauftragt.“

**Landeshauptmann:** Wünscht jemand zu diesem Paragraphen das Wort zu nehmen? (Nach einer Pause): Es meldet sich niemand zum Worte, ich bitte nunmehr zu Titel und Eingang des Gesetzes überzugehen.

**Berichterstatter Freiherr v. Kellersperg** (liest):  
„Gesetz

vom . . . . .  
wirksam für das Herzogtum Steiermark, betreffend die Einhebung einer Landesaufgabe auf den Verbrauch von Bier.

Über Antrag des Landtages Meines Herzogtums Steiermark finde Ich anzuordnen, wie folgt:“

**Landeshauptmann:** Wünscht jemand zu Titel und Eingang des Gesetzes das Wort zu nehmen? (Nach einer Pause): Es ist dies nicht der Fall, ich schreite daher zur Abstimmung und



ersuche jene Herren, welche den soeben vom Herrn Berichterstatter vorgetragene Gesetzesentwurf § 2 bis einschließlich 14 sowie Titel und Eingang des Gesetzes annehmen wollen, sich von den Sizen zu erheben. (Geschicht.) Die §§ 2 bis inklusive 14 sowie Titel und Eingang des Gesetzes erscheinen angenommen.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

**Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 51, über Eisenbahnwesen für die Zeit von Ende Juni 1904 bis Ende Juni 1905.**

(Beilage Nr. 149.)

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Dr. Kofoschinegg, den ich ersuche, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Dr. Kofoschinegg (von der Tribüne): Den Herren liegt der Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 51, vor.

Es hat sich im Betriebsergebnisse der Landesbahnen im Jahre 1904 nichts wesentlich geändert. So hat bei der Bahn Gills-Willan die Staatseisenbahn-Verwaltung den Pachtbetrag von 221.920 K erlegt. Bei Preding-Wieselssdorf-Stainz hat sich das Erträgnis um 728 K 3 h vermindert. Der Betriebsüberschuß hat sich auf 14.138 K 20 h gestellt, dem die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals entgegensteht mit 26.043 K 30 h. Der Abgang ist sohin 11.905 K 10 h. Auf den Bezirk Stainz entfallen heuer als Ersatzleistung 10.400 K. Gegenüber dem Vorjahre sind die diesjährigen Ergebnisse bezüglich der Ersatzleistung um 6569 K 64 h günstiger.

Was Pöltjach-Gonobitz anbelangt, wurden um 2834 K 56 h mehr eingenommen und um 8065 K 47 h weniger verausgabt. Es wurde ein Überschuß erzielt mit 5426 K 36 h. Das Betriebsergebnis dieser Lokalbahn hat sich um 10.900 K 3 h gebessert. Für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals hat sich noch immer ein Abgang von 23.583 K 88 h ergeben, so daß dem Bezirke Gonobitz als Garanten 12.600 K und dem Landes-Eisenbahnfonds 10.983 K 88 h angerechnet werden mußten.

Kapfenberg-Au-Seewiesen ist gleichfalls zurückgeblieben, und zwar um 14,4 Prozent, so daß als Reserve für neue Investitionen nur ein Betrag von 230 K 1 h verblieben ist.

Die Verzinsung der für den Bau der Landesbahnen investierten Kapitalien hat sich im Berichtsjahre unter Zugrundelegung der Betriebs-Netto-Einnahmen auf 3,74 Prozent gestellt.

Die Aktiengesellschaft der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf betreffend, so wurden im Berichtsjahre 315.469 K 82 h Brutto-Einnahmen erzielt. Die Reineinnahmen beliefen sich auf 79.018 K 17 h.

Hievon mußten für die Verzinsung und Tilgung des Prioritäten-Anlehens 34.320 K und für die Tilgung von acht Stück Prioritäts-Aktien 8000 K verwendet werden, und verblieben somit nur 36.698 K 17 h.

Mit Rücksicht darauf, daß die Auswechslung der Schwellen den Grund der erhöhten Auslagen bildet, wurden aus dem Schwellen-Erneuerungsfonds 7173 K 83 h herangezogen, so daß 43.872 K zur Verfügung geblieben sind, welche zur Einlösung des Coupons Nr. 9 der Prioritätsaktien mit 16 K verwendet wurden.

Ich stelle den Antrag:

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über den Betrieb der Linien: Gills-Willan, Pöltjach-Gonobitz, Preding-Wieselssdorf-Stainz, Kapfenberg-Au-Seewiesen und der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf im Jahre 1904 wird zur Kenntnis genommen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Punkt II betrifft „Zur Ausführung genehmigte Linien“. Das bezieht sich auf die Rohitscher Lokalbahn. Nachdem das Schleppegeleise dem Betriebe übergeben worden ist, so hat der Landes-Ausschuß keinen Anstand genommen, den Betrag von 50.000 K, welche von der Subvention zurückgehalten wurden, aus Landesmitteln flüssig zu machen.

Es wird der Antrag gestellt (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die vollständige Beendigung der Aktion zur Erstellung der Linie Grobelno-Sauerbrunn-Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn) wird zur Kenntnis genommen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Punkt III ist die Gebarung mit dem Landes-Eisenbahnfonds.

Aus dem Berichte des Landes-Ausschusses ist zu ersehen, daß gegenüber dem Vorjahre die Ge-

barung sich um 17.493 K 38 h günstiger gestaltet hat und daß der Effektenbesitz des Landes-Eisenbahnfonds sich zusammen auf 9,775.663 K belaufen hat.

Die Schuld des Landesfonds an den Landes-Eisenbahnfonds bezifferte sich mit 31. Dezember 1904 auf 834.841 K 37 h; für 1904 erscheint der Landesfonds nach Abzug der Annuitätzinsen im Betrage von 18.995 K 86 h, mit dem Verluste von 102.504 K 25 h belastet.

Bezüglich des Bezirkes Gonobitz, der eine ziemlich hohe Schuld an den Landes-Eisenbahnfonds hat, war es notwendig, nachdem derselbe sich weigerte, diese Schuld abzustatten, die Statthalterei anzurufen, so daß im Jahre 1903 die Einhebung einer 10prozentigen und, nachdem der Bezirk wieder die Zahlung verweigerte, im Jahre 1904 die Einhebung einer 15prozentigen Zwangsumlage veranlaßt wurde. Es wurden Vergleichsvorschläge gestellt und mit dem Bezirke Gonobitz auch ein Vergleich zu stande gebracht, der dahin abzielt, daß der Bezirk von der aufgelaufenen Schuld am 1. Juli 1905 30.000 K erlegt und bezüglich der weiteren Schuld von 15.000 K fünf gleiche Jahresraten bewilligt erhalten hat.

An den Landes-Eisenbahnfonds wurde das Anfinnen gestellt, auf die Verzinsung zu verzichten, die sich im Rückstande auf 7041 K 86 h beziffert. Der Landes-Ausschuß hat nun diesen Verzicht auf die Zinsen, bzw. den Nachlaß von 7041 K 86 h zu gewähren befunden, nachdem der Bezirk sich ohnedies in keiner günstigen finanziellen Lage befindet.

Es wird sowohl vom Landes-Ausschuße wie auch vom Eisenbahn-Ausschuße der Antrag gestellt (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

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

Das mit dem Bezirke Gonobitz getroffene Vergleichsübereinkommen wegen Abstattung der Schuld des letzteren an den Landes-Eisenbahnfonds wird genehmigt und der Landes-Ausschuß ermächtigt, den unbedeckten Rest an Verzugszinsen mit 7041 K 86 h in Abschreibung zu bringen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Das Gehaltserfordernis hat sich nicht geändert, es ist das Erfordernis wie im Vorjahre

gleich mit 22.380 K. Es wird daher der Antrag gestellt (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über das Gehaltserfordernis für das Landes-Eisenbahnamt wird zur Kenntnis genommen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Subventionierung der Schmalspur-Linien Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Nu-Seewiesen und Preding-Wieselsdorf—Stainz durch die anschließenden Hauptbahnen.

Nach dem Übereinkommen hat die k. k. priv. Südbahn auf Rechnung des Jahres 1904 einen Zufluß von 10.034 K 45 h erlegt. Nachdem im Jahre 1904 die Verwaltung der Lokalbahn Kapfenberg—Nu-Seewiesen einen Überschuß ergeben hat, so hat lediglich die Linie Pöltschach—Gonobitz an diesem Zufluß partizipiert und wurden von dem erlegten Betrage dem Bezirke Gonobitz 75 Prozent, das sind 7525 K 84 h gutgebracht und der Rest dem Landes-Eisenbahnfonds gutgeschrieben.

Seitens der k. k. priv. Graz—Köflacher Bahn wurden zu gleichem Zwecke 4000 K erlegt, von welchen dem Bezirke Stainz 3000 K und dem Landes-Eisenbahnfonds 1000 K zugerechnet worden sind.

Durch die obervährten Zuwendungen verringerte sich die Beitragsverpflichtung des Bezirkes Gonobitz von 12.600 K auf 5074 K 16 h und jene des Bezirkes Stainz von 10.400 K auf 7400 K.

Zu Gunsten des Landes-Eisenbahnfonds entfielen 3508 K 61 h.

Es wird der Antrag gestellt (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Subventionierung der Schmalspurlinien durch die anschließenden Hauptbahnen im Jahre 1904 wird zur Kenntnis genommen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Verhandlungen mit der k. k. priv. Südbahn, betreffend den Tarif für die Beförderung von Kohle aus den Nabeldorfer Gruben auf der Linie Pöltschach—Gonobitz.

Wie bekannt, ist diesfalls ein Streit zwischen dem Landes-Ausschuße und der Südbahn bezüglich der Frachttäge entstanden. Die Südbahn hat nämlich in den Nabeldorfer Gruben ein Kohlenflöz erschlossen und verfrachtet die Kohlen nun auf der

Lokalbahn, will hiefür jedoch nur die Regiefrachtsätze zahlen, während nach Ansicht des Landes-Ausschusses das Übereinkommen mit der Südbahn nicht dahin ausgelegt werden kann, daß die gesamte Kohle aus den Kadeldorfer Gruben als Regiefracht zu behandeln ist. Die Südbahn weigert sich jedoch, diese Ansicht des Landes-Ausschusses anzuerkennen, und zwar um so weniger, als sie eine Schleppbahn gebaut und auch auf ihre Kosten die nötigen Kippwagen angeschafft habe. Es läßt sich in dieser Angelegenheit vorläufig nichts weiter tun, als es dem Landes-Ausschusse zu überlassen, in geeigneter Weise diese Angelegenheit mit der Südbahn zum Abschlusse zu bringen.

Es wird daher beantragt (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Verhandlungen mit der k. k. priv. Südbahn, betreffend den Tarif für die Beförderung von Kadeldorfer Kohle auf der Linie Böllschach—Gonobitz wird zur Kenntnis genommen und die eventuelle Fortsetzung derselben dessen Ermessen überlassen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Anderung der Betriebsweise der Schmalspurlinien durch Einführung anderweitiger Motoren statt der im Gebrauche stehenden Dampflokomotiven.

Der Landes-Ausschuß berichtet, daß die diesbezüglichen Verhandlungen noch nicht ganz zum Abschlusse gebracht sind und daher noch fortgesetzt werden müssen.

Es wird beantragt (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Erhebungen wegen der Einführung anderweitiger Motoren statt der im Gebrauche stehenden Dampflokomotiven zum Betriebe der Schmalspurlinien wird zur Kenntnis genommen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Fortsetzung der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz bis Anger.

Diesbezüglich ist ein abgesonderter Bericht erstattet worden und entfällt im gegenwärtigen Augenblicke eine Berichterstattung.

Was die weiteren Prospekte betrifft, so möchte ich nur kurz bemerken, daß bezüglich der Sulmtalbahn (Leibnitz—Pölsing) eine Petition vor-

liegt, über welche eine gesonderte Behandlung erfolgen wird, ebenso bezüglich der Linie Marburg—Wies eine Petition vorliegt, welche gesondert zur Erledigung gebracht werden wird.

Hartberg—Friedberg. Seitens der Staatsverwaltung wurde die legislative Genehmigung für einen Nachtragskredit von 1,600.000 K zu den Baukosten dieser Linie unter der Motivierung angesprochen, daß dieses Mehrerfordernis durch die Verlegung der Trasse aus dem Lafnitz in das Lungiztal erforderlich geworden sei.

Die feierliche Eröffnung des Betriebes hat bereits, und zwar am 15. Oktober 1905 stattgefunden.

Friedberg—Aspang. Der Ausbau dieser Linie wurde mehrfach urgiert, jedoch dürfte die Eisenbahnverwaltung kaum vor dem Jahre 1907 zu dem Ausbau dieser Linie schreiten, und zwar mit Rücksicht darauf, daß die Eisenbahn Wien—Aspang erst zu dieser Zeit vom Staate übernommen, beziehungsweise abgelöst werden kann.

Bezüglich der Linie Gleisdorf—Hartberg ist leider der gänzliche Mangel von Entgegenkommen seitens der Regierung zu konstatieren. Die Regierung hat bekanntlich bei der Begehung mehrfache Vorschläge gemacht, welche darauf abzielen, diese Bahn als Nebenbahn hinzustellen. Diese Forderung wurde nun von Seite der Interessenten einstimmig abgelehnt. Eine Erledigung der vorgenommenen Trassenrevision ist seitens des Eisenbahnministeriums bisher nicht erfolgt.

Bezüglich der Linie Groß-Neifling—Mariazell—Kernhof wird berichtet, daß das Syndikat „Salza“ sich aufgelöst hat, daher die Subvention, welche mit 1,000.000 K an die Bedingung geknüpft wurde, daß mit dem Bahnbau bis längstens Ende Juli 1904 begonnen werde, beziehungsweise der Anspruch auf diese Kapitalzuzwendung nunmehr erloschen ist.

Kirchberg—Mariazell—Gußwerk. Die im Zuge befindlichen Arbeiten zur Herstellung dieser Linie schreiten rüstig vorwärts, so daß gehofft werden kann, den Betrieb schon im Spätherbste des kommenden Jahres eröffnen zu können.

Bezüglich der Pöhrnbahn (Selztal—Klaus) kann ein Termin zur Vollendung nicht in Aussicht gestellt werden, weil sich beim Bohrdrattunnel große Schwierigkeiten ergeben haben.

Die Kadelpass-Bahn ist eine sehr wichtige Linie, weil sie die Verbindung zwischen Graz und Kärnten und Tirol um volle 33 Kilometer verkürzt;

es wären daher die Bestrebungen zur Sicherstellung dieser Bahn zu unterstützen.

Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über weitere Bahnprojekte wird zur Kenntnis genommen. Der Landes-Ausschuß wird angewiesen, das Zustandekommen der Bahnverbindungen Marburg—Wies, Friedberg—Aspang und Gleisdorf—Hartberg nachdrücklichst zu fördern.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Ich komme nun zu den subventionierten Bahnen.

Gleisdorf—Weiz hat pro 1904 einen Reingewinn erzielt von 87.153 K 66 h; es ist daher das Kapital mit 6 Prozent verzinst und, nachdem das Land im Besitze von 500 Stück Stammaktien ist, flossen dem Landesfonds 12.000 K zu.

Fehring—Fürstenfeld hat einen Reingewinn von 105.019 K 89 h erzielt, so daß dem Landesfonds für die im Besitze des Landes befindlichen 50.000 fl. Prioritätsaktien eine Dividende von 5000 K zugekommen ist, was einer 3.16 prozentigen Verzinsung entspricht.

Fürstenfeld—Hartberg. Die im Besitze des Landesfonds gewesenen 500.000 K Stammaktien dieser Bahn sind nach dem Übereinkommen mit der Staatsverwaltung dieser als Landesbeitrag zum Baukapitale der Bahn Hartberg—Friedberg unentgeltlich übergeben worden. Es entfällt somit eine weitere Berichterstattung über die Betriebsergebnisse dieser Lokalbahn.

Nadkersburg—Luttenberg wird berichtet, daß der Überschuß pro 1904 34.645 K 2 h beträgt. Wenn man die  $4\frac{1}{2}$ prozentige Verzinsung der verschiedenen Forderungen der Südbahn hievon abzieht mit 31.783 K 68 h, so ergibt sich unter Berücksichtigung des vorgetragenen Abganges aus dem Jahre 1903 mit 22.940 K 47 h ein Abgang mit 26.379 K 13 h. Die im Besitze des Landes befindlichen Stammaktien mit 340.000 K sind daher ohne Verzinsung geblieben.

Feltweg—Wolfsberg, Unterdrauburg—Wöllan. Aus den den Aktionären zur Kenntnis gebrachten Berechnungen ergab sich für das Jahr 1904 ein verfügbarer Jahresertrag von nur 225.401 K 82 h.

Nachdem für die Verzinsung und Tilgung des Prioritätsanlehens 609.536 K 74 h erforderlich waren, mußte aus dem Titel der Staatsgarantie ein Betrag von 384.134 K 92 h zugehossen werden. Das Land erhielt für seinen Aktienbesitz keine Verzinsung.

Rohtischer Lokalbahn. Aus dem Jahresberichte ergab sich, daß pro 1904 ein verfügbarer Überschuß von 29.414 K 23 h erzielt wurde, von welchem 29.140 K zur Auszahlung einer 2.35 prozentigen Dividende an die Prioritätsaktien-Besitzer verwendet und der Rest mit 274 K 23 h auf neue Rechnung vorgetragen worden ist.

Die vom Lande gegen Stammaktien beigetragenen 800.000 K sind somit ohne Verzinsung geblieben.

Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Betriebsergebnisse der subventionierten Bahnen im Jahre 1904 wird zur Kenntnis genommen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Es folgt nun zum Schlusse eine Zusammenstellung über aus Landesmitteln an Bahnen bereits flüssig gemachte und für den Ausbau solcher in Aussicht gestellte Subventionen mit dem Stande Ende Juni 1905.

Es ist dies eine sehr interessante Zusammenstellung und beziehe ich mich diesbezüglich auf den vorliegenden gedruckten Bericht. Aus demselben ist zu entnehmen, daß die flüssig gemachten Subventionen bis Ende Juni 1905 4.379.440 K betragen haben. Die 4prozentigen Subventionen sind mit dem Betrage von rund 175.200 K festgestellt. Die in Aussicht gestellten Subventionen betragen für die Selztal-, Windisch-Garsten- (Pöhrn-Bahn) 28.000 K, Gleisdorf—Hartberg 7560 K, Leibnitz-Pöfing (Sulmtal-Bahn) 445.000 K, Kirchberg—Mariazell—Gußwerk 700.000 K; zusammen in Aussicht gestellte Subventionen 1.180.560 K.

Dann folgen Petitionen.

Der Landes-Ausschuß berichtet, was über die Petitionen verfügt wurde, und zwar zu Petition Nr. 407 der Sulmtalbahn wird berichtet, daß diese Bahn genötigt ist, um eine Frist zur Verlängerung der zugesicherten Subvention zu bitten bis Ende des Jahres 1906, und der Landes-Ausschuß hat

diese Fristerstreckung bis Ende des Jahres 1906 zugestanden.

Was die Petition Nr. 43 anbelangt, so wurde bezüglich der Haltestelle am Ausgange des Zirkniztales zwischen den Stationen der k. k. priv. Südbahn Eghdi-Tunnel und Pöbniß mitgeteilt, daß ein Beitrag aus Landesmitteln zu den Herstellungskosten nicht bewilligt worden ist.

Zu Petition Nr. 374 wurde das Zustandekommen der Bahn Weiz—Anger durch Zuwendung eines Beitrages aus Landesmitteln zu fördern versprochen.

Zu Petition Nr. 422 wird berichtet, daß dem Aktionskomitee für die Erstellung einer Eisenbahnverbindung von Fehring über Radkersburg und Pettau zur Landesgrenze mit dem Anschlusse an die Zagorianer Bahn mitgeteilt wurde, daß die Bewilligung zur Aufstellung eines generellen Projektes für diese Strecke durch das Landes-Eisenbahnamt aus prinzipiellen Gründen nicht erteilt werden könne, daß jedoch der Landes-Ausschuß unter einem beauftragt wurde, dieses Projekt im Auge zu behalten und im geeigneten Zeitpunkte die nötigen Schritte bei der k. k. Regierung zu unternehmen, daß auch diese Bahnverbindung in nicht zu fernere Zeit zu stande kommt.

Ich bitte diesen Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

**Landeshauptmann:** Wer wünscht zum Schlussteile des Berichtes das Wort zu nehmen? (Niemand meldet sich.) Punkt 2 der Tagesordnung ist hiemit erledigt.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

**Bericht des Landes-Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 52, betreffend die Subventionierung des Ausbaues der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz bis Anger und die darauf bezügliche Petition Nr. 83. (Beilage Nr. 151.)**

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

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Sutter** (von der Tribüne): Hoher Landtag! Ich habe die Ehre zu berichten über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 52, betreffend die Subventionierung des Ausbaues der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz bis Anger und die darauf bezügliche Petition Nr. 83.

Wie aus dem Berichte Beilage Nr. 52 ersichtlich ist, ist der Landes-Ausschuß den ihm in der Sitzung des hohen Landtages am 12. Jänner 1905 erteilten Aufträgen nachgekommen und stellt in seiner Vorlage im Sinne der gefaßten Landtagsbeschlüsse Anträge auf Subventionierung der Bahn von Weiz nach Anger.

Auch in der jetzigen Session des hohen Landtages wurde eine die gleiche Angelegenheit betreffende Petition von den Bezirksvertretungen Birkfeld und Weiz und von 14 Gemeinden und 28 Privatinteressenten eingebracht, in welcher um Übernahme von Stammaktien im Betrage von 400.000 K für diese Bahn gebeten wird.

Der hohe Landtag hat in der verflossenen Session folgende Beschlüsse gefaßt:

„1. Der Landtag spricht prinzipiell die Geneigtheit aus, das Zustandekommen der Bahnlinie Weiz—Anger durch Subventionierung zu fördern. Auf die Festsetzung eines ziffernmäßigen Beitrages aus Landesmitteln kann jedoch dormalen nicht eingegangen werden.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, bezüglich der Subventionierung dieser Projektlinie die noch nötigen Erhebungen zu pflegen und in der nächsten Session unter Berichterstattung darüber einen konkreten Antrag zu stellen.“

Der Landes-Ausschuß ist auch in seiner jetzigen Vorlage auf die vom Aktionskomitee gemachten Vorschläge, betreffend die Aufbringung des Baukapitals sowie die geplante Finanzierung des Unternehmens nicht eingegangen und beantragt auch nur die Übernahme von Stammaktien im Betrage von 300.000 K anstatt der erbetenen 400.000 K.

Durch die vom Landes-Ausschusse vorgeschlagene Finanzierung wird sich das Anlagekapital für die Bahn Weiz—Anger von 3,100.000 K auf 2,850.000 K, also um 250.000 K vermindern und nach der Berechnung auch das Reinerträgnis günstiger stellen.

Wie aus der Zusammenstellung des voraussichtlichen Verkehres ersichtlich ist, dürfte sich das gesamte Anlagekapital, wenn auch nicht gleich, so doch in nicht zu fernere Zeit verzinsen, um so mehr als durch die Heranziehung der Aktionäre der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz die Interessen des Landes und auch der anderen Interessen entsprechend gewahrt erscheinen und bei Vergabung des Baues bei freier Konkurrenz sich auch die Baukosten noch vermindern dürften. Die Umwandlung der Prioritäts-Aktien der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz in mit

vier von hundert verzinsliche, anstatt der heutigen mit fünf bis sechs Prozent verzinslichen Aktien und die Hinausgabe der neuen mit vier von hundert verzinslichen Prioritäts-Aktien für die Bahn Weiz—Anger entspricht auch besser den heutigen Verhältnissen des Geldmarktes.

Auf der Bahn Gleisdorf—Weiz gelangt jetzt schon ein großer Teil der Frachten von Anger und dem Hinterlande zur Aufgabe, obwohl die Zufuhr von Produkten von Anger und dem Bezirke Birkfeld bei den höchst ungünstigen Verkehrsverhältnissen und den nur schwer und mit großen Kosten zu erhaltenden Straßen kaum möglich ist.

Nach den gepflogenen Erhebungen des Landes-Eisenbahnamtes sind im Jahre 1904 in der Station Weiz aus der Gegend von Anger und Birkfeld 2329 Waggonladungen verfrachtet worden, darunter befanden sich 715 Waggon Talkstein und Federweiß und 762 Waggon Holz und Schnittmaterial. Bei dem Umstande, daß der Bezirk Birkfeld zu den am ungünstigsten situierten Bezirken gehört und mit den 70prozentigen Umlagen nicht in der Lage ist, die Straßen entsprechend zu erhalten, andererseits jede Möglichkeit ausgeschlossen ist, in die Nähe einer Bahn zu kommen, ist es nur billig, wenn den Bewohnern dieses an Naturprodukten reichen Landes- teiles geholfen wird.

Nach dem vorliegenden Verzeichnisse haben die Interessenten den für ihre Verhältnisse gewiß hohen Betrag von 160.000 K durch Zeichnung von Stammaktien aufgebracht und sind in ihrer Opferwilligkeit bis an die äußerste Grenze gegangen.

Auch ist noch in Rechnung zu ziehen, daß nach erfolgtem Bahnbau die bisherige Bezirksstraße erster Klasse von Weiz nach Anger in die zweite Klasse versetzt wird, wodurch dem Lande die Subventionen im Betrage von jährlich 5000 K erspart werden.

Der Sonder-Ausschuß für Eisenbahn-Angelegenheiten schließt sich daher den Anträgen des Landes-Ausschusses vollinhaltlich an und stellt folgende gleichlautende

#### Anträge:

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die in Angelegenheit der Fortsetzung der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz bis Anger gepflogenen Erhebungen wird zur Kenntnis genommen.

Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, gegen Übergabe von Stammaktien im gleichen Nominalwerte, der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz als Beitrag des Landes

zum Baukapitale der Fortsetzungslinie dieser Bahn bis Anger, nach erfolgter Betriebs-eröffnung auf derselben, den Betrag von 300.000 K unter der Voraussetzung auszuführen, daß:

1. das Anrecht auf den Bezug einer Dividende für die zum Zwecke der Bauherstellung der Fortsetzungslinie von Weiz bis Anger zu begebenden Aktien nicht höher als mit vier Prozent festgesetzt wird;

2. das Anrecht auf den Bezug einer Dividende für die noch im Umlaufe befindlichen Prioritäts-Aktien der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz von fünf Prozent auf vier Prozent herabgesetzt wird; wobei, falls es sich als erforderlich erweisen sollte, dieser Teil des Prioritäts-Aktienkapitals durch Ausgabe neuer, gegen Einziehung der alten Titres auf jenen Betrag erhöht werden kann, welcher bei 4prozentiger Verzinsung den gleichen Ertrag wie das ursprüngliche 5prozentige Kapital abwirft;

3. das Anrecht auf den Bezug einer Dividende für die Stammaktien der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz, sei es durch Umtausch gegen neue Titres im gleichen Nominalbetrage oder durch Abstempelung der im Umlaufe befindlichen, ebenfalls von fünf Prozent auf vier Prozent herabgesetzt wird;

4. dem Landes-Ausschusse auf die Finanzierung und alle damit zusammenhängenden Transaktionen sowie auf die Bauvergebung der Fortsetzungslinie von Weiz nach Anger ein entscheidender Einfluß eingeräumt wird;

5. der Sitz der Aktiengesellschaft auch nach der Inbetriebsetzung der Fortsetzungslinie in Graz verbleibt.

Diese Ermächtigung für den Landes-Ausschuß erlischt, wenn mit den Bauarbeiten für die mehrerwähnte Fortsetzungslinie nicht längstens bis Ende des Jahres 1907 begonnen worden ist. Hiemit erledigt sich die Petition Nr. 83.“

Ich muß noch bemerken, daß mir ein Verzeichnis mit 121 Zeichnungen vorliegt. An dieser Zeichnung haben sich zum großen Teile kleine Grundbesitzer und kleine Gewerbetreibende beteiligt und haben, wie früher schon erwähnt, den Betrag von 160.000 K in Stammaktien aufgebracht. Diese Leute haben es sich keineswegs leicht gemacht; sie sind nicht bloß an die Bezirksvertretungen und Gemeinden und andere überlastete Körperschaften

herangetreten, sondern haben das Geld aus eigenem aufgebracht und von 121 kleinen Leuten diesen Betrag aufzubringen, ist gewiß anerkennenswert.

Abg. **Berger** (L.-G. Weiz): Hoher Landtag! Die Angelegenheit der Fortsetzung der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz bis Anger beschäftigt wohl schon seit einer Reihe von Jahren den hohen Landtag. Das immer größer gewordene Bedürfnis für die Einbeziehung eines besseren Verkehrs hat die Bewohner der nordöstlichen Steiermark bewogen, mit einer Petition an den hohen Landtag heranzutreten, in welcher die bezüglichlichen Wünsche klargelegt erschienen und worin um eine Subvention von 400.000 K aus Landesmitteln gebeten wurde.

In diesem Sinne habe ich auch in der vorjährigen Session in diesem hohen Landtage einen Antrag eingebracht.

Wenn ich auch schon im Vorjahre erwartet habe, daß der hohe Landtag einen entsprechenden Beitrag durch Übernahme von Stammaktien bewilligen wird, so muß ich auch die Gründe anerkennen, weshalb der hohe Landtag eine solche Zustimmung nicht gegeben hat, und anerkenne dankbar, daß wenigstens die prinzipielle Geneigtheit zum Ausdruck gebracht worden ist. Hohes Haus! Wie jedoch aus den Landtagsbeilagen Nr. 52 und 151 zu ersehen, hat sich sowohl der Landes-Ausschuß als auch der Eisenbahn-Ausschuß jedenfalls auf Grund der Erhebungen eines besseren besonnen und hat einen Betrag von 300.000 K unter gewissen Bedingungen in Antrag gebracht.

Wenn ich auch gewünscht hätte, daß von Seite des hohen Landtages ein höherer Betrag für diesen so wichtigen und den dringenden Bedürfnissen eines großen Teiles der Bevölkerung der nordöstlichen Steiermark entsprechenden Fortsetzungsbau bewilligt werde, so werde ich dennoch für den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses stimmen, denn ich hoffe, daß durch die Bewilligung dieses Betrages von 300.000 K die Möglichkeit geboten erscheint, daß in absehbarer Zeit sich durch die Einbeziehung eines besseren Verkehrs die bis jetzt so mißliche Lage der dortigen, besonders bäuerlichen Bevölkerung heben und dieselbe nicht mehr lange von einem besseren Verkehr ausgeschlossen sein wird. Bei dieser Gelegenheit kann ich auch nicht umhin, im Namen eines großen Teiles der Bewohner der nordöstlichen Steiermark sowohl dem Landes-Ausschusse für die für den Fortsetzungsbau der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz bis Anger gemachten Erhebungen, welche nur zu Gunsten der

Fortsetzung sprechen, als auch dem Eisenbahn-Ausschuß, speziell dessen Referenten für die unveränderte Annahme meinen besten Dank auszusprechen. Wenn der Eisenbahn-Ausschuß in seinem Berichte betont, daß die Bevölkerung durch die Zeichnungen von 160.000 K in ihrer Opferwilligkeit bis an die äußerste Grenze gegangen sei, so ist dies ganz und gar richtig, da alle Kräfte der Bevölkerung ihre letzten Kräfte aufgeboten haben, um für ein so dringendes Bedürfnis ihr möglichstes beizutragen.

Hohes Haus! Noch eines hätte ich beizufügen, worauf ich den Landes-Ausschuß aufmerksam machen möchte. Im Punkte 4 heißt es, daß dem Landes-Ausschusse auf die Finanzierung und alle damit zusammenhängenden Transaktionen ein entscheidender Einfluß eingeräumt werde. Meine Herren! Ich möchte auf Grund dieses Punktes den hohen Landes-Ausschuß aufmerksam machen, daß mir gerade heute die Mitteilung geworden ist, daß die Bauunternehmung Wilhelm Ritter v. Dotterer von der Kreditanstalt in Wien sehr wahrscheinlich geneigt sein wird, bezüglich des Baues dieser Bahn mit dem Landes-Ausschusse in Verhandlung zu treten. Das wollte ich auf Grund einer Anregung beigefügt haben. Im übrigen — ich will die Herren nicht länger aufhalten — bitte ich, daß der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses, dem ich selbst beistimme, von diesem hohen Hause angenommen werde.

Abg. Dr. **Graf** (Innere Stadt Graz): Hohes Haus! Es ist keine angenehme Aufgabe, gegen einen Antrag zu stimmen und vielleicht auch zu sprechen, welcher doch den Bau einer Bahnlinie bezweckt und dadurch die Zuwendung eines wirtschaftlichen Vorteiles für einen Teil unseres Landes. Ich stehe aber auf dem Standpunkte, welchen der hohe Landtag in der vergangenen Session festgestellt und ausgesprochen hat, daß nämlich der hohe Landtag geneigt ist, den Bau der Linie Weiz—Anger zu fördern und daß der Landes-Ausschuß beauftragt werde, Erhebungen zu pflegen und diesfalls Anträge zu stellen. Also gegen den Bau der Eisenbahnlinie Weiz—Anger habe ich an und für sich nichts, aber ich muß mich gegen den Finanzplan, welcher beantragt ist, wenden, für diesen kann ich absolut nicht stimmen und werde das den Herren auseinandersetzen.

Zunächst wird verlangt, daß der Bahnbau Weiz—Anger mit 300.000 K von Seite des Landes subventioniert werde. Allerdings ist das eine ge-

ringere Summe, als sie der geehrte Herr Abgeordnete Berger im vergangenen Jahre beantragt hat, ich werde aber zeigen, daß der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses eigentlich eine viel höhere Subvention beantragt, als 300.000 oder 400.000 K. Weiter wird verlangt, daß das Land von seinen Stammaktien per 200.000 K, welche es für den Bau der Linie Gleisdorf—Weiz gewidmet hat, sich zufriedenstelle mit einer 4prozentigen Verzinsung für die Zukunft. Diese 200.000 K Stammaktien tragen aber heute eine 6prozentige Verzinsung. Weiter ist aber noch ein anderer Punkt, welcher auch darauf hinweist, daß die Subventionierung viel höher ist, als wie seitens des Eisenbahn-Ausschusses beantragt wird. Die Prioritätsaktien der Baulinie Gleisdorf—Weiz betragen heute 1.060.000 K, davon sind aber nur mehr im Umlaufe 1.040.400 K. Diese Prioritätsaktien der Gleisdorf—Weizer-Bahn, die heute 5 Prozent Zinsen tragen, die sollen sich auch in Zukunft mit einer 4prozentigen Verzinsung begnügen, das wäre löblich und schön, aber, meine Herren, die Summe der Prioritätsaktien wird nicht mit 1.040.400 K nach dem Finanzierungsplane bleiben, sondern es soll den gegenwärtigen Prioritätsaktienbesitzern eine Summe von 300.000 K gegeben werden, so daß die Prioritätsaktien der Gleisdorf—Weizer Bahn in Zukunft 1.340.400 K betragen sollen. Meine Herren, wenn ich jemand einen Betrag von 260.000 K zum Kapital dazugebe und sage: du mußt auf die 5prozentige Verzinsung, die du jetzt hast, verzichten, so ist es begreiflich, daß er ja sagen wird, denn die neue Summe trägt ihm tatsächlich wieder 5 Prozent. Das Prioritätenkapital, welches für den Bau der neuen Linie Weiz—Unger aufgewendet werden soll, soll 2.200.000 K betragen und die Stammaktien 900.000 K. Zu diesen 900.000 K soll eben das Land 300.000 K dazugeben. Zunächst muß man doch in Anschlag bringen das ganze Prioritätenkapital, welches die Linie Gleisdorf—Weiz bis Unger dann zusammen hat. Das ist aber ein so hohes, daß gar nicht zu denken ist, daß die Stammaktien jemals eine Verzinsung bekommen werden. Jetzt besitzt das Land 200.000 K Stammaktien, welche sich mit 6 Prozent verzinsen. In Zukunft wird das Land nicht allein für die Stammaktien per 300.000 K, die es für die neue Linie bewilligt, sondern auch von den alten Stammaktien per 200.000 K, also von sämtlichen Stammaktien per 500.000 K keine Verzinsung erhalten. Wenn man auch noch dazu rechnet den Entgang

der Verzinsung durch Jahre hindurch, so bringen Sie eine Summe von 600.000 K heraus, welche das Land nach dem gegenwärtigen Finanzplane für diese Linie opfert.

Nun, meine Herren, Sie haben ja auch den Bericht des Landes-Ausschusses gelesen über die Betriebseinnahmen und die Betriebsberechnung, ich will auf dieselben nicht näher eingehen, aber ganz merkwürdig ist es doch, wenn ohneweiters im voraus schon gesagt wird, daß durch den Bau der Linie Weiz—Unger der Frachtenverkehr mindestens um ein Drittel gehoben wird. Meine Herren, wer die Gegend kennt und das, was dort geliefert wird, muß sagen, daß ist eine sehr rosigte Anschauung. Weiter wird auch noch hervorgehoben, daß sich der Personenverkehr sehr erheben und im Jahre um 70.000 K mehr eintragen wird. Meine Herren, aufrichtig gesagt, wo werden die Leute herkommen, daß man 70.000 K für den Personenverkehr einnimmt? Der Bericht des Landes-Ausschusses sagt selbst, daß im ganzen ein Betriebsüberschuß von 162.000 K zu erzielen sein wird, daß aber, um das Erfordernis für die Verzinsung der Prioritätsaktien mit 4 Prozent zu decken, noch ein Betrag von 25.400 K aufgebracht werden müsse, beziehungsweise daß selbst die Prioritätsaktien möglicherweise eine Verzinsung von 4 Prozent nicht erlangen werden. Daß aber für die Stammaktien niemals etwas heraussehen wird, daß diese Beträge einfach geopfert sind, das steht fest. Nun, das Land könnte ja dieses Opfer bringen, das wäre natürlich, weil denn doch ein Teil des Landes wirtschaftlich erschlossen wird, aber wenn man dann wieder hört und liest, daß die Baukosten per Kilometer auf 156.000 K veranschlagt werden und der Bericht des Landes-Ausschusses selbst sagt, daß mit Rücksicht darauf, daß weitere Behelfe fehlen, doch angenommen werden müsse, daß die Bausumme um mindestens 250.000 K zu hoch angenommen sei, so kommt man zu dem Schlusse, daß man für den Bau der Linie Weiz—Unger ganz gut einsehen kann, nicht aber für den Finanzplan, mit welchem das Land zu einer bedeutenden Beitragsleistung hauptsächlich darum herangezogen wird, um vielleicht der Baugesellschaft eine bedeutendere Bau-summe und Verdienst zuzuschauen; ich kann mich aus diesen Gründen wahrhaftig nicht für den Antrag aussprechen.

Nun ist es vom Herrn Abgeordneten Berger, der sich um die Bahn außerordentlich bemüht hat, und der, wie ich in den Zeitungen gelesen habe,



die Leute haranguiert hat, um Beiträge zu leisten, sehr löblich und es ist recht schön, daß diese Leute dieses Opfer von 160.000 K., was doch ein bedeutender Betrag ist, bringen wollen, allein dieser Betrag wird den kleinen Leuten hinterher außerordentlich weh tun.

Meine Herren, noch etwas möchte ich bemerken, daß nämlich das Prioritätenkapital viel zu hoch angenommen ist für den Bau der Linie Weiz—Anger. Es liegt mir hier der Bericht über die Eisenbahntagung für die Marburg—Wieser Bahn in Marburg vom 22. Oktober d. J. vor und da handelt es sich um eine Eisenbahnlinie von 43 Kilometern, und die Summe, welche hiefür beansprucht wird, soll 6,568.000 K betragen und davon soll zunächst das Prioritätenkapital mit 3,612.400 K angenommen werden. Wenn Sie nun diese 43 Kilometer lange Bahn und diese Prioritätensumme mit den 20,2 Kilometern der Linie Weiz—Anger vergleichen und mit dem Prioritätenkapitale, welches für letztere Linie in Verwendung kommen soll, so muß man sagen, der Bau der Linie Weiz—Anger ist ungeheuer hoch in seiner Ziffer angesetzt und man kann daher dafür nicht stimmen.

Meine Herren! Es ist ja bekannt, daß der steiermärkische Landtag sehr gern für Eisenbahnbauten eintritt, er hat ja sehr viel in dieser Richtung geleistet und tatsächlich von dem Anlehen von 20 Millionen Kronen über 9 Millionen bereits selbst verbaut, aber er hat in letzterer Zeit das frühere Prinzip aufgegeben und baut nicht mehr selbst, sondern er subventioniert die verschiedenen Bahnen. Auch dafür, so viel ich aus den verschiedenen Berichten entnehmen konnte, sind schon aus dem Eisenbahnanlehensfonds neuerdings 5 Millionen ungefähr festgenagelt.

Meine Herren, das erfordert eine bedeutende Verzinsung; ich glaube, daß die ganze Eisenbahngeschichte des Landes sehr wesentlich dazu beigetragen hat, die Umlagen im Verlaufe der Jahre zu erhöhen. Gerade dieses Anlehen von 20 Millionen Kronen, das eigentlich gar keine Zinsen abwirft, im Gegenteile immer Zuschüsse haben muß, ist die eigentliche Ursache, daß der Landtag genötigt war, fort und fort die Umlagen zu erhöhen, daß der Voranschlag für das Jahr 1900 ein bedeutendes Defizit ausweist und daß eine weitere Erhöhung der Umlagen drohend in Aussicht steht.

Meine Herren! Für die Stadt Graz ist es nicht gleichgültig, wie viel das Land für den Ausbau einer Eisenbahnlinie opfert, denn das müssen

Sie zugestehen, daß die Steuerträger der Stadt Graz zu jeder Summe, die das Land ausgibt, mindestens 40 Prozent beitragen müssen. Gerade wir, die wir die Vertreter der Stadt Graz sind, bekommen immer von allen Seiten zu hören, daß in der Stadt Graz alles ungeheuer teuer geworden sei, die Verwaltung der Stadt koste zu viel und die Finanzwirtschaft sei eine nicht entsprechende. Nun, woher kommt das? Betrachten Sie die Ziffern; die Stadt Graz hat eine 23prozentige Umlage auf die Hauszinssteuer und das Land eine 50prozentige.

Die hohen Landesumlagen sind es, welche wesentlich mitgewirkt haben, das Leben in der Stadt Graz teurer zu machen. Man wird es daher begreiflich finden, wenn ich vom Standpunkte des Abgeordneten der Stadt Graz sage, ich bin für den Ausbau der Linie Weiz—Anger, aber nicht für das Finanzprogramm, weil das Land zu sehr belastet wird und es nach meiner Meinung möglich ist, daß der Landes-Ausschuß durch neuerliche Verhandlungen dahin kommt, eine geringere Subventionssumme beim Landtage zu beantragen.

Ich stelle aber keinen Rückverweisungsantrag, sondern überlasse das jemand anderem.

Abg. **Berger** (L.-G. Weiz): Ich habe durchaus nicht die Absicht gehabt, noch einmal über diesen Gegenstand zu sprechen, nachdem ich gar nicht gedacht hätte, daß der Bürgermeister von Graz, Herr Dr. Graf, sich in so entschiedener Weise gegen diesen Fortsetzungsbau aussprechen würde. Nun aber möchte ich insbesondere darauf hinweisen, daß schon heute gerade die Frachten von Anger über diejenigen sind, welche die Aktivität der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz ermöglichen und daß, sobald die Bahn nur bis Anger geht, sich die Frachten bei Anger derartig erhöhen werden, daß schon in einigen Jahren am Bahnhofe in Anger gerade derselbe Verkehr zu erwarten steht, wie wir ihn heute in Weiz haben. Darüber kann in der ganzen Umgebung niemand im Zweifel sein, denn wenn die Bevölkerung sich nicht diese Überzeugung verschafft hätte, würden auch die besseren Industriellen nicht sehr hohe Beiträge gezeichnet haben. Wenn Herr Kollege Dr. Graf meint — mir scheint, es war so gemünzt, ich habe es nicht ganz gut verstanden —, daß ich diese Beiträge von den einzelnen Besitzern gewissermaßen zusammengetrommelt hätte — ich kann mich nicht richtig ausdrücken —, so muß ich darauf erwidern, daß ich ja die Anregung hiezu gegeben

habe, denn die Frage der Fortsetzung der Eisenbahn von Weiz bis Anger ist schon durch Jahre hindurch im Zuge, und deshalb, weil niemand eine Anregung gemacht hat, obgleich das Eisenbahnkomitee und alles mögliche stattgefunden hat, waren die Leute darüber im unklaren. Wie ich die Leute darauf aufmerksam machte, nicht vielleicht daß ich eine Erpressung ausüben wollte, so haben alle gesagt, mein Gott, da müssen wir alles Mögliche aufbieten, was nur in unserer Kraft steht, denn die Notlage der dortigen Bevölkerung hängt einzig nur von den schlechten Verkehrsmitteln ab. Ich bitte nur die Straßen anzusehen. Warum sind sie so schlecht? Weil der Verkehr ein derartiger ist, daß es dem Bezirke Weiz und Birkfeld nicht möglich ist, die Straßen in einem entsprechenden Zustande herzustellen.

Der Bezirk Birkfeld hat heute für eine 70prozentige Bezirksumlage aufzukommen. Obgleich die Verwaltung des Bezirkes Birkfeld ausnahmsweise eine höhere ist wie in anderen Bezirken Steiermarks, weil der Obmann nicht in der Lage ist, alles unentgeltlich zu leisten und denselben ein jährlicher Gehalt bezahlt und auch sonstige Auslagen vergütet werden müssen, sind trotzdem von sämtlichen Auslagen 83 Prozent Straßenauslagen. Warum sind aber solche Straßenauslagen? Gerade deshalb, weil von Anger bis zur Weizer Grenze die Bezirksstraße in einem derartigen Zustande sich befindet, daß es dem Bezirke auch mit den jetzigen 70 Prozent nicht möglich ist, die Straße entsprechend zu beschottern. Ich bitte die Herren hinzufahren mit der Post, das Ganze geht wie ein Schinakel (Abg. Wagner: „Geht langsam, die Geschichte!“) — nicht langsam, sondern lebensgefährlich, und ich habe vor kurzem in der Zeitung gelesen, daß infolge des schlechten Weges und des vielen Fuhrwerkes, das dort verkehrt, die Post um dreiviertel Stunden früher von Birkfeld wegfahren mußte. Wenn aber der sehr geehrte Herr Kollege Dr. Graf meint, daß hiedurch das Land einen Schaden haben wird, das ist doch in diesem Falle nicht möglich, denn wenn auch für das Land in den ersten Jahren eine Verzinsung der Stammaktien vorläufig nicht möglich sein wird, — das gebe ich ja zu — so zweifle ich durchaus nicht, daß nicht allein die Prioritäten mit vier Prozent, sondern in einigen Jahren sich auch die Stammaktien verzinsen werden. (Abg. Dr. Graf: „Der Landesauschuß sagt aber anders!“) Aber ich bin der Meinung, daß die Frachten sich mindestens um die Hälfte vermehren werden und

alle sagen, es wird durch die Bahn eine ganz andere Ausdehnung der Frachten hervorgerufen, denn was heute über die hohen Berge nach Fischbach und über die Alpe nach Kindberg und dann von der anderen Seite nach Krieglach geht, das kommt dort dann heraus. Die kommen ja alle und bitten; wenn diese das nicht anerkennen würden, würden diese Gemeinden nicht eine Zeichnung gemacht haben. Ich bitte das Verzeichnis anzuschauen, was die Gemeinde Gasen und die angrenzenden Gemeinden an Fischbach alles gezeichnet haben. Würden die einen Heller zum Opfer bringen, wenn sie es nicht als dringend erachten, daß sie ihre Produkte besser an den Mann bringen? Ich sage ganz offen, heute sind die armen Bauern dem Händler ausgeliefert, weil die Fracht bis Weiz zu teuer kommt. Ich will nicht sagen, daß die Händler die Bauern deshalb unterdrücken, aber ausgeliefert sind sie ihnen, weil die Fracht zu teuer ist. Ich bitte zu bedenken, daß dieser Landesteil nicht noch länger unberücksichtigt gelassen werden kann. (Abg. Dr. Graf: „Das will ich ja auch gar nicht haben!“)

Ich habe aus den Ausführungen des Herrn Dr. Graf entnommen, daß die Finanzierung, wie sie der Landes-Auschuß und der Eisenbahn-Auschuß genommen, nicht richtig ist, aber ich finde gerade, daß sie sehr richtig ist. (Abg. Dr. Graf: „Die Baukosten per Kilometer mit 156.000 K, das ist der wunde Punkt!“) Jede Bahn kostet unbedingt Geld und wenn das Land für diese Gegend ein kleines Opfer bringt, so möchte ich wohl darauf verweisen, daß gerade von dorthier auch der Nutzen gekommen ist. Ich möchte darum nur recht sehr bitten, daß der Antrag des Eisenbahn-Auschußes angenommen wird.

Abg. **Gerlik** (St.-G. Hartberg): Wenn ich zu dieser Angelegenheit auch das Wort ergreife, ist es wohl darum, daß ich als Oststeiermärker den Ausbau dieser Bahn von Weiz nach Anger befürworte. Der Bau der Eisenbahn von Weiz bis Anger rechtfertigt sich dadurch, daß ein sehr großer Verkehr ist und wie schon der Herr Referent mitgeteilt hat, fast 2500 Waggons aus der Gegend von Birkfeld und Anger nach Weiz zur Verfrachtung kamen. Meine Herren, wenn man bedenkt, welches Fuhrwerk 2500 Waggonladungen bedeutet, so muß jeder zugeben, daß für eine solche Gegend, für eine solche Strecke eines Landes ein besseres Verkehrsmittel eingerichtet werden soll. Ja, meine Herren, es wird nicht bei diesem Verkehre bleiben,

wenn die Bahn einmal von Weiz nach Anger gebaut ist, sondern der Verkehr wird sich noch bedeutend steigern, und zwar darum, weil heute ein großer Teil aus der Gegend von Rettenegg in das Mürztal hinübergeht und diese Leute nach Anger, weil sie dem Verkehre näher gerückt sind, ihre Produkte verfrachten werden.

Wenn Sie bedenken, daß Sie in der Umgebung von Birckfeld heute noch eine Mafter Holz um einen Gulden haben können, müssen Sie sagen, daß hier ein Überfluß herrscht, der in ganz Steiermark nicht mehr besteht. Dann haben Sie eine große Gewinnung von Talgstein, denn heute werden schon über 700 Waggon Talgstein geliefert; um wie viel mehr wird aber dann von diesem Artikel geliefert werden, wenn die Bahn diesem Steinbruche näher liegt, weil dieser Talgstein dann leichter und billiger verkauft und versendet werden kann.

Ich möchte daher sehr bitten, daß das hohe Haus den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses annimmt.

Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. **Vink**: Die Ausführungen des verehrten Herrn Kollegen und Bürgermeisters der Stadt Graz und insbesondere seine Kritik der Vorlage des Landes-Ausschusses und die Begründung der vom Landes-Ausschusse gestellten Anträge zwingen mich zu einer Erwidernng. Der Herr Bürgermeister nimmt in der ganzen Frage einen Standpunkt ein, den ich ihm mit Rücksicht auf seine Stellung als Bürgermeister und Vertreter der Stadt Graz nicht verüble. Nur scheint mir ein bißchen Unaufrichtigkeit darin zu liegen, wenn er auf der einen Seite sagt, er fördere das Bahnunternehmen und wünsche das Zustandekommen desselben, auf der anderen Seite jedoch eine Stellung einnimmt, welche die Verwirklichung desselben unmöglich macht. Es liegt in dieser Haltung ein unlöslicher Widerspruch. Nun zu den so sehr angegriffenen Vorschlägen für die Finanzierung: Ich muß hiebei vorausschicken, daß der Landes-Ausschuß eigentlich und in der Regel bei vom Lande zu subventionierenden Bahnen mit der Ausarbeitung von Finanzprogrammen sich nicht zu beschäftigen hat. Es ist dies Sache der Projektanten, Vorkonzessionäre, Interessentengruppen oder Komitees. Ich muß daher eine Aufklärung darüber geben, warum in diesem Falle der Landes-Ausschuß von diesem Grundsatz teilweise in der Richtung abgegangen ist, daß er sich in eine Überprüfung eines ihm vorgelegten Finanzplanes ein-

gelassen und Abänderungen an demselben zur Bedingung gestellt hat. Der vom Verwaltungsrate der Weiz-Gleisdorfer Bahn vorgelegte Finanzplan wurde von einer Bauunternehmung, mit welcher der Verwaltungsrat anlässlich der Projektarbeit für die neue Linie in Verbindung stand, aufgestellt und vom Verwaltungsrate als eine zureichende Grundlage für die Durchführung dieser Unternehmung angesehen. Dadurch nun ist der Landes-Ausschuß veranlaßt worden, sich mit demselben zu beschäftigen und zu derselben Stellung zu nehmen. Der Landes-Ausschuß hat an demselben im Interesse des Landes bedeutende Verbesserungen vorgenommen. Ein Finanzplan war überhaupt auch bei dieser Bahn für die Beurteilung der verlangten Landes-Subvention notwendig, weil es sich nicht um ein neues Bahnprojekt, sondern um die Angliederung einer Linie an eine bereits bestehende Bahn, nämlich der Gleisdorf-Weizer Bahn, bei welcher das Land durch seinen Aktienbesitz schon beteiligt ist, gehandelt hat. Denn, meine Herren, wenn überhaupt die Linie Weiz-Anger gebaut werden soll, so kann sie nur durch die Lokalbahn Gleisdorf-Weiz gebaut werden. Ein gesondertes Unternehmen für die Linie Weiz-Anger würde der Gleisdorf-Weizer Bahn Frachten und Verkehr zuführen, ohne Anlehnung an die letztere könnten aber die Grundlagen für die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel für den Bau kaum geschaffen werden.

Durch den Ausbau der Fortsetzungslinie entstehen neue Rechtsverhältnisse zwischen den Aktionären der alten Linie und der neuen Linie, für welche letztere Linie die Barkapitalien im Wege der Ausgabe von Stamm- und Prioritätsaktien zu beschaffen sein werden.

Es wird vom Herrn Bürgermeister weiters die Höhe der beantragten Subvention beanstandet und gesagt, die Landes-Subvention bestehe nicht bloß in den 300.000 K., sondern es müsse auch die Entwertung der derzeit im Besitze des Landes befindlichen Stammaktien in Rechnung gezogen werden. Meine Herren, darauf ist ja auch im Berichte des Landes-Ausschusses Rücksicht genommen. Bei dieser Gelegenheit möchte ich gleich den Herrn Abg. Berger, welcher eine Subvention von 400.000 K. wünscht, ebenfalls darauf verweisen, daß durch die Anträge des Landes-Ausschusses, beziehungsweise des Eisenbahn-Ausschusses bei Annahme der Geldbeschaffung durch Ausgabe neuer Prioritäts- und Stammaktien für die zu bauende Linie vom Lande

allerdings die Unterstützung des Landes mindestens einem Werte von 400.000 K gleichkommt. Ich darf bei dieser Gelegenheit anführen, daß vor mehreren Jahren, allerdings zu einer Zeit, wo noch keine so hohen Dividenden an die Aktionäre verteilt worden sind wie in den letzten Jahren, dem Lande für seine Stammaktien 50 Prozent des Nominales angeboten worden sind, und daß der Landtag dieses Offert nicht angenommen hat. Wenn Bürgermeister Dr. Graf andererseits von einer 6prozentigen Verzinsung dieser Stammaktien spricht, so muß ich diese Ansührung dahin einschränken, daß nur im letzten Jahre eine solche Dividende zur Auszahlung gelangt ist, daß aber Jahre hindurch gar keine Verzinsung und dann eine solche von 4,  $4\frac{1}{2}$  bis 6 Prozent geleistet wurde. Dem Herrn Abgeordneten Dr. Graf erscheint es unbegreiflich, wie der Landes-Ausschuß in seinen Vorschlägen für die Finanzierung aufnehmen konnte, daß das gegenwärtige Prioritätsaktienkapital im Nominale von 1,040.400 K mit einer 5prozentigen Verzugsdividende in ein Prioritätsaktienkapital von 1,300.900 K mit nur 4prozentiger Verzugsdividende umgewandelt werden sollte, durch welche Umwandlung die Belastung der Verzinsung nicht erleichtert wird. Daß der heutige Prioritätsaktionär eine Schädigung und Verkürzung seiner Dividende nicht zugeben wird, ist ganz begreiflich und selbstverständlich. Den Zweck einer Zinsenreduktion konnte der Vorschlag des Landes-Ausschusses nicht haben. Aus der Ausgabe von 4prozentigen Titres sowohl für die Prioritäts- als Stammaktien statt der bisherigen 5prozentigen Titres ergeben sich aber andere Vorteile, auf welche ich zurückkomme. Die Besitzer von Prioritätsaktien der Gleisdorf-Weizer Bahn haben aus der Fortsetzungslinie eine Erhöhung ihrer Dividende kaum zu erwarten, weil der größte Teil der Mehreinnahmen aus dem Verkehre des neuen Attraktionsgebietes ihnen schon jetzt durch das Aufuhrwerk zugekommen ist, und nach Ausgabe der Prioritätsaktien für die neue Linie nach den Berechnungen des Landes-Eisenbahnamtes die 4prozentige Verzugsdividende für das gesamte Nominale der Prioritätsaktien alter und neuer Probenienz gedeckt erscheint, auch auf eine Superdividende, an welcher die neuen Prioritätsaktionäre erst nach einer 4prozentigen Verzinsung der Stammaktien der alten und neuen Linie im gleichen Verhältnisse mit allen Aktionären teilnehmen, kaum zu rechnen ist. In diesen Verhältnissen erscheinen daher die Finanzierungsvorschläge des Landes-Ausschusses voll ge-

rechtfertigt. Die Angriffe des Herrn Abgeordneten Dr. Graf erscheinen daher nicht stichhältig. Bei Beibehaltung einer 5prozentigen Verzugsdividende für sämtliche Prioritätsaktien würde das voraussichtliche Erträgnis zur vollständigen Verzinsung der Prioritätsaktien kaum hinreichen und sich nach dieser Berechnung ein Abgang von 25.000 K ergeben, und für die Stammaktien würde die Aussicht auf eine Dividende noch ungünstiger sich gestalten. Für das Land als Besitzerin von Stammaktien ist daher diese Lösung, nämlich die Ausgabe von 4prozentigen Prioritätsaktien, gewiß nur vorteilhaft.

Die Stammaktien des Landes werden allerdings, wie die Erfahrungen bei anderen Lokalbahnen ergeben haben, voraussichtlich durch längere Zeit keine Zinsen tragen. Mit diesem Faktor müssen wir rechnen. Wir müssen aber auch rechnen mit den Vorteilen, welche die Ausgestaltung des Lokalnezes naturgemäß mit sich bringt. Wenn also auch vom allgemeinen wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus die bedeutenden Subventionen des Landes für die Angliederung von Lokalbahnen an die bestehenden Hauptlinien sich rechtfertigt, so legt uns doch die Finanzlage des Landes in der Gewährung solcher Unterstützungen eine gewisse Zurückhaltung und Vorsicht auf, und zwar um so mehr, als die volkswirtschaftlichen Vorteile, die Befruchtung der Landwirtschaft, des Handels und die Belebung der Industrie erst nach Jahren sich fühlbar machen. Ich erinnere an die Rößbacher Bahn. Ich bin als Student mit dem Postwagen hinausgefahren, der wenige Personen aufnahm. Heute hat diese Bahn einen kolossalen Personenverkehr, vom Frachtenverkehr gar nicht zu reden. Eine gewisse Befruchtung kommt in jede Gegend, welche eine Bahn durchzieht, und Gegenden, die vom Bahnverkehr ausgeschlossen sind, bleiben in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung zurück, sie können nicht zu Wohlstand gelangen. Sie gehen auch in ihrer Steuerleistung zurück. Es ist auch die Erträgnisberechnung in dem Berichte angekömpft worden. Würde jede Erträgnisberechnung, welche von den Projektanten aufgestellt wurde, so vorsichtig erhoben worden sein, so wären so manche Enttäuschungen nicht eingetreten. Es ist ganz natürlich, daß bei solchen Berechnungen, die seitens der Interessenten gemacht werden, Ziffern angegeben sind, die den Tatsachen nicht entsprechen.

Die vorliegende Erträgnisberechnung lehnt sich an genaue statistische Erhebungen über die Betriebs-

einnahmen der Linie Gleisdorf—Weiz an und ist auch in der Zurechnung der Mehrbetriebseinnahmen aus dem neuen Attraktionsgebiete der Linie Weiz—Anger sehr vorsichtig gehalten.

Der Herr Abgeordnete Dr. Graf meint, die Herabsetzung der Verzinsung von 5 auf 4 Prozent für die Prioritätsaktien habe keinen Wert, weil im Verhältnisse das Nominale dieser Aktien erhöht werde. Diese Erhöhung bezieht sich, wie im Berichte dargestellt, nur auf das bestehende Prioritätsaktienkapital, nicht aber auf die für die neue Linie auszugebenden Prioritätsaktien, welche zu 4 Prozent verzinslich zum Kurse von 83.2 Prozent ausgegeben werden sollen, und darin liegt die Zinsersparnis von 1 Prozent.

Es ist aber anzunehmen, daß auch für nur mit 4 Prozent verzinsliche Prioritätsaktien derselbe Kurs zu erreichen sein wird, weil die Chancen auf eine höhere Verzinsung selbst bei 5prozentigen Titres mit Rücksicht auf die voraussichtlichen Reinerträge der ganzen Linie Gleisdorf—Anger nur sehr gering einzuschätzen sind.

Dazu kommt weiters der Umstand, daß seitens des Eisenbahn=Ministeriums die Ausgabe von 5prozentigen Prioritätsaktien in der Regel nicht gestattet wird. Was die Baukosten betrifft, so geht aus dem Berichte des Landes=Ausschusses hervor, daß das Baukapital zu hoch veranschlagt wird. Es ist aber selbstverständlich, daß das Baukapital heute als feststehend überhaupt nicht anzunehmen ist. In dem Finanzplane des Landes=Ausschusses wurde das vom Verwaltungsrate der Gleisdorf—Weizer Bahn vorgelegte Baukapital mit dem Vorbehalte zur Berechnungsgrundlage genommen, daß es Sache des Eisenbahn=Ministeriums sein wird, den Kosten voranschlag zu prüfen und das Baukapital festzustellen. Daß diese Prüfung in gewissenhafter und fachgemäßer Weise feinerzeit vom Eisenbahn=Ministerium vorgenommen wird, unterliegt keinem Zweifel.

Das Eisenbahn=Ministerium nimmt diese Feststellung der Höhe des Baukapitals bei jeder Bahn vor und um so genauer dann vor, wenn eine Bahn staatlich subventioniert werden soll. Die Höhe der vom Lande zu gewährenden Subvention hängt mit dieser Frage nicht direkt zusammen. Um jenen Betrag, um welchen der Kostenvoranschlag, beziehungsweise das Baukapital reduziert wird, werden eben weniger Prioritätsaktien zu emittieren sein. Der Antrag des Landes=Ausschusses und damit in Übereinstimmung der Antrag des Eisenbahn=Ausschusses

geht ohne Rücksicht auf den Finanzplan lediglich dahin, eine Subvention für Weiz—Anger in der Höhe von 300.000 K in Stammaktien zu gewähren.

Diese Kapitalbeteiligung des Landes ist an bestimmte Voraussetzungen gebunden, und zwar in finanztechnischer Beziehung daran, daß für die neu auszugebenden Prioritätsaktien nur eine 4prozentige Verzinsung festgesetzt werden darf, daß die Dividende für die im Umlauf befindlichen Prioritätsaktien ebenfalls auf 4 Prozent zu reduzieren ist, wobei, falls es erforderlich wäre, dieses Prioritätskapital nach Ausgabe neuer gegen Einziehung der alten Titres auf jenen Betrag erhöht werden kann, welcher bei 4 Prozent Verzinsung den gleichen Ertrag wie das ursprüngliche 5prozentige Kapital abwirft, und daß auch die Verzinsung sämtlicher Stammaktien entweder im Umtauschwege oder im Abstempelungswege auf 4 Prozent herabzusetzen sei. Es ist nach dem Antrage verlangt, daß dem Landes=Ausschusse bei dieser Aktion und der ganzen Bauvergebung ein entscheidender Einfluß eingeräumt wird. Es steht also heute nur in Frage, ob das hohe Haus für dieses Bahnprojekt die beantragte Subvention zu bewilligen geneigt ist. Der Vergleich, den Herr Bürgermeister Dr. Graf bezüglich der Baukosten zwischen der Linie Weiz—Anger und der Linie Gleisdorf—Hartberg sowie bezüglich der Höhe des Landesbeitrages gemacht hat, stimmt nicht, da die zur Grundlage genommenen Ziffern nicht feststehen. Die Gleisdorf—Hartberger Bahn ist anfänglich mit 9.000.000 K veranschlagt worden. (Abg. Dr. Graf: „Von der habe ich gar nicht gesprochen, von der Marburg—Weizer Bahn habe ich gesprochen.“) Die Baukosten dieser Bahn kennen wir heute gar nicht. (Zwischenruf: „Die Berechnung ist da.“) Diese Berechnung stimmt nicht, die ist um eine Million zu erhöhen. Man muß bei Berechnung der Kosten per Kilometer einer Bahn auf viele Faktoren Rücksicht nehmen, welche von großem Einflusse auf den Kostenpunkt sein können. Bei Weiz—Anger hat das teilweise vorhandene Rutschterrain und der Mangel an Steinen auf der ganzen Linie großen Einfluß. Ich kann nur im Namen des Landes=Ausschusses dem hohen Hause auf das wärmste die Annahme der Vorlage empfehlen.

Abg. **Schoiswohl** (A. W. Bruck): Der verehrte Herr Bürgermeister der Stadt Graz hat mit einem verbindlichen Lächeln auf den Lippen, wie

wir's von ihm gewohnt, erklärt, er sei nicht gegen die Ausführung der Bahn Gleisdorf—Weiz—Anger, nur gegen den Finanzplan sei er; an diesem hat er, was ja sein gutes Recht ist, ausgiebige Kritik geübt. Das kommt mir so vor, als wenn einer dem andern erklärt, ich habe dich sehr gern, doch den Kopf will ich dir abschneiden, deinen Kopf muß ich haben. Man kann die Linie Gleisdorf—Anger nicht ausbauen, wenn man kein Geld bewilligt. Der Herr Bürgermeister Dr. Graf erklärte, der Finanzplan müßte abgeändert werden. Auf Grund eines geänderten Finanzplanes würde er vielleicht in der Lage sein, für denselben zu stimmen. Wir müssen uns fragen, wie könnte dieser abgeändert werden, ohne das Land besonders zu belasten, weil er weiters meint, daß Graz doch nach dem jetzigen Plane dadurch zu stark belastet werden würde; er hat aber leider nicht angegeben, auf welche Art und Weise das geschehen soll, ohne die Interessentenbeiträge zu erhöhen, denn die könnten nicht mehr erhöht werden, weil die Leute, wie er selbst ausführte, ohnedies schon an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind und eine staatliche Subvention für diese Bahnunternehmung, die eine reine Aktiengesellschaft ist, kaum zu erwirken sein dürfte. Ich kenne die Verhältnisse und glaube aber kaum, daß das der Fall sein wird; ich kann mir also nicht vorstellen, woher die fehlende Summe kommen soll, die der Landtag nicht zu geben hätte. Wenn der Herr Bürgermeister Bedenken hegt bezüglich der Rentabilität dieser Bahn, so bin ich ebenfalls nicht seiner Ansicht. Ich bin vielmehr der Meinung, daß diese Bahn nach einigen Jahren rentabel sein wird; daß sie sich im Anfang nicht sofort verzinsen wird, dürfte richtig sein, da könnte er vielleicht recht haben. Ich möchte aber auch auf das, was schon Herr Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. Link gesagt hat, aufmerksam machen, und auch Herr Abg. Berger hat schon davon gesprochen, daß dort ein bedeutendes Hinterland ist, wo noch viel Holz vorhanden ist, das heute fast keinen Wert hat, und sich dort auch Talgwerke befinden, die heute nur ungenügend ausgebeutet werden können infolge der hohen Fracht und der miserablen Straßen zum Bahnhofe nach Weiz. Dann bestehen dort Ziegelwerke, Sägewerke, die auch vergrößert werden würden. Besonders möchte ich aufmerksam machen, daß sich in dieser Gegend, im Leutschgraben und Gasen, die bereits in Vergessenheit geraten ist, Braunkohlenlager befinden, wo heute noch einige Herren das Schurfrecht besitzen,

sie können aber die Flöße nicht erschleßen und ausbeuten, weil die Frachtverhältnisse infolge der schlechten Wege äußerst ungünstige sind. Nur so nebenbei möchte ich erwähnen, daß ich vor zwei Jahren mit einem ganz gewöhnlichen Landauer auf der Straße von Anger nach Ratten gefahren bin, dabei fast auf ebener Straße stecken geblieben und umgeworfen hätte, so schlecht ist dort die Straße, und auf dieser muß das ganze Holz und das sonst zu verfrachtende Material zur Bahn geführt werden. Man kann, wenn die Wege weich sind, kaum etwas auflegen, man kommt in einem Tage von Birkfeld nach Weiz nicht tour und retour. Dem Herrn Bürgermeister kann ich versichern, daß, wenn die Bahn bis Anger gehen würde, sich das Frachtmaterial bedeutend vermehren würde, und wenn er sagt, der Personenverkehr wird nicht eine so hohe Frequenz aufweisen, als berechnet worden ist, möchte ich ihm zu bedenken geben, daß, wenn die Leute, die heute nach Weiz zu Fuß gehen, dann fahren könnten, lieber und öfter mit der Bahn nach Weiz u. s. w. fahren werden und es um so eher können, weil sie ihre Produkte zu bedeutend besseren Preisen anbringen und insolgedessen um so mehr Geld zum Fahren haben. Die Leute haben alles mögliche in der Oststeiermark, aber nur eines haben sie nicht, nämlich Geld. Wenn die Leute die Bahn haben werden, wird sie gewiß fleißig benutzt. Die Bahn wird aber rentabel sein, der Fracht- und Personenverkehr wird sich sehr stark heben. Sonst tritt man überall für den Ausbau von Bahnen ein, schon auch deshalb, weil der Fortschrittsgedanke durch den Ausbau von Bahnen gefördert wird.

Mich hat es heute um so mehr frappiert, daß gerade der Herr Bürgermeister der Stadt Graz erklärt hat, daß er für diese Bahn als Grazer nicht stimmen könne; ich möchte darauf aufmerksam machen, daß, wenn wir so anfangen in diesem hohen Hause zu sprechen, wir bald zu Ende mit dem Bewilligen der verschiedenen Anträge sein werden; dann müßten wir Landesvertreter auch sagen, wenn es sich um die Bewilligung einer Subvention für das Theater in Graz u. s. w. handelt: „Bitte berücksichtigen Sie das Budget“. So geht es nicht weiter, diese Politik dürfen wir nicht aufkommen lassen. Mit dem müssen wir brechen, das wollte ich ausführen.

Im übrigen unterstütze ich die Ausführungen meines Herrn Kollegen Berger und die des Herrn Landes-Ausschuß-Beisitzers Dr. Link und die des Referenten.

Abg. Dr. **Graf** (Graz, Vorstädte): Ich bin wohl mißverstanden worden. Die Herren nehmen an, daß ich prinzipieller Gegner bin des Ausbaues der Eisenbahnlinie Weiz—Anger. Das ist absolut nicht richtig. Ich habe erklärt, daß ich mich vollkommen auf den Standpunkt des Beschlusses des hohen Landtages vom vorigen Jahre stelle, welcher erklärt hat, daß er den Ausbau dieser Linie fördern wolle. Also darüber darf gar kein Zweifel sein, daß ich den Ausbau dieser Linie nicht hindern will. Ich habe mich lediglich gegen den Finanzplan gekehrt. Ich habe erklärt, erstens einmal, daß es ungünstig ist für das Land, wenn es verzichten muß auf die Verzinsung der 200.000 K an Stammaktien für die Linie Gleisdorf—Weiz, und zweitens habe ich erklärt, daß mir die weitere Subventionierung von 300.000 K zu hoch ist, weil ich der Anschauung bin, daß die Baukosten per Kilometer mit 156.000 K im Vergleiche zu anderen Bahnen viel zu hoch gegriffen sind, daß das Baukapital bedeutend herabgedrückt werden kann und daß, wenn das nicht geschieht, lediglich nur diejenige Gesellschaft, welche den Bau unternimmt, den Vorteil für sich zieht. Das ist der Grund und bei dem bleibe ich auch. Trotzdem mein hochgeehrter Freund Dr. **Link** auseinandergesetzt hat, daß er eigentlich den Finanzplan gemacht hat, so muß ich doch sagen, daß ich die Überzeugung habe, daß dieser ganze Finanzplan lediglich nur dazu da ist, um einer Baugesellschaft einen großen Vorteil zuzuwenden. Ich kann mir gar nicht denken, daß der hohe Landtag schon jetzt die Subvention von 300.000 K bewilligen und auf die Verzinsung der alten Stammaktien per 200.000 K Verzicht leisten und dann erst das Baukapital bestimmt werden soll. Ich wiederhole, daß ich nicht gegen den Bau der Linie Weiz—Anger bin, ich hätte gewiß auch nicht gegen den Finanzplan mich gekehrt, wenn das Baukapital, der Beitrag des Staates und die Höhe der Subskribentensumme festständen.

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

Berichterstatter Abg. **Sutter:** Das Bahnprojekt Weiz—Anger ist von allen Seiten so eingehend besprochen worden, daß es nicht notwendig ist, daß ich mich darüber weiter verbreite. Der Herr Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. **Link** hat die Bedenken, die gegen den Finanzplan vorgebracht wurden, in glän-

zender Weise beseitigt. Wenn sich jemand nicht überzeugen lassen will, so läßt er sich nicht überzeugen. Ich kann mich nur wundern, daß der Herr Bürgermeister von Graz als Gegner dieser Bahn auftritt, die geeignet wäre, zur Approvisionierung der Stadt Graz beizutragen und weiter noch, wenn die Bahn von Gleisdorf nach Hartberg voraussichtlich gebaut wird, diese Bahn von Weiz nach Anger eine Saugader für diese Bahn bilden wird.

Ich will nicht weiter sprechen, nachdem die Zeit schon sehr vorgerückt ist. Ich bitte um die Annahme der Anträge.

**Landeshauptmann:** Wir gelangen zur Abstimmung. Der Antrag lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die in Angelegenheit der Fortsetzung der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz bis Anger gepflogenen Erhebungen wird zur Kenntnis genommen.

Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, gegen Übergabe von Stammaktien im gleichen Nominalwerte, der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz als Beitrag des Landes zum Baukapitale der Fortsetzungslinie dieser Bahn bis Anger, nach erfolgter Betriebsöffnung auf derselben, den Betrag von 300.000 K unter der Voraussetzung auszufolgen, daß:

1. das Anrecht auf den Bezug einer Dividende für die zum Zwecke der Bauherstellung der Fortsetzungslinie von Weiz bis Anger zu begebenden Aktien nicht höher als mit vier Prozent festgesetzt wird;

2. das Anrecht auf den Bezug einer Dividende für die noch im Umlaufe befindlichen Prioritäts-Aktien der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz von fünf Prozent auf vier Prozent herabgesetzt wird; wobei, falls es sich als erforderlich erweisen sollte, dieser Teil des Prioritäts-Aktienkapitals durch Ausgabe neuer, gegen Einziehung der alten Titres auf jenen Betrag erhöht werden kann, welcher bei vierprozentiger Verzinsung den gleichen Ertrag wie das ursprüngliche fünfprozentige Kapital abwirft;

3. das Anrecht auf den Bezug einer Dividende für die Stammaktien der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz, sei es durch Umtausch gegen neue Titres im gleichen Nominalbetrage oder durch Abstempelung der im Umlaufe befindlichen, ebenfalls von fünf Prozent auf vier Prozent herabgesetzt wird;

4. dem Landes-Ausschusse auf die Finanzierung und alle damit zusammenhängenden Transaktionen, sowie auf die Bauvergebung der Fortsetzungslinie von Weiz nach Anger ein entscheidender Einfluß eingeräumt wird;

5. der Sitz der Aktiengesellschaft auch nach der Inbetriebsetzung der Fortsetzungslinie in Graz verbleibt.

Diese Ermächtigung für den Landes-Ausschuß erlischt, wenn mit den Bauarbeiten für die mehrerwähnte Fortsetzungslinie nicht längstens bis Ende des Jahres 1907 begonnen worden ist. Hiemit erledigt sich die Petition Nr. 83."

Eine getrennte Abstimmung über die einzelnen Teile dieses Antrages wurde nicht in Anspruch genommen, daher glaube ich, denselben in seiner Gänze, wie ich ihn zur Verlesung gebracht habe, zur Abstimmung stellen zu können. (Nach einer Pause): Es erfolgt kein Einspruch.

(Die Anträge des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten werden angenommen.)

Berichterstatter **Sutter**: Durch den Antrag erledigt sich die Petition Nr. 83, und erlaube ich mir, Seiner Excellenz dem Herrn Landeshauptmann das Verzeichnis über die Interessentenbeiträge zu übergeben.

**Landeshauptmann**: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Antrag der Abgeordneten **Stiger und Walz**, Beilage Nr. 72, betreffend die Förderung der projektierten Lokalbahn Marburg—Wies. (Beilage Nr. 152.)

Berichterstatter ist Herr Abg. **Hagenhofer**, welchen ich ersuche, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Hagenhofer** (von der Tribüne): Ich habe die Ehre, namens des Eisenbahn-Ausschusses Bericht zu erstatten über den ihm zugewiesenen Antrag der Herren Abgeordneter **Stiger und Walz**, betreffend die Förderung der projektierten Lokalbahn Marburg—Wies, sowie über die im gleichen Gegenstande zugewiesenen Petitionen der Stadt Marburg und der Bezirke Marburg und Eibiswald sowie von 43 Gemeinden. Obwohl sich die Vertreter der Stadt Marburg und des zu dem Zwecke des Baues der Linie Marburg—Wies vorhandenen Komitees alle Mühe geben und keine Opfer scheuen, den Bau dieser Linie zu realisieren und obwohl der Eisen-

bahn-Ausschuß diesem Projekte sehr wohlwollend gegenübersteht, so kann er doch dem Landtage nicht empfehlen, dem in den Petitionen gestellten Ansuchen heute schon einen Betrag von 1,000.000 K für Stammaktien zuzusichern, zu willfahren, weil ja gar nicht bekannt ist, welche Stellung die Regierung zu diesem Projekte einnimmt und ob zu erwarten ist, daß auch die Regierung dieses Bahnprojekt materiell unterstützen wird oder nicht. Aus diesen Gründen stellt der Eisenbahn-Ausschuß folgenden Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der steiermärkische Landtag anerkennt und würdigt die volkswirtschaftliche Bedeutung der projektierten Bahn Marburg—Wies für die Stadt Marburg und das durch diese Bahn dem Verkehre erschlossene Hinterland, und spricht seine Bereitwilligkeit aus, dieses Bahnprojekt zu fördern und im Falle auch finanziell zu unterstützen.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, diesem Projekte seine volle Aufmerksamkeit zuzuwenden, den Eisenbahn-Ausschuß für die Erbauung der Bahn Marburg—Wies in seinen auf die Verwirklichung dieses Bahnprojektes gerichteten Bestrebungen nach Möglichkeit zu unterstützen und sich wegen der Zuwendung eines ausreichenden Staatsbeitrages mit der k. k. Regierung ins Einvernehmen zu setzen.

3. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, in der nächsten Landtagstagung dem Landtage über den Stand der Angelegenheit ausführlichen Bericht zu erstatten und eventuell Anträge zu stellen."

Hiedurch erscheinen auch die Petitionen Nr. 1, 2, 3, 4, 20, 42, 90, 91, 113, 149, 199, 301, 302, 330 und 341 der Erledigung zugeführt.

Ich empfehle dem hohen Hause die Annahme dieses Antrages.

Abg. **Wastian** (St.-G. Marburg): Es sei mir als dem Landtagsvertreter der Stadt Marburg gegönnt, einige Worte zum Antrage des Eisenbahn-Ausschusses zu sprechen, da es ja gewissermaßen zu meinem eisernen Pflichtenbestande gehört, bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Frage des Bahnbaues Marburg—Wies aufzugreifen und gründlicher zu beleuchten. Das Projekt einer Bahnverbindung zwischen Marburg und Wies ist durchaus nicht jung. Die ersten darauf gerichteten Bemühungen



fallen bereits in das Jahr 1868; ein zweites Projekt entstand dann im Jahre 1886 und dieses kam durch eine siegreiche Gegnerschaft, die besonders in Graz regsam geworden ist, zu Falle. Der enge Gesichtskreis in wirtschaftlichen Dingen ließ eben bei den Gegnern die angsterfüllte selbstfüchtige Auffassung erstehen, daß jede Stärkung der Marburger Interessen der Landeshauptstadt Einbuße bringen werde. Die Projekte aus den Jahren 1893 und 1898 scheiterten ebenfalls, weil ihnen daselbe Schicksal beschieden war und sie den gleichen gegnerischen Anschauungen begegnen mußten. Endlich hat im Jahre 1901 der Gemeinderat der Stadt Marburg beschlossen, das Bahnprojekt, dem es leider an einer tatkräftigen Vertretung an maßgebender Stelle gefehlt hatte, wieder aufzunehmen und mit allen Mitteln für dessen Verfechtung und Durchkämpfung zu sorgen, damit die vielen verpaßten Gelegenheiten nicht etwa gar ein Todesurteil für das geplante Unternehmen brächten. Nachdem im Mai 1902 die Vorkonzession zur Ausführung technischer Vorarbeiten erteilt worden war und die Einwohnerschaft Marburgs die Kosten des Generalprojektes im Betrage von 11.000 K aufgebracht hatte, konnte im Jahre 1903 die Trassenrevision stattfinden und die grundsätzliche Genehmigung des erneuten Projektes erfolgen. Die Kosten des Detailprojektes über 17.000 K hat dann die Gemeindevertretung der Stadt Marburg bewilligt. Schon diese erheblichen Opfer, die die Bürgerschaft Marburgs im Laufe der Jahre gebracht hat, lassen es in hohem Maße gerechtfertigt erscheinen, wenn jetzt für den Bahnbau Marburg—Wies Ihre besondere Aufmerksamkeit und Ihr Gerechtigkeitsinn, meine sehr verehrten Herren, gefordert wird.

In dem Berichte des Eisenbahn-Ausschusses, den wir soeben vernommen haben, kommt eine Stelle vor, die von einem rein lokalen Charakter der Verbindung Marburg—Wies spricht. Dem gegenüber muß ich nun ausdrücklich betonen, daß bei dem in Rede stehenden Projekte diese Bezeichnung, mit der wohl die Bedeutung der gewünschten Bahnverbindung heruntergedrückt und geschmälert werden soll, unzutreffend ist, denn die Bahnstrecke Marburg—Wies stellt durchaus keine Sackbahn dar, sie stellt im Gegenteil eine natürliche Verbindung zwischen der Graz—Köflacher Strecke, beziehungsweise dem Lieboch—Wieser Flügel dieser Bahn, und der Hauptlinie der Südbahn in einem wichtigen Knotenpunkte, das ist in Marburg, her und würde als Verbindungs- und Durchzugsbahn

die notwendige Voraussetzung zu einer künftigen unmittelbaren Verbindung Marburg—Pettau und deren südlicher Fortsetzung daran ergeben. Außerdem erstünde vielleicht später einmal durch den Ausbau der Köflacher Linie nach Judenburg oder Anitzfeld der hochbedeutende Anschluß an die Staatsbahn. In Anbetracht dieser Gesichtspunkte, die aus einer heute möglicherweise belächelten, aber doch keinesfalls utopischen oder lächerlichen Eisenbahnpolitik erwachsen sind, kann nach meinem Dafürhalten die Behauptung, daß die Bahn Marburg—Wies einen rein lokalen Charakter habe, nicht ernstlich aufrecht erhalten oder gar als gerechte Einschätzung des vorliegenden Projektes geltend gemacht werden. Eine besondere Befürchtung in den maßgebenden Kreisen derer, die das Zustandekommen der Verbindung Marburg—Wies betreiben und erhoffen, wird dadurch erregt, daß man glaubt, es könne durch den, wie es heißt, in naher Sicht stehenden Bau der Sulmtalbahn das Unternehmen der Anhänger des Entwurfes Marburg—Wies beeinträchtigt, neuerlichen Verzögerungen unterworfen, oder am Ende gar ganz unmöglich gemacht werden. In diesem Hinblick fühle ich mich veranlaßt, hier im Landtage mit allem Nachdrucke zu erklären, daß im Vergleiche zur Sulmtalbahn das Projekt Marburg—Wies zweifellos als das vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus viel wichtigere gelten muß; das haben mir sogar Herren zugegeben, die ansonsten die werktätigsten Partisanen der Sulmtalbahn sind. Die Verbindung Marburg—Wies bringt ja eine größere Anzahl von Ortschaften und eine steuerkräftigere Bevölkerung zum ersehnten Anschlusse an den Weltverkehr. Ich gebe weiterhin zu bedenken, daß die weniger größeren Orte der Sulmtalbahn einerseits von der Graz—Köflacher Bahn und andererseits von der Südbahn nur wenige Kilometer entfernt sind, während die in Betracht kommenden, mehrfach viel ansehnlicheren Ortschaften der Marburg—Wieser Strecke sehr abseits von den Schienenwegen liegen. Schon ein flüchtiger Blick auf die Landkarte zeigt Ihnen, sehr verehrte Herren, daß die bedeutenderen Siedelungen im Bereiche des Marburger Projektes, wie zum Beispiel Leutschach und Ansfels, vollkommen in ultima Thule liegen und so sehr jeder Verkehrsader entrückt sind, daß es den dortigen Besitzern nur unter den umständlichsten Voraussetzungen gelingt, ihre Produkte auf weiten, oft bergigen Wegen mühsam und langsam zur Bahn zu führen; ja, dieses abgeschiedene Robinsonleben kommt jedem einzelnen dortzulande

sofort zu empfindlichstem Bewußtsein, wenn er selbst die Bahnstrecke zur Benützung erreichen will.

Außerdem möchte ich zur Erwägung anheimgeben, daß in jenem Teile des Bezirkes Arnfels, der von der Marburg—Wieser Bahn durchzogen werden soll, in acht Gemeinden 12.868 Personen in 2855 Häusern wohnen, wogegen in jenem Gebiete des Bezirkes Arnfels, der für die Sulmtalbahn in Rechnung gelangt, in nur zwei Gemeinden mit 806 Häusern bloß 4088 Personen ansässig sind. Im ganzen Bereiche der Marburg—Wieser Bahn leben, abgesehen von der Stadt Marburg, über 80.000 Menschen; hiezu ist dann noch die Stadt Marburg, die mächtig aufblühende Empore des steirischen Unterlandes, entsprechend in Anschlag zu bringen. Da Marburg über 25.000 Einwohner hat, ergibt sich eine Gesamtbevölkerung von über 105.000 Menschen im ganzen beteiligten Gebiete. Was aber die Steuerleistung betrifft, die jedenfalls doch auch von wesentlichem Belange bei der Abwägung der Verhältnisse ist, brauche ich nur hervorzuheben, daß die 12.868 Personen 128.057 K 17 h an Steuern zahlen, während von den 2088 Personen in den zwei Gemeinden Kleinstätten und Klein nur 50.000 K an Steuern abgestattet werden.

Hohes Haus! Es liegt mir — ehrlich gestanden — vollständig fern, dem angestrebten Ausbaue der Sulmtallinie irgend ein beeinträchtigendes oder gar feindseliges Wort entgegenzusetzen zu wollen; ich fühle als heimatbewußter, warmherziger Steirer viel zu treusteirisch, als daß ich einem, noch dazu so anmutigen Tale meines lieben Heimatlandes seine wirtschaftliche Entwicklung hemmen und seine Anschließung an die handel- und wandelreichen Schienenstränge mißgönnen helfen könnte. Aber angesichts der unleugbaren Tatsache, daß fast einmütig das Projekt Marburg—Wieser volkswirtschaftlich und verkehrstechnisch höher gewertet wird, erschiene es verhängnisvoll, ja geradezu unverantwortlich, wenn der Ausbau der Sulmtalbahnlinie mit dem bösen Hintergedanken einer Beiseiteschiebung des Marburg—Wieser Entwurfes verquickt werden würde! Diese berechnigte Forderung, meine sehr geehrten Herren, darf nicht ohne Ihre vollste Beachtung bleiben, darf nimmer länger hinausgeriselt, vertagt und auf die lange Bank geschoben werden! Die Realisierung des Sulmtalprojektes darf für unser Marburger Unternehmen keine Gefahr beinhalten!

Ich möchte noch einen Gesichtspunkt streifen, und zwar den, daß — wie ich teilweise schon ein-

gangs meiner Ausführungen andeuten konnte — die in Betracht kommenden Faktoren sich zu hervorragenden Opfern für den Bahnbau Marburg—Wieser entschlossen haben. Die Stadtgemeinde Marburg, die Bezirksvertretungen Marburg und Arnfels sowie viele Private ließen sich zu Beitragsleistungen bereit finden und haben schon jetzt Stammaktien im beiläufigen Betrage von über 600.000 K gezeichnet; weitere bündige Zusagen stehen in sicherer Aussicht. Bloß die eine Tatsache, daß zum Beispiel die Bezirksvertretung Arnfels die Summe von 50.000 K zugesichert hat — für eine Bezirksvertretung dieser Art gewiß ein hoher Betrag — diese Tatsache allein schon mag beweisen, wie notwendig und begehrenswert die Verwirklichung der Marburg—Wieser Bahn den Leuten jener Gegenden erscheint. Der gegenwärtige Stand der Dinge in unserer Bahnangelegenheit ist derart, daß das vollständige Detailprojekt jetzt mit den von den Ministerien gewünschten und vorgeschriebenen Änderungen an zuständiger Stelle hinterlegt ist und dort der amtlichen Behandlung entgegenharrt. Die Kosten des Anschlusses an die Stationen Wies und Marburg sind in dem Betrage von 6,568.000 K, den die Ausführung des richtig gestellten Detailprojektes als Gesamtbausumme erfordert, inbegriffen. Die Bewilligung für den Anschluß an die beiden genannten Stationen ist durch die Generaldirektion der Südbahn grundsätzlich erteilt worden. Bemerkenswert ist wohl, daß die k. k. priv. Südbahngesellschaft die Frachtenausweise von allen in Frage kommenden Stationen und Orten des Projektgebietes in jüngster Zeit genau erheben hat lassen, um auf dieser Grundlage eine eigene Rentabilitätsberechnung aufzustellen, die erfreulicher- und sehr bedeutamerweise ein viel günstigeres Ergebnis zu Tage gefördert hat, als die vom Eisenbahn-Ausschusse in Marburg seinerzeit angegebene Ertragsziffer. In Anbetracht dessen, daß das Land Steiermark bisher reichlichst für seine Lokal- oder Landesbahnen in geldlicher Hinsicht gesorgt hat und gegenwärtig nicht mehr selbst Bahnen baut, sondern sie nur mehr nach Maßgabe der Verhältnisse subventioniert, begrüße ich den Gedanken des Herrn Antragstellers, der dahin geht, bei der Regierung wegen einer entsprechenden ausgiebigen und raschen Unterstützung vorstellig zu werden, auf das wärmste, und ich möchte nur eindringlich bitten, daß dieser Beschluß des verehrlichen Eisenbahn-Ausschusses mit allem Nachdruck in gehöriger Deutlichkeit zur praktischen Durchführung gelange. Die Regierung,

die uns Steirer hinsichtlich der Bahnen, Investitionen u. s. w. wahrlich nie vermöhnt hat, muß sich bei einem Bahnbau auf den von der Wohlfahrtsfürsorge gebotenen Standpunkt stellen, neue lebhaft ersehnte Vorbedingungen für industrielle und volkswirtschaftliche Weiterentwicklungen zu schaffen. Und wo wäre, meine verehrten Herren, ein besseres Feld gegeben für industriellen und volkswirtschaftlichen Aufschwung als gerade im Gebiete des Pöbniß-, Langen- und Saggautales, wo ein schier unererschöpfliches Kohlenbecken in unmittelbarer Nähe ist, das eine hervorragende gewerbliche und industrielle Entwicklung nach jeder Richtung hin ermöglicht. Von der Ergiebigkeit jener Täler an Naturprodukten brauche ich hier wohl nicht weiter zu sprechen.

Hohes Haus! Ich möchte als Abgeordneter der Stadt Marburg dankbar anerkennen, was der Sonder-Ausschuß für Eisenbahnangelegenheiten in Bezug auf unsere Bahnfrage in dieser Session veranlaßt hat, ich muß aber daran gleich den Ausdruck meiner festen Erwartung knüpfen, daß die frommen Wünsche der Herren bald greifbarere Formen annehmen und in naher Zeit dann auch in entsprechende Zahlenwerte umgesetzt sein werden. Festgestellt sei ein- für allemal, daß die Bevölkerung von Marburg und die Bewohnerchaft der in Mitempfindung gezogenen Gebietsteile die Angelegenheit nimmer mehr werden ruhen lassen, und daß sie, selbst wenn versucht werden sollte — was mir als ein Frevel erschiene — den Bau der Marburg—Wieser Bahn zu hintertreiben und hinauszuschieben, doch allzeit rücksichtslos und stramm auf ihrer gerechten Forderung verharren werden, damit endlich dem für Untersteier überaus wertvollen Projekte die Verwirklichung zu teil wird. Der Eisenbahn-Ausschuß in Marburg ist außerordentlich rühmig und es steht jeder einzelne in Betracht kommende Mann der Bevölkerung hinter ihm. Ich schließe mit dem lebhaften und aufrichtigen Wunsche, es möge in Zukunft in Betreff der erörterten Sache mit den bürokratischen und eigentlich wenig verbindlichen Redensarten ein Ende haben, damit der hohe Landtag bereits in der nächsten Session in der Lage ist, sich mit dem Projekte Marburg—Wies in einem viel entscheidenderen und einschneidenderen Sinne zu befassen.

Abg. **Stiger** (A. B. Marburg): Hohes Haus! Ich hoffe, daß unser lokales Verhalten gegenüber den Anträgen bezüglich der Sulmtalbahn dem

anderen Bahnprojekte der Wieser Bahn gewiß neue Freunde zugeführt hat. Selbstverständlich darf der Bau der Sulmtalbahn den Bau der Wieser Bahn nicht ausschließen. Die wirtschaftliche Notwendigkeit der Erbauung der Marburg—Wieser Bahn ist so eminent, daß wir auf der Durchführung mit aller Energie bestehen müssen. Ich hatte jüngst Gelegenheit, in Obersteiermark eine blühende Industrie zu sehen, gewiß neidlos, aber ich dachte mir, ob es nicht möglich wäre, einen Teil dieser Industrie für unser Unterland zu bekommen. Diese Möglichkeit wäre vorhanden durch die Verwirklichung des Projektes der Marburg—Wieser Bahn. Mein unmittelbarer Herr Vorredner hat betont die imensen Kohlenlager, welche noch unaufgeschlossen sind, andererseits wäre es zu wünschen im Interesse der ganzen Bevölkerung, wenn die Trifailer Kohlengesellschaft, die gewissermaßen ein Privilegium auf Kohlen hat, durch Eröffnung der Marburg—Wieser Bahn infolge der Konkurrenz gezwungen wäre, im Preise zurückzugehen. Das wäre ein Wunsch, den die ganze Bevölkerung Untersteiermarks mit lebhafter Freude begrüßen würde. Ich stelle an das hohe Haus die Bitte, der Landes-Ausschuß möge seine volle Aufmerksamkeit diesem Projekte zuwenden, dessen Verwirklichung gewiß dem größten Teile des Unterlandes zum Segen gereichen würde. Ich empfehle die Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.

Abg. Freiherr von **Nokitanstky** (M.-G. Leibnitz): Hohes Haus! Als Abgeordneter jenes Wahlbezirktes, der in seinem Hauptwahlorte Leibnitz sich dem Baue der Sulmtalbahn angeschlossen hat und für den Bau der Sulmtalbahn eingetreten ist, sehe ich mich doch veranlaßt, auf einige Ausführungen meines geehrten Herrn Vorredners, des Reichsrats- und Landtagsabgeordneten **W a s t i a n** zu reflektieren. Ich möchte vorweg hier betonen, daß ich gewiß nicht zu jenen zähle, welche dem Projekte der Marburg—Wieser Bahn mit irgend einer Animosität gegenüberstehen und glaube ich voraussetzen zu können, daß auch die Stimmung in diesem hohen Hause gewiß gegenüber diesem Projekte nichts weniger als eine animose genannt werden kann.

Ich möchte aber auch die heutige Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, ohne einige Erscheinungen zu besprechen, welche anlässlich der gewiß lobenswerten Agitation für die Marburg—Wieser Bahn an die Oberfläche des Tages getreten sind. Es hat, um gleich bei diesem Gegenstande zu verweilen,

einigen Herren, die sich gewiß mit Aufopferung aller ihrer Kräfte für dieses Projekt einsetzen, gefallen, das Lösungswort auszugeben, daß die Sulmtalbahn unbedingt nicht früher gebaut werden dürfe, ehevor nicht die Marburg—Wieser Bahn gesichert ist, mit einem Worte, es hat einigen Herren gefallen, eine Art Junktim zwischen der Sulmtalbahn und der Marburg—Wieser Bahn zu veranlagen!

Ich anerkenne den loyalen Tenor, in welchem sich die Ausführungen des Herrn Abgeordneten für den Landtags-Wahlbezirk Marburg in Sachen der Marburg—Wieser Bahn gehalten haben, und es fällt mir gewiß nicht ein, mit ihm zu polemisieren, allein einiges muß ich richtig stellen! Und da will ich vorerst jenen Ausführungen, die in verschiedenen Versammlungen im Interesse des Bahnprojektes Marburg—Wies gemacht wurden, folgendes entgegensetzen:

Es ist ein großer Unterschied, wenn ein Bahnprojekt sich — ich möchte sagen — in den allerersten Stadien seiner Entwicklung befindet, wenn ein Bahnprojekt noch nicht einmal recht Fuß gefaßt hat und nicht einmal über die ersten Anfänge hinaus ist; es ist ein großer Unterschied zwischen einem solchen Bahnprojekte und einem Bahnprojekte, welches, wie das der Sulmtalbahn, vollkommen fix und fertig und garantiert ist. Allerdings hat die Garantie, die Erklärung der Regierung, daß sie den zum Ausbau notwendigen Beitrag leisten will, auch lange auf sich warten lassen, heute aber ist diese Erklärung bereits erfolgt! Es hat sowohl das Eisenbahn=Ministerium, als auch im Einvernehmen mit demselben das Finanz=Ministerium die Erklärung abgegeben und befindet sich diese Erklärung, glaube ich, in den Händen des geehrten Landes=Ausschusses, daß der Beitrag für die Sulmtalbahn in Rechnung gestellt wurde, vorbehaltlich der Genehmigung seitens des hohen Reichsrates. Es wäre ein novum und eine Sache, die in unserem parlamentarischen Leben gar nie noch vorgekommen ist, wenn der Reichsrat, der gar nicht in der Lage ist, die verschiedenen Wünsche und Bedürfnisse der Länder und einzelnen Bezirke zu beurteilen, wenn der Reichsrat einem derartigen Antrage der Regierung entgegentreten und diesen Antrag nicht gutheißen würde.

Von diesem Standpunkte aus kann ich heute, ohne mich einem Optimismus hinzugeben, ruhig sagen, daß die Sulmtalbahn gesichert ist. Ich wüßte aber auch, abgesehen von allem anderen, nicht, wie

es gerechtfertigt werden könnte, wenn der mit so großen Opfern und gewiß mit einem Aufwande an Mühe, welcher dem Aufwande an Mühe der Vertreter des Marburg—Wieser Projektes nicht nachsteht, endlich sichergestellte Bau der Sulmtalbahn nun einfach deshalb zurückgestellt werden müßte, weil die Herren, welche für die Marburg—Wieser Bahn eintreten, der Anschauung sind, daß eine parallel laufende Behandlung in dieser Sache zu erfolgen habe. Das wäre ein so unerhörtes, ungerechtes und rücksichtsloses Vorgehen, daß kaum, glaube ich, ein einziger Abgeordneter in diesem hohen Hause seine Hand dazu bieten würde, diese Ungerechtigkeit zu fördern. Es kann davon keine Rede sein!

Die Sulmtalbahn wird gebaut werden, und zwar so bald als möglich gebaut werden, auch gegenüber den verschiedensten Protesten, die vielleicht in dieser Richtung erhoben werden dürften!

Der Herr Abgeordnete *W a s t i a n* hat weiters die Bemerkung gemacht, daß es wohl absolut keinem Zweifel unterliege, daß die Sulmtalbahn in Bezug auf die Marburg—Wieser Bahn volkswirtschaftlich einen Vergleich nicht aushalten kann. Ich will nicht darüber streiten, wie viele Häuser jene Dörfer und Märkte besitzen, durch welche die Marburg—Wieser Bahn geht, und wie viele Häuser jene Dörfer und Märkte haben, durch welche die Schienenstränge der Sulmtalbahn gelegt werden sollen. Ich will mich auf eine so detaillierte Statistik nicht einlassen, geschweige denn bei dieser Statistik so weit gehen, daß ich die verschiedensten landwirtschaftlichen Produkte, und wenn sie noch so klein erscheinen mögen, bis zu den Hühnereiern herab in Berechnung bringe; ich will mich auch nicht darauf einlassen, einen neuen Gradmesser für die Wichtigkeit des Baues der Sulmtalbahn, wie er soeben in der Steuerleistung der interessierten Bevölkerung aufgestellt wurde, einer Kritik zu unterziehen, denn ich habe noch nie gehört, daß die Steuerleistung der Bevölkerung ein ausschlaggebendes Moment für den Bau einer Bahn sein soll, ich sage nur eines: Auch der Bezirk Umgebung Graz und die Landeshauptstadt Graz haben an dem Ausbaue der Sulmtalbahn ein Interesse; dieses Interesse ist bei der Marburg—Wieser Bahn absolut nicht vorhanden! Dem Marburg—Wieser Projekte soll dies aber keinen Abbruch tun!

Die Sulmtalbahn gravitiert nach Graz, sie entzieht keine Landesteile dieser Gravitation und es ist gewiß für das Land Steiermark nur vom

Vorteile, wenn seine Zentrale, die Landeshauptstadt, durch neue Bahnen gekräftigt, nicht aber geschwächt wird, und tief ist es zu bedauern, daß bei allen unseren bisherigen Bahnbauten und den meisten Projekten die Lage unserer Landeshauptstadt soviel als nicht berücksichtigt wurde, so daß die Landeshauptstadt Graz nachgerade abseits vom ganzen Zentralisationspunkte der Bahnen zu liegen kommt.

Wenn nun die Sulmtalbahn ein großes Gravitationsgebiet an den Bezirk Graz und die Landeshauptstadt Graz angliedert, dann muß ich sagen, daß diese Tatsache allein alle jene Bedenken aufheben würde, die vielleicht zu Gunsten der Marburg—Wieser Bahn gegen das Sulmtalbahnprojekt ins Treffen geführt werden können.

Ich werde mich gewiß nicht — und da kann mich der Herr Abgeordnete *Wastian* beim Worte nehmen — dem Baue der Marburg—Wieser Bahn entgegenstellen, wenn die Sulmtalbahn unter Dach und Fach gebracht worden ist. Aber das kann ich sagen, daß Graz am Ausbaue der Marburg—Wieser Bahn weniger Interesse hat, weil diese Bahn nur darauf berechnet ist, die ganzen in ihrem Gravitationsgebiete liegenden Gemeinden an Marburg anzugliedern und aus Marburg sozusagen eine Hauptstadt für das Unterland zu schaffen!

Aber auch für den großen, steuerkräftigen Bezirk Umgebung Graz ist die Sulmtalbahn von Bedeutung und hat die Bezirksvertretung Umgebung Graz dies anerkannt, indem sie den Beschluß faßte, daß der Bezirk eine entsprechende Anzahl von Stammaktien zeichne und der Bezirks-Ausschuß maßgebenden Ortes für die Sulmtalbahn eintrete. Wenn endlich behauptet wird, daß die Sulmtalbahn sozusagen als eine Sackbahn nicht jene Berechtigung habe wie die Marburg—Wieser Bahn, dann muß ich sagen: Wenn für die Marburg—Wieser Bahn das schöne Zukunftsbild einer Verbindung von Marburg mit Pettau, Köflach und Judenburg entworfen wurde, können wir bezüglich der Sulmtalbahn ebenfalls, und zwar mit vielleicht größerer Wahrscheinlichkeit behaupten, daß einstens die Lokomotive der Sulmtalbahn durch den Radel durchpfeifen und so die kürzeste Verbindung mit Kärnten herstellen wird! Dies wollte ich gesagt haben. Indem ich für den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses stimmen werde, glaube ich den Beweis zu erbringen, daß ich nicht zu den Gegnern der Marburg—Wieser Bahn zähle!

Landes-Ausschußbeisitzer **Dr. Pink**: Hohes Haus! Ich werde selbstverständlich nicht gegen die

Marburg—Wieser Bahn polemisieren, noch weniger gegen die Anträge, wie sie seitens des Eisenbahn-Ausschusses gestellt worden sind, welchen ich namens des Landes-Ausschusses vollständig zustimme. Einige Bemerkungen, die von Seite des Herrn Abgeordneten *Wastian* als Vertreter der Stadt Marburg heute gefallen sind, nötigen mich zu einer Erwiderung. Es ist gesagt worden, und darin muß ich für den Landes-Ausschuß einen indirekten Vorwurf erblicken, daß künftighin nicht in bureaukratischer Weise vorgegangen werden möge, wie bisher, darin liegt der Vorwurf, daß eigentlich diese Bahnangelegenheit nicht in der Weise vom hohen Hause gefördert worden ist, wie es die Wichtigkeit derselben erheischt. Diesen Vorwurf muß ich entschieden zurückweisen und möchte nur auf folgendes verweisen: Ich habe mir die Mühe genommen und die verschiedenen Jahresberichte des Landes-Ausschusses über das Lokalbahnwesen durchgeblättert, es ist dies keine leichte Aufgabe, weil vierzehn solche Berichte des Landes-Ausschusses und ebensoviele Berichte des Eisenbahn-Ausschusses vorliegen. Aus diesen Berichten ergibt sich für das Bahnprojekt Marburg—Wies folgender Sachverhalt: Im Jahre 1891 ist zum ersten Male das Aktionskomitee um die Durchführung einer Bahnverbindung von Marburg nach Wies an den Landtag herantreten. Die Kosten dieser schmalspurig gedachten Bahn waren mit 1,050.000 fl. veranschlagt, das Erträgnis wurde mit 46.000 fl. gerechnet. An Interessentenbeiträgen standen damals nach den Angaben des Komitees vorläufig nur ein Garantiebeitrag des Bezirkes Arnfels von 5805 K zur Verfügung, wogegen die Stadt und der Bezirk Marburg erklärt haben, erst seinerzeit eine Erklärung abgeben zu wollen.

Der Landes-Ausschuß erklärte schon damals in seinem Berichte, daß die Vorlage ganz unreif sei und eine Erörterung des Projektes jenem Zeitpunkte vorbehalten werden müsse, in welchen verlässlichere Anhaltspunkte vorliegen werden. Aus einer ganz oberflächlichen Prüfung habe sich ergeben, daß die Kostenziffer ganz unrichtig sei und bei ganz normalen Verhältnissen mit einer Baukostensumme von 1,600.000 fl. gerechnet werden müsse. Im Jahre 1894 berichtet der Landes-Ausschuß, daß vom Aktionskomitee bereits generelle Studien über eine Schmalspuranlage angestellt worden seien, die noch nicht zum Abschluß gelangt seien. Von dieser Zeit ab ist ein vollständiger Stillstand in diese Eisenbahnaktion eingetreten, so daß

angenommen werden mußte, daß von einer weiteren Verfolgung des Projektes abgesehen worden sei. Erst im Jahre 1903, überrascht durch die bereits im Jahre 1901 für die Sulmtalbahn in Aussicht gestellte Landessubvention, ist das Aktionskomitee beim Landtage um eine finanzielle Unterstützung in der Form einer Zinsengarantie für das ganze Baukapital eingeschritten. Der seitherige Verlauf der Angelegenheit ist bekannt. Daraus geht hervor, daß dieses Projekt bis jüngsten Datums gar nicht ernstlich verfolgt wurde. Die Stadt Marburg und der Bezirk Marburg—Arnfelds haben sich schon zuerst gerührt, aber entweder die Bedeutung dieser Bahn erst jetzt erkannt oder versäumt, zur rechten Zeit dieses Projekt zu fördern. In beiden Fällen muß eben die Stadt Marburg ihrer Laune die Schuld beimessen, wenn sie heute eine ungünstige Situation vorfindet. Es geht aber nicht an, die Schuld dem Landes-Ausschusse zuzuwälzen. Diese Affäre hat zwar kein Ministerium gestürzt, aber eine bedauerliche Verbitterung, eine animöse Stimmung gegen den Landes-Ausschuß und verschiedene Mitglieder des hohen Hauses (Abg. W a s t i a n „Das ist nicht richtig!“) hervorgerufen, für welche ein sachlicher Grund nicht vorliegt. Ich verweise auf öffentliche Versammlungen in Marburg. Was von Seite des hohen Hauses geschehen konnte, ist geschehen. Allerdings konnte sich das hohe Haus bei Beratung über die angesuchte Verlängerung des Termines für die Bauinangriffnahme der Sulmtalbahn bis Ende 1905 der Erwägung nicht verschließen, daß es kaum möglich sein werde, neben der Sulmtalbahn auch noch die Marburg—Wieser Bahn zu subventionieren, man müsse daher abwarten, ob die Sulmtalbahn zu stande kommt. In Würdigung der wirtschaftlichen Bedeutung und mit Rücksicht auf das Projekt, das nun vorliegt, soll der Landtag nach den gestellten Anträgen diesen Standpunkt insoweit verschieben, als derselbe seine prinzipielle Bereitwilligkeit auszusprechen hätte, im Falle als die Sicherstellung der Baukosten bei entsprechender Beitragsleistung der beteiligten lokalen Faktoren und bei einer entsprechenden staatlichen Subvention ermöglicht werden kann, auch diese Bahn finanziell zu unterstützen. Es ist auch gar kein Zweifel, und darüber werden auch die Marburger sich nicht täuschen, daß diese Bahn nur dann gebaut werden kann, wenn vom Staate eine ausgiebige Subvention zu erreichen ist. Das Land Steiermark mit den Interessenten wird nie in der Lage sein, die erforderlichen Geldmittel für diese

Bahn aufzubringen. Das Land könnte eine derartige Belastung nicht übernehmen, um so weniger, als der Sulmtalbahn bereits eine Subvention bewilligt ist, daß die Bahn Marburg—Wies zum Teile auf dasselbe Verkehrsgebiet angewiesen und daher in diesem Sinne eine Konkurrenzlinie der Sulmtalbahn ist. Ich gebe zu, was Herr Abg. W a s t i a n gesagt hat, daß die Marburg—Wieser Bahn wirtschaftlich eine größere Wichtigkeit als die Sulmtalbahn hat. Leider steht die Sache so, daß diese Erwägung heute nicht mehr ausschlaggebend sein kann, weil die Ausführung der Sulmtalbahn vom hohen Hause bereits beschlossen, hiefür eine Subvention bewilligt und das Zustandekommen derselben ziemlich sicher ist. Die Frage, ob, wenn die Marburger rechtzeitig gekommen wären, die Subvention für die Sulmtalbahn nicht bewilligt worden wäre, ist daher heute eine müßige. Der springende Punkt liegt darin, ob für Marburg—Wies eine staatliche Subvention zu erhalten ist. Im bejahenden Falle wird das Land bereit sein, auch dieses Bahnunternehmen nach Kräften zu unterstützen und zu fördern. Geschieht das nicht, dann nützt es nichts, wenn auch die Marburger hundertmal sagen, die Bahn muß gebaut werden. Der Weg, den der Sonder-Ausschuß für Eisenbahn-Angelegenheiten eingeschlagen hat, ist daher der richtige Weg. Der zweite Teil dieses Antrages ergibt sich naturgemäß aus dem ersten. Schließlich kann ich Herrn Abgeordneten W a s t i a n in der Beziehung nicht beipflichten, wenn er die Marburger Bahn als eine wichtige Transitlinie bezeichnet. Diese Bahn wird stets den Charakter einer Lokalbahn haben. Wenn der Herr Abgeordnete W a s t i a n aus dem Anschlusse der Bahn an die Köflacher Bahn solche Schlüsse zieht, so können dieselben nicht ernst gemeint sein. Es wird niemand behaupten wollen, daß nach Inbetriebsetzung der Marburg—Wieser Bahn sich ein Verkehr von Marburg über Wies nach Graz entwickeln kann. Der ganze Frachten- und Personenverkehr nach Graz wird sich immer auf der Südbahnroute abspielen. Wenn auch die Route Marburg—Wies—Graz etwas kürzer ist, so wird die Südbahn den Verkehr von ihrer Hauptlinie nie ablenken lassen. Abgesehen davon sind die Tarife der Hauptlinie viel niedriger als die einer Lokalbahn. Eine Konkurrenz mit Erfolg ist ganz ausgeschlossen. Auch eine andere Fortsetzung der Linie kommt nicht in Frage. Die Koblachbahn wäre eine vorteilhafte Fortsetzung für die Köflacher Linie, aber gewiß nicht für die Marburger Linie, die Stadt Marburg wäre durch eine solche

Bahn in hohem Grade geschädigt. Der Landes-Ausschuß schließt sich den Anträgen an und empfiehlt deren Annahme. Dadurch betätigt der hohe Landtag sein Wohlwollen gegenüber der Stadt Marburg und die tüchtigste Förderung des projektierten Bahnunternehmens für diese Stadt und alle beteiligten Kreise, ob es zum Ausbau der Linie kommt oder nicht. Das wollte ich gesagt haben. (Beifall.)

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

**Berichtserstatter Abg. Hagenhofer:** Hohes Haus! Die Anträge des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten sind nicht angegriffen worden und habe ich dieselben daher nicht zu verteidigen. Herr Kollege **Wastian** hat sich nur an dem Ausdrucke des Berichtes, daß die Marburg—Wieser Bahn nur einen lokalen Charakter hat, gestoßen, aber ich glaube, er selbst wird nicht bezweifeln, daß die Bahn nur einen lokalen Charakter hat. Diese Sachlage kann nicht geändert werden und halte ich damit den Bericht aufrecht. Wir haben unserer Ansicht vollen Ausdruck gegeben und bin ich nicht in der Lage, nach eigener Überzeugung diesen Ausdruck zu schwächen oder zurückzunehmen.

Ich empfehle die Annahme der vom Sonder-Ausschusse für Eisenbahn-Angelegenheiten gestellten Anträge.

**Landeshauptmann:** Wir gelangen zur Abstimmung. Gegenstand derselben sind die Anträge des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten, welche lauten (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der steiermärkische Landtag anerkennt und würdigt die volkswirtschaftliche Bedeutung der projektierten Bahn Marburg—Wies für die Stadt Marburg und das durch diese Bahn dem Verkehre erschlossene Hinterland, und spricht seine Bereitwilligkeit aus, dieses Bahnprojekt zu fördern und im Falle auch finanziell zu unterstützen.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, diesem Projekte seine volle Aufmerksamkeit zuzuwenden, den Eisenbahn-Ausschuß für die Erbauung der Bahn Marburg—Wies in seinen auf die Verwirklichung dieses Bahnprojektes gerichteten Bestrebungen nach Möglichkeit zu unterstützen und sich wegen der Zu-

wendung eines ausreichenden Staatsbeitrages mit der k. k. Regierung ins Einvernehmen zu setzen.

3. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, in der nächsten Landtagstagung dem Landtage über den Stand der Angelegenheit ausführlichen Bericht zu erstatten und eventuell Anträge zu stellen.“

Hiedurch erscheinen auch die Petitionen Nr. 1, 2, 3, 4, 20, 42, 90, 91, 113, 149, 199, 301, 302, 330 und 341 der Erledigung zugeführt.

Nachdem eine getrennte Abstimmung nicht in Anspruch genommen wird, so glaube ich, den soeben verlesenen Antrag unter Einem zur Abstimmung bringen zu dürfen.

(Der Antrag des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten wird angenommen.)

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der mündliche Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten über den Antrag der Abgeordneten **Hagenhofer**, **Gerlik**, **Schoiswohl** und **Genossen**, Beilage Nr. 81, betreffend die Beteiligung des Landes Steiermark an der Aufbringung der zum Baue der Eisenbahn Friedberg—Aspang nötigen Gelder.

Berichtserstatter ist Herr Abgeordneter **Sutter**, den ich ersuche, die Verhandlung einzuleiten.

**Berichtserstatter des Eisenbahn-Ausschusses Abg. Sutter** (von der Tribüne): Hohes Landtag! Ich habe die Ehre, über den Antrag der Abgeordneten **Hagenhofer**, **Gerlik**, **Schoiswohl** und **Genossen**, Beilage Nr. 81, betreffend die Beteiligung des Landes Steiermark an der Aufbringung der zum Baue der Eisenbahn Friedberg—Aspang nötigen Gelder, zu berichten.

Der Landes-Ausschuß sagt in seinem allgemeinen Berichte, daß die Bemühungen der interessierten Kreise wegen endlicher Sicherstellung dieser Bahnstrecke bis jetzt keinen Erfolg gehabt haben.

Diese Angelegenheit hat den Landtag schon seit Jahren beschäftigt, weil es ja zweifellos ist, daß die Bahnverbindung Friedberg—Aspang nicht nur für den betreffenden Landesteil, sondern für das ganze Land von großer Wichtigkeit ist und diese Bahn die größte Bedeutung von allen jetzt projektierten Bahnen hat, wenn auch die Zweckmäßigkeit anderer Projekte nicht verkannt werden darf. Die Bahnverbindung bis Friedberg nützt der nord-

östlichen Steiermark nichts, wenn die letzte Strecke nicht ausgebaut ist.

Das vom Staate für die Bahnen Fürstenfeld—Hartberg und Fehring—Fürstenfeld aufgewendete Kapital beträgt  $1\frac{1}{2}$  Millionen Kronen und für die Bahn Hartberg—Friedberg  $4\frac{1}{2}$  Millionen Kronen, das sind zusammen 6 Millionen Kronen, welcher Betrag nicht früher eine Verzinsung finden kann, bevor nicht das letzte Stück ausgebaut und die Verbindung mit Wien hergestellt ist.

Der volkswirtschaftliche Schaden, der durch den Mangel dieser Bahnverbindung entsteht, beläuft sich auf einen ungeheuren Betrag, wenn erwogen wird, daß Tausende von Waggons Obst, Hopfen und Vieh aus dieser Gegend verfrachtet werden und daß man per Waggon eine Mehrfracht von 50 K im Durchschnitt bis Wien zahlen muß.

Das Projekt einer kürzeren Bahnverbindung Gleisdorf—Hartberg hat erst dann eine Berechtigung, wenn die Verbindung mit Wien hergestellt ist.

Der bedauerliche Rückgang der Hopfenproduktion in der nordöstlichen Steiermark in den letzten Jahren ist nicht zum kleinsten Teile auf den Mangel einer kürzeren Bahnverbindung zurückzuführen, weil viele Händler den bedeutenden Umweg über Wien scheuen und die Kosten der Mehrfracht ungeheure Beträge ausmachen.

Der Eisenbahn-Ausschuß ist jedoch auf den Antrag der Abgeordneten Hagenhofer und Genossen nur teilweise eingegangen und hat die Ablehnung des Beitrages von 100.000 K beantragt mit der Motivierung, daß ein solcher Beitrag vom Landtage nicht verlangt wird. Es ist aber notwendig, daß wenigstens wieder ein Versuch gemacht wird, diese Angelegenheit vorwärts zu bringen.

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

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird neuerlich beauftragt, sich an die hohe k. k. Regierung zu wenden mit dem dringenden Ersuchen, für den Ausbau der Endstrecke Friedberg—Aspang ehestens Vorkehrung zu treffen.“

**Landeshauptmann:** Gegen diesen Antrag hat der Herr Abgeordnete Hagenhofer einen Minoritätsantrag angemeldet. Ich erteile dem Herrn Abgeordneten Hagenhofer als Berichterstatter der Minorität das Wort.

Berichterstatter der Minorität Abg. **Hagenhofer:** Der Herr Berichterstatter der Majorität hat

bereits selbst in dankenswerter Weise auf die große volkswirtschaftliche Bedeutung des Ausbaues der Endstrecke der Wechselbahn von Friedberg bis Aspang hingewiesen. Ich glaube daher, nicht viele Worte verlieren zu dürfen, um unseren Minoritätsantrag zu begründen.

Meine Herren! Es muß alles versucht werden, um es dahin zu bringen, daß diese Bahnstrecke so bald als möglich ausgebaut wird. Durch unseren Antrag soll der Landes-Ausschuß ermächtigt werden, mit der Regierung in Verhandlungen zu treten und in Aussicht zu stellen, daß der Landtag bereit ist, eine Subvention von 100.000 K zur Verfügung zu stellen, wenn mit dem Baue der Bahn im nächsten Jahre begonnen und dieselbe im Jahre 1908 fertiggestellt wird. Damit riskiert das Land absolut nichts. Es wird niemand sagen können, daß eine Subvention von 100.000 K für diese so wichtige Bahn etwa zu viel wäre, im Gegenteil, es kann gesagt werden, es ist zu wenig. Ich glaube, es hat niemand einen Grund, sich dagegen auszusprechen. Der Betrag kommt nicht zur Ausgabe, wenn die Regierung nicht darauf eingeht. Es ist also für das Land absolut kein Risiko und keine Gefahr vorhanden. Wohl aber dürfte es für den Landes-Ausschuß und für die Vertretung des bezüglichen Landes-Teiles von bedeutendem Werte sein, wenn sie bei den Verhandlungen mit der Regierung darauf hinweisen können, daß es ein Vorteil für die Regierung selbst ist, wenn die Strecke sobald als möglich ausgebaut wird und wenn sie darauf hinweisen können, daß der Landtag sein großes Interesse für den Ausbau dieser Linie durch Zeichnung von 100.000 K, ohne von der Regierung dazu aufgefordert zu sein, gezeigt hat. Ich möchte Ihnen daher die Annahme unseres Minoritätsantrages wärmstens empfehlen. Sie zeigen damit nur, daß Sie selbst ein großes Interesse für den Ausbau dieser Linie haben, das Land riskiert durch Annahme dieses Antrages absolut nichts.

Der Antrag würde lauten als Punkt 2 zum Antrage des Ausschusses (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

2. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, der hohen k. k. Regierung eine weitere Subvention für den Bau der Wechselbahn im Betrage von 100.000 K in Aussicht zu stellen, wenn mit dem Baue der Endstrecke Friedberg—Aspang noch im Jahre 1906 begonnen und dieselbe bis Ende 1908 fertiggestellt wird.“



Ich empfehle Ihnen die Annahme dieses Antrages.

Abg. Dr. v. **Hofmann** (Graz, Innere Stadt): Der Minoritätsantrag **Hagenhofer's** ist unter anderem auch vom Bürgermeister der Landeshauptstadt Graz unterfertigt. Es ist das wohl ein neuerlicher deutlicher Beweis dafür, wie ungerechtfertigt jener Vorwurf ist, der vor kurzem wieder in der heutigen Sitzung von Seite des Abgeordneten **Schöiswohl** den Vertretern der Stadt gegenüber erhoben wurde, als ob diese Vertreter nicht schon in unzähligen Fällen für Dinge ruhig gestimmt hätten, die keineswegs der Landeshauptstadt, sondern nur außerhalb derselben gelegenen Bezirken des Landes zu gute kommen. Auch in diesem Falle wieder ist der Minoritätsantrag sogar vom Bürgermeister der Landeshauptstadt mitgefertigt und auch ich als Vertreter der Stadt Graz werde für den Antrag **Hagenhofer** stimmen. Ich werde dafür stimmen, das sage ich ganz offen, in erster Linie deshalb, weil ich von jeder Förderung des Eisenbahnprojektes der Überschiebung des Wechsels mir auch in selbstverständlicher Folge eine Förderung jenes berechtigten Wunsches erhoffe, der von unserer Seite schon zu wiederholten Malen hier in diesem hohen Hause und auch an anderen Orten zum Ausdruck gekommen ist, nämlich der direkten Verbindung zwischen Graz und der Oststeiermark und damit der Herstellung einer zweiten unabhängigen leistungsfähigen Verbindung von Graz mit der Reichshauptstadt Wien.

Wir haben auch schon loyal und offen in diesem hohen Hause kundgegeben, daß wir an dem Standpunkte eines formalen Funktim durchaus nicht festhalten, und dies zeigen wir neuerlich auf das deutlichste, indem wir heute für den Minoritätsantrag **Hagenhofer** eintreten und stimmen. Allein wir erwarten auch, daß in Zukunft im einmütigen Vorgehen die gesamten Vertreter der Oststeiermark in Verbindung mit den Vertretern der Landeshauptstadt für die Erfüllung unserer gerechtfertigten Verkehrsforderungen wirken werden.

In dieser Hoffnung und indem ich glaube, daß die Entwicklung der Zukunft mich nicht täuschen wird, erkläre ich, für den Antrag **Hagenhofer** zu stimmen. (Bravorufe.)

Abg. Freiherr von **Mokitsky** (M.-G. Leibnitz): Hoher Landtag! Es ist vielleicht nicht ohne Interesse, wenn hier im Plenum des hohen Hauses die Gelegenheit ergriffen wird, jene Ziffern vorzu-

führen, welche uns ein klares Bild über die Belastung des Landes in Bezug auf das Eisenbahnwesen vor Augen führen.

Mit Schluß des Jahres 1904 beliefen sich die für die gebauten Bahnen gewährten Subventionen auf zusammen 4,379.440 K; in Aussicht gestellt erscheinen und müssen im nächsten Jahre aus dem Landesfonds gedeckt werden 1,180.560 K. Es wäre sohin an Subvention verausgabt ein Betrag von 5,560.000 K, an 4prozentigen Zinsen dieser Subventionen 222.400 K, denen bloß Einnahmen von 17.000 K entgegenstehen. Es erleidet daher der Landesfonds schon heute einen Zinsverlust von jährlich 205.400 K.

Meine Herren, ich habe diese Ziffern deshalb angeführt, um vor allem anderen hier mit Recht betonen zu dürfen, daß jede Summe, welche heute als Subvention für irgendeine Linie verausgabt wird, selbstverständlich die Lage des Landesfonds noch mehr verschlechtert und es daher gewiß als berechtigt erscheint, wenn wir bei Bewilligung von Subventionen uns vor allem anderen die Frage stellen: Sind diese Subventionen auch unbedingt notwendig, um dieses oder jenes Bahnprojekt der Realisierung zuzuführen?

Nun, meine Herren, und da möchte ich den Minoritätsantrag etwas näher beleuchten. Der Fall, daß seitens eines der Länder der Regierung für einen Bahnbau jemals freiwillig eine Subvention angetragen wurde, ist überhaupt noch nie vorgekommen. Die Regierung hat stets den Ländern ihre bezüglichen Forderungen notifiziert und erst auf Grund der Notifikation wurde über die Höhe des Landesbeitrages verhandelt und dieser bestimmt.

Es kann auch für mich nicht maßgebend sein, wenn die Vertreter des Minoritätsantrages sagen, daß einer Deputation, welche sich zum Minister begab, förmlich von diesem in den Mund gelegt wurde, diese 100.000 K, welche heute das Substrat des Minoritätsvotums bilden, zu verlangen. Für mich kann nur maßgebend sein, ob die Regierung diese Forderung der kompetenten Behörde, in diesem Falle dem Landes-Ausschusse notifiziert hat oder nicht; und da muß festgestellt werden, daß die Regierung diese Forderung dem Landes-Ausschusse nicht notifiziert, dieselbe an den Landes-Ausschuß nicht gestellt hat. So war der Vorgang auch seinerzeit bei der Linie Hartberg—Friedberg, wo die Regierung die unentgeltliche Übergabe von 500.000 Kronen Stammaktien der Linie Fürstenfeld—Hartberg verlangt hat und von 60.000 K Prioritäts-

aktien der Lokalbahn Fehring—Fürstenfeld. Wie das hohe Haus weiß, ist der Landtag auf die Überlassung von 500.000 K Stammaktien der Lokalbahn Fürstenfeld—Hartberg eingegangen, hat aber das letztere Ansinnen wegen Übergabe von 60.000 K Prioritätsaktien der Lokalbahn Fehring—Fürstenfeld abgelehnt. Trotz dieser Ablehnung ist aber der Bau der Bahn doch begonnen und durchgeführt worden. Nun, meine Herren, wie stehen die Verhältnisse bei der Linie Friedberg—Aspang? Der hohe Landtag soll heute 100.000 K, die für die Landesfinanzen nach den von mir entwickelten Ziffern gewiß eine bedeutende Summe bilden, hergeben, um den Bau einer Bahn zu ermöglichen, die 9 bis 10 Millionen Kronen oder noch mehr erfordern wird. Das reisliche Studium, welches als Voraussetzung für das Detailprojekt dieser Bahn notwendig war, hat es mit sich gebracht, daß dieses Detailprojekt erst in Ausarbeitung begriffen ist und nun soll der Landtag 100.000 K als Landesbeitrag in Aussicht stellen. (Abg. Hagenhofer: „Sie wissen nichts.“) Im Eisenbahn-Ausschusse habe ich dies auch vorgebracht und der Herr Landes-Ausschuss-Beisitzer hat mir darauf geantwortet und meine Bedenken geteilt, und er wird vielleicht auch heute noch zum Worte gelangen und wird bestätigen, daß das, was ich sage, richtig ist. Das Land soll also für eine Bahn, welche 9 bis 10 Millionen Kronen kosten wird und welche erst im Anfangsstadium ihrer Entwicklung ist, 100.000 K bewilligen, und zwar unter der Bedingung, daß der Bau 1906 fertiggestellt wird. Meine Herren, wo es sich um Millionen handelt (Zwischenrufe), ich bitte, mich aussprechen zu lassen, ich habe gerade so das Recht, meiner Meinung Ausdruck zu geben, wie die anderen Herren, ich möchte daher bitten, mir dieses Recht nicht zu schmälern, wo es sich um Millionen handelt, sollen 50.000 fl. den Ausschlag geben!

Man sollte glauben, daß das nicht möglich ist; ich bin der Überzeugung, daß, wenn die Regierung von einem derartigen Beschluß des Landtages hört, lediglich der Effekt eintreten wird, daß vom Weiter des Eisenbahn-Ministeriums herab bis zum letzten Diener man im Eisenbahn-Ministerium geraume Zeit nicht aus dem Lachen herauskommen wird! Eine Landesvertretung, die für eine Sache, die 9 bis 10 Millionen kosten wird, ohne dazu aufgefordert zu werden, 100.000 K hergeben will, ist jedenfalls eine Landesvertretung, welche Sinn für Humor hat! Ich glaube, daß es jedermann klar sein muß, daß die 100.000 K weder gegen noch für die

Beschleunigung des Bahnbaues etwas ausrichten würden; wir würden uns einfach lächerlich machen, wenn der Minoritätsantrag angenommen werden würde!

Meine Herren, das ist meine Anschauung und diese werde ich dadurch vertreten, daß ich für den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses meine Stimme abgeben werde.

Abg. Gerlik (St.-G. Hartberg): Ich muß dem Herrn Baron Rokitsky auf seine Ausführungen leider antworten, daß er überhaupt von dem Baue der Eisenbahn Friedberg—Aspang nichts weiß (Heiterkeit), nachdem er behauptet, es sei für den Bau dieser Linie noch gar nichts geschehen. (Abg. Freiherr von Rokitsky: „Das habe ich nicht gesagt.“) Ich möchte ihm nur sagen, daß die Bahn vollkommen trassiert und abgesteckt ist, und es handelt sich um nichts anderes mehr, als daß der Reichsrat das Geld bewilligt; denn das Ministerium hat für diese Bahn schon Geld ausgegeben, nachdem es sämtliche Vorarbeiten gezahlt hat. Es ist traurig, daß es auch solche Vertreter im Lande Steiermark gibt, die ein für einen Landesteil so wichtiges Verkehrsmittel, wie es diese Eisenbahn Friedberg—Aspang ist, heute noch preisgeben wollen. (Abg. Freiherr von Rokitsky: „Mit den 100.000 K werden Sie es nicht machen!“) Meine Herren, wenn Sie bedenken, wie schwer diese Bahn zu stande kommt, so werden Sie zugeben, daß auch dieser kleine Betrag von 100.000 K, den das Land Steiermark für den Ausbau dieser Bahnstrecke opfern will, nur dazu dient, daß der Landtag ein Zeichen gibt, daß er wirklich den Ausbau dieser Bahn wünscht und auch für denselben eintritt. Es handelt sich eben nicht um diese 100.000 K, sondern nur darum, der Regierung zu zeigen, daß das Land für den Ausbau dieser Linie ist.

Ist der Ausbau dieser Teilstrecke Friedberg—Aspang berechtigt oder nicht. Schon mehr als vierzig Jahre arbeitet die dortige Bevölkerung für eine Eisenbahn, und zwar für eine solche, wo das Land und die Bevölkerung wirklich etwas davon haben. Schon im Jahre 1870 ist die Linie Wien—Novi trassiert worden und schon früher hat man von dem Baue einer Eisenbahn in der nordöstlichen Steiermark gesprochen. Aber seit dem Jahre 1870 ist die Bevölkerung in dieser Angelegenheit nicht mehr zur Ruhe gekommen und immer und immer wieder hat die öststeirische Bevölkerung den Bau der Bahn Wien—Novi begehrt. Aber was ist ge-

sehen? Erst im Jahre 1884 hat man ein Stückchen zu bauen begonnen und wurde die Linie Fehring—Fürstenfeld gebaut. Aber auch diese Linie wäre damals nicht gebaut worden, wenn die Fürstenfelder nicht hergegangen wären und gesagt hätten: Gut, wenn die Fehring-Bahn nicht zu stande kommt, so fahren wir nach Ungarn nach St. Gotthardt, und dies habe ich aus dem Munde des damaligen Handelskammerpräsidenten Krepešch gehört, wie er zum Dr. Baier gesagt hat: „Wie kommen Sie dazu, daß Sie nach Ungarn fahren wollen“, und darauf hat Dr. Baier gesagt: „Wir wollen ja nicht, aber wir wollen auf Sie PreSSION ausüben, daß wir eine Bahn bekommen!“ und der Herr Krepešch hat sich dann umgedreht und hat gelächelt. Und dann ist die Bahn gebaut worden. Aber Sie mögen daraus ersehen, welche Mittel die Bevölkerung anwenden mußte, um nur das kleine Stückchen Bahn zu erhalten. Nun waren wir also in Fürstenfeld. Von der Bahn Fürstenfeld nach Hartberg war keine Rede, es hat geheißt, sie rentiert sich nicht und es geht nicht, aber endlich im Jahre 1891 ist auch wieder dieses Stückchen gebaut worden, und zwar unter bedeutenden Opfern der Interessenten, und zwar der Bezirke und Privaten und auch des Landes. Wie nun diese Teilstrecke Fürstenfeld—Hartberg eröffnet wurde — es waren beim damaligen Bankette auch der Herr Minister und der Herr Statthalter anwesend — hat damals der Herr Minister versprochen, daß der Ausbau der Linie Hartberg nach Aspang sehr bald geschehen wird, und er hat selbst zugegeben, daß sonst diese ausgebaute Teilstrecke Fürstenfeld—Hartberg keinen Zweck hätte. Aber vom Jahre 1891 bis 1904 ist nichts geschehen, also durch volle dreizehn Jahre, und erst nach vielem Drängen seitens der dortigen Bevölkerung ist es gelungen, daß wieder ein Stück ein paar Meter von Hartberg nach Friedberg gebaut worden sind. Durch diesen Bau hat aber die Stadtgemeinde Hartberg keinen Vorteil, sondern nur einen Nachteil; aber wir mußten in den saueren Apfel beißen, um unserem Ziele etwas näher zu kommen, und das ist der Ausbau der Linie Friedberg—Aspang, der Anschluß der steirischen Bahnen an die Aspang-Bahn, damit eben die oststeirische Bevölkerung den Anschluß nach Wien erhält. Aber auch nach Graz werden wir fahren, das können Sie uns glauben, aber wir konnten es früher nicht tun, bevor nicht ein Teil der Bahn gebaut ist, wir haben aber ein ebenso großes Interesse und Bedürfnis, nach Graz zu fahren als wie

nach Wien. Wir wollen einmal dem Verkehre erschlossen werden, die Bevölkerung will denselben Genuß haben, wie ihn viele andere Landesteile schon lange vor uns haben, und wir können uns nicht aushungern lassen, das können Sie nicht verlangen. Denn durch den Ausbau der Linie Friedberg—Aspang wird die Oststeiermark dem Verkehre erschlossen und ihre Produkte können besser an den Mann gebracht werden. Meine Herren, wir haben viele Produkte in der Oststeiermark, und das ist das Obst und der Obstmost, welche wir in Graz nicht verwerten können, und diese Produkte gehen meist ins Ausland, nicht nur nach Wien, sondern nach Deutschland, und heuer, trotzdem Obstmangel ist, haben wir in der Oststeiermark von Friedberg bis nach Fehring 500 Waggon Obst verfrachtet und diese 500 Waggon sind ins Ausland nach Deutschland, Württemberg, gegangen.

Wenn diese kurze Strecke Friedberg—Aspang ausgebaut sein wird, dann wird die Fracht für diese Produkte wieder geringer sein, und müßten dann nicht mehr unsere Produkte von Hartberg nach Fehring und nach Graz oder über Ungarn verfrachtet werden, sondern über den Wechsel, weil es dort billiger kommt. Dadurch erleidet ganz gewiß die Stadt Graz keinen Schaden, denn wir werden ja ganz gewiß mit allen unseren Kräften für den Anschluß der Oststeiermark an Graz, an unsere Landeshauptstadt, eintreten. Das können Sie sicher sein, und gerade so gut mit Eifer und Ernst, wie wir den Ausbau der Linie von Friedberg nach Aspang verlangt haben, werden wir für die Annäherung der Oststeiermark an Graz eintreten.

Aber es ist traurig, wenn man sieht, wie viele Herren einer solchen Bestrebung entgegenstehen, denen das wirklich ein Bedürfnis ist für so einen großen Landesteil; nicht nur die Oststeiermark, auch die Untersteierer werden dadurch einen Nutzen erzielen, da sie ihre Absatzprodukte, die sie erübrigen und verkaufen können, durch die Oststeiermark nach Wien verschicken können. (Abg. Robič: „Graz beiseite lassen!“) Nun, Sie werden sehen, daß eine Notwendigkeit eintritt, daß wir nicht immer der Südbahn — die ist ein förmliches Ausbeutungsobjekt für Steiermark — alles in den Rachen werfen. Es ist gut, daß eine Konkurrenz für diese Bahn hergestellt wird und wenn, sagen wir, der Staat die Bahn einlösen muß, so wird er die Bahn, wenn eine Konkurrenzlinie hergestellt ist, billiger einlösen, denn das, was der Staat hergibt für die oststeirische Bahn, wird er bei der Einlösung der Südbahn ersparen. Das ist keine Verschwendung

und das muß jeder, der die Sache vom geschäftsmännischen und kaufmännischen Standpunkte richtig beurteilt, verstehen und muß in diesem Falle für diese Bahn eintreten. Es ist ganz unbegreiflich, wie der steiermärkische Landtag, der schon so viele Millionen ausgegeben hat für Eisenbahnen, welche gar nichts tragen, ich möchte sagen, daß sie förmlich ein Lügen sind, und bei uns, bei dieser wichtigen Bahn, dieser Teilstrecke, diesem kurzen Stückchen, da verlangen wir 100.000 K, ist Ihnen die ganze Oststeiermark feil. Die ganze Oststeiermark ist Ihnen um 100.000 K feil, Sie verzichten auf die Oststeiermark. Da hört sich der ganze Patriotismus auf bei einer solchen Anschauung.

Wir zahlen gewiß für alle Bahnen in Steiermark und für alle Ausgaben und verlangen, daß auch uns Gerechtigkeit zu teil wird. (Beifall.)

Abg. **Schoiswohl** (A. W. Bruck): Hoher Landtag! Es hat mich außerordentlich gefreut, daß ein Vertreter der Stadt Graz, der Herr Kollege Dr. von Hofmann, uns erklärt hat, für den Minoritätsantrag stimmen zu wollen. Er hat unter anderem auch ausgeführt, daß ich es war, der die Vertreter der Stadt angegriffen hätte, ungerecht deshalb, weil dieselben gegen die Wechselbahn gerichtet waren u. s. w. Es mag ja sein, daß ich seinerzeit das gesagt habe und leugne es nicht und bin zudem in meiner Ansicht bestätigt worden, seinerzeit beim Eisenbahntage in Hartberg. Damals hat der damalige Vizebürgermeister von Graz, Pöschacher, vor Tausenden erklärt, daß die Gleisdorf—Hartberger Bahn zugleich mit der Wechselbahn erbaut werden müsse, das werden die Herren bestätigen. Daß seitdem sich die Stimmung geändert hat, nehmen wir angenehm zur Kenntnis; aus dem geht nur klar hervor, daß die Vertreter der Stadt Graz in dieser Frage selbst nicht einig zu sein scheinen. Wir begrüßen jedoch mit Freude die Erklärung des Herrn Dr. von Hofmann als Vertreter der Stadt Graz. Nun muß ich mich jedoch ein bißchen dem Herrn Abgeordneten Baron Rokitsky zuwenden. Er hat heute entdeckt, daß ein großes Defizit im Budget für die Zukunft droht, wenn diese 100.000 K für die Wechselbahn gegeben werden sollten, er erklärte, daß, wenn diese 100.000 K gewidmet werden, dieselben der Staat nicht brauchen wird. Wir sind aber anderer Meinung, wenn die Regierung sieht, daß wir nur eine Resolution annehmen ohne weiters, so ist das nur eine Art platonischer Liebe für diesen Ausbau der Bahn

kundgegeben und damit kommt man nicht weiter, wenn man ernstlich lieben will. Deshalb glaube ich, ist es sehr von Vorteil, wenn wir der Regierung zeigen, daß unser sehnlichster Wunsch der ist, daß die Wechselbahn ausgebaut werde, und deshalb bieten wir freiwillig 100.000 K an. Es wird den besten Eindruck bei der Regierung hervorrufen. Wenn sie weiters erfährt, daß wir, trotzdem unsere Budgetverhältnisse traurige sind, beschlossen haben, 100.000 K zu dieser Bahn beitragen zu wollen, selbstverständlich unter der Bedingung, daß bis zum nächsten Jahre 1906 mit dem Baue angefangen werde.

Herr Baron Rokitsky hat unter anderem ausgeführt, man weiß ja noch gar nichts, man hat gar nichts gemacht. Herr Abgeordneter Gerlich hat bereits erwähnt, daß bereits alles veranlaßt wurde, was zu veranlassen notwendig ist. Es wurde die ganze Bahn trassiert, es wurden Detailpläne ausgearbeitet, es wurde alles abgesteckt und sobald Frühjahr ist, wir wissen das ganz bestimmt, findet die politische Begehung statt. Wir wissen, daß beim großen Tunnel schon die Bohrmaschinen stehen und nur auf den Moment gewartet wird, bis der Reichsrat das bereits eingebrachte Gesetz genehmigt. Und weiters möchte ich dem Herrn Baron Rokitsky zu bedenken geben, daß diese Bahn außerordentlich wichtig ist für die Oststeiermark und daß hauptsächlich unsere bäuerliche Bevölkerung daran interessiert ist. Herr Abgeordneter Baron Rokitsky ist ein bäuerlicher Vertreter, immer erklärt er, wir müssen für die Bauern im Landtag eintreten, für sie fordern, und jetzt, wo es gilt, für eine Bahn, an der schon 40 Jahre gearbeitet wird, einzutreten, erklärt er, statt für die bäuerlichen Wünsche einzutreten, daß die budgetären Verhältnisse zu traurige sind und entdeckt sein Herz für ein besseres Budget, stimmt aber vorher vor einigen Tagen für Auslagen, die nicht ganz gerechtfertigt sind. Für diesen Widerspruch möchte ich um Aufklärung bitten. (Abg. Freiherr v. Rokitsky: „Für welchen denn?“) Sie wissen das sehr gut. (Abg. Freiherr v. Rokitsky: „Sie werden das wissen, wenn Sie einen Vorwurf erhoben haben.“) Ich sage es Ihnen, sonst glauben Sie, ich habe nicht den Mut dazu. Es wurde gegen den Antrag des Finanz-Ausschusses beschlossen, eine höhere Aktivitätszulage den Beamten zu geben, trotzdem diese den Staatsbeamten gleichgestellt sind. Und Sie haben als bäuerlicher Vertreter dafür gestimmt, statt daß Sie für die Bauerninteressen stimmen

würden. (Abg. Freiherr v. Rokitan sky: „Und für die Teuerungszulage hat Herr Abg. Berger auch gestimmt, ist das kein Bauernvertreter?“) Der Herr Berger hat das mit sich selbst auszumachen. (Abg. Freiherr v. Rokitan sky: „Und ich habe das mit mir selbst auszumachen.“) Wenn die Beamten schlechter gestellt sein würden als die Staatsbeamten, so hätten wir selbstverständlich alle geschlossen dafür gestimmt, aber das ist nicht der Fall. Weil es aber einen notleidenden Bauernstand gibt, haben wir in erster Linie für die einzutreten, die die Steuern zahlen. (Abg. Einspinner: „Das war ein ganz gewöhnliches Parteimanöver; vor zwei Jahren habt Ihr den Antrag eingebracht, Demagogen.“) Dann, meine Herren, hat Herr Baron Rokitan sky unter anderem auch erklärt, man wisse nicht ganz bestimmt, ob diese Bahn, die, wie er behauptet hat, 9.000.000 K koste, — sie kostet übrigens 14.000.000 K — rentabel sei oder nicht. Ob sie in den ersten Jahren rentabel sein wird, wissen wir nicht bestimmt zu sagen, aber Tatsache ist, daß, wenn uns diese erstklassige Bahn mit Wien verbinden wird, so wird auch diese Bahnstrecke, die heute nicht gar so viel getragen hat und mehr passiv als aktiv war, auch aktiv werden.

Dann möchte ich noch folgendes ausführen: Die Grazer streben mit Recht eine Verkürzung der Linie von Hartberg nach Gleisdorf an und heute hat uns Herr Baron Rokitan sky ausgeführt, daß die Grazer uns zur Seite stehen. Nun, Herr Baron Rokitan sky, gilt es einzutreten, um wenigstens diese Bahn zu bekommen. Haben wir die Wechselbahn, dann ist es eine Naturnotwendigkeit, auch eine Verkürzung in der Richtung Graz zu schaffen, und zwar durch die Strecke Hartberg—Gleisdorf, denn sonst hätte diese erstklassige Bahn keinen Wert, wenn man über Fürstfeld herauffahren müßte bei den ungünstigen Steigungs- und Krümmungsverhältnissen. Wenn die Wechselbahn ausgebaut ist, werden wir auch für den zweiten Teil mit aller Kraft eintreten, und wir werden dann vollständig einig sein, ob wir nun speziell Grazer Stadt- oder Landesvertreter sind, und werden auf diese Weise endlich einmal etwas von Wert erreichen. Es war Herr Baron Rokitan sky, der vor einigen Tagen Sr. Exzellenz dem Herrn Statthalter und der Regierung den Vorwurf gemacht hat, daß für das Land Steiermark zu wenig geschehe. Nun, bis zu einem gewissen Grad kann man das unterschreiben und hat er nicht unrecht, besonders

dann nicht, wenn er erklärte, daß bei der großen Investitionsvorlage, die dem Abgeordnetenhaus vorgelegt wurde, das Land Steiermark stiefmütterlich behandelt wurde. Se. Exzellenz der Herr Statthalter hat geantwortet, es sei dies nicht der Fall, wir hätten das Stück Hartberg—Friedberg und auch die Pöhrnbahn. Ich muß Sr. Exzellenz dem Herrn Statthalter entgegen, daß das für uns Steirer nichts bedeutet. Denn die Bahn Hartberg—Friedberg wird passiv sein, so lange sie nur bis dorthin geht, und das Stück Bahn, welches von Oberösterreich durch den Bosruck ins Selztal einmündet und zirka neun Kilometer lang ist, schließt sich gleich an eine bestehende Bahn an und ich möchte da wissen, in was eigentlich der Nutzen für Steiermark besteht und wo die Steirer da berücksichtigt worden sein sollen? Wir wissen ganz gut, daß in der ersten Vorlage des Investitionsprogramms eine Bahn enthalten war von Kernhof nach Neuberg mit einem Flügel nach Mariazell. Es wurde das aus diesem Programm eliminiert. Herr Hagenhofer und andere können das bestätigen, daß in der ersten Vorlage die Wechselbahn vor allen anderen voll darin enthalten war. Infolge verschiedener Einflüsse von hochstehender Seite wurden die gerechten Wünsche der Steiermark damals leider zurückgestellt. Trotzdem wir uns mit aller Kraft damals für den Ausbau eingesetzt haben, konnten wir nichts erreichen. Die Herren Vertreter der Stadt Graz haben uns damals nicht mit dem nötigen Eifer, der notwendig gewesen wäre, unterstützt. Wir allein haben das nicht durchzusetzen vermocht. So liegen die Dinge. Deswegen möchte ich alle Herren bitten, ob Vertreter der Stadt Graz oder anderer Städte der Steiermark, sie möchten für unseren Minoritätsantrag stimmen, wenn wir damit etwas erreichen, haben auch sie die Befriedigung, beigetragen zu haben, daß wir wieder ein Stück Bahn erhalten haben, was nicht nur für Obersteiermark, sondern auch für die Stadt Graz von größter Wichtigkeit ist.

Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. **Vint**: Ich habe nur die Absicht, die Stellung jener Herren des hohen Hauses, welche für den Majoritätsantrag stimmen, mit wenigen Worten zu begründen, damit nicht aus dieser Abstimmung Folgerungen abgeleitet werden, die wir ausgeschlossen wissen wollen. Ich glaube, das ganze Haus ist darin einig, daß der Ausbau der Linie Friedberg—Aspang von außerordentlicher Wichtigkeit für das Land Steiermark ist und daß daher dieser Bahnbau und zunächst seine Inangriff-

nahme mit allen Mitteln anzustreben und zu fördern sei. Wir halten jedoch jenes Mittel, welches durch den Minoritätsantrag angewendet werden soll, für kein geeignetes und kein wirksames. Dies ist der Hauptgrund, warum wir dagegen stimmen. Es ist kein geeignetes, weil der Ausbau dieses Verbindungsgliedes und die damit zusammenhängende staatliche Einlösung der Wien—Wspanger Bahn eine Regierungsaktion von so hochwichtiger Bedeutung und tief einschneidender finanzieller und verkehrspolitischer Wichtigkeit ist, daß die Regierung ihre Entschließung unmöglich von der Zusicherung eines Beitrages von 100.000 K, der vor der Bauinangriffnahme noch im Jahre 1906 bedingt ist, machen kann und wird. Daß mit einer solchen Zusicherung die Bauinangriffnahme noch im Jahre 1906 zu erreichen ist, daran ist nicht zu denken. In einer solchen Anforderung liegt eine Zumutung, über die man nur lächeln kann. Meiner Meinung nach ist es aber auch nicht passend und nicht der Würde des hohen Hauses entsprechend, der Regierung ohne einer an den Landtag ergangenen Aufforderung ein Präsent anzubieten. Fürchten Sie nicht, meine Herren, daß die Regierung zur ungeeigneten Zeit an uns herantreten wird, aber das Reizmittel, welches Sie anwenden wollen, verfängt nicht. Das sind die Gründe, warum ich, und gewiß alle Herren, für die Ablehnung eines solchen Beitrages stimmen.

Abg. Freiherr v. **Rofitansky** (M.-G. Leibnitz): Ich bin dem Herrn Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. **L i n k** sehr dankbar, daß er mich eines Teiles meiner Replik auf die Ausführungen der verehrten Herren Abgeordneten **G e r l i z** und **S c h o i s w o h l** enthoben hat, und daß ich mich daher nur auf wenig beschränken kann. Ich will mich gewiß nicht so erregen, wie es bei den Herren Abgeordneten **G e r l i z** und **S c h o i s w o h l** der Fall war. Ich will nur ganz ruhig für mich in Anspruch nehmen, daß ich objektiv der ganzen Frage gegenüberstehe und mich eins fühle mit der Majorität des hohen Hauses, welche den Ausbau dieser Linie gewiß wünscht. Wir sind die Mittel, welche die Minorität angewendet wissen will, um den Bau dieser Linie zu fördern, als unzulänglich, ja als geradezu mit der Würde des hohen Landtages unvereinbar erschienen. Das ist meine subjektive Anschauung, und der Herr Abgeordnete **S c h o i s w o h l** wird wohl gestatten, daß ich diese Ansicht habe, wenn sie auch nicht die Anschauung des Herrn **S c h o i s w o h l** ist. Ich möchte aber auch noch folgendes bemerken: Es ist ganz

merkwürdig, daß gerade von dieser Seite des hohen Hauses, welcher der Herr Abg. **S c h o i s w o h l** angehört, mit einer derartigen Behemenz gegen mich armen Menschen, der sich unterstanden hat, eine Meinung auszudrücken, die nicht die Meinung dieser Herren ist, losgezogen wird. Ich erinnere nur die Partei des Herrn **S c h o i s w o h l** und ihn selbst daran, daß gerade zu einer Zeit, wo seine Partei einen sehr gewichtigen Einfluß auf die Regierung gehabt hat, das ganze Projekt schon auf der Tagesordnung gestanden ist. Die Herren werden wissen, daß der Einfluß der christlichsozialen Partei, als einer heute so mächtigen Partei, auch in diesem Augenblicke gewiß groß genug ist, um die Regierung, selbst wenn sie nicht wollte, dahin zu bringen, dieses Projekt zur Ausführung gelangen zu lassen, und es ist dieses Projekt, hohes Haus, gerade für die Christlichsozialen, ich möchte behaupten, mehr von politischem als von wirtschaftlichem Interesse! Ich will damit nur sagen, daß es gewiß ungerecht ist, mir zu imputieren, daß ich durch meine Ausführungen das Projekt verzögern wolle. Meine Herren, dort, wo **L u e g e r** dem Minister gegenübersteht und für ein Projekt eintritt, können wir bei der heutigen Sachlage in Österreich, bei der herrschenden politischen Konstellation vollkommen ruhig sein, daß dieses Projekt auch wirklich ausgeführt wird! Und es wird ausgeführt werden und ihre Entrüstung, Herr **S c h o i s w o h l**, ist nur griechisches Feuer! Wenn die Regierung findet, daß der Ausführungstermin näher gerückt werden muß und hiezu neue Geldunterstützungen nötig sind, dann, seien Sie diesbezüglich nur ganz beruhigt, wird die Regierung gewiß kein verschämtes Gretchen spielen, sondern ruhig an uns herantreten mit der Forderung: Landtag, bewillige eine weitere Subvention; dann wird sich die Regierung aber auch nicht mit 100.000 K zufrieden stellen, sondern sie wird einen viel höheren Betrag verlangen, und dann wird es unsere Aufgabe sein, zu dieser Forderung der Regierung Stellung zu nehmen und dann, meine Herren, werden Sie auch Gelegenheit haben, zu ermessen, ob ich gegen das Bahnprojekt bin. Heute bin ich einzig und allein nur gegen die Unzulänglichkeit der Mittel, welche angewendet werden sollen, um das Projekt zu fördern, heute bin ich dagegen, etwas freiwillig zu geben, was die Regierung von uns gar nicht verlangt hat! Und deshalb werde ich im angenehmen Bewußtsein, mich hierin in Übereinstimmung mit der Mehrheit des hohen Hauses zu befinden, aber auch im vollen Bewußt-

sein, meiner Pflicht als agrarischer Vertreter keinen Abbruch zu tun, gegen den Minoritätsantrag stimmen und trotz der Rekrinationen des Herrn Abgeordneten Schöiswohl meine Stimme für den Antrag des Ausschusses abgeben. (Beifall.)

Abg. **Schoiswohl** (M. W. Bruck): Ich will nur mit einigen Worten auf das erwidern, was der Herr Vorredner bezüglich der christlichsozialen Partei gesagt hat. Er hat nämlich gemeint, die Partei des Herrn Lueger sei stark genug und hätte genug Einfluß bei der Regierung, um die Wechselbahn durchzubringen. Ich erlaube mir zu bemerken, daß, obwohl die christlichsoziale Partei einen bedeutenden Einfluß samt ihrem Führer, Herrn Lueger, auf die Regierung hat, diese trotzdem zu schwach war, um die Wechselbahn durchzubringen. (Weiterkeit.) Denn gegen den Bau dieser Bahn machen sich andere Einflüsse geltend und diese sind immerhin mächtiger als meine Partei. Ich verweise da nur einerseits auf Ungarn und andererseits auf die Südbahn. Es ist ja bekannt, daß Ungarn diese Wechselbahn nicht wünscht und wünschen kann und allen Einfluß geltend macht, um den Bau dieser Bahn zu verhindern. Derzeit befindet sich Ungarn in einem Zustande, wie Österreich vor Jahren infolge der Obstruktion, und Ungarn ist wenigstens derzeit die schwächere Reichshälfte und daher ist der Moment günstig, um Ungarn in dieser Frage Schachmatt zu stellen. Was die Südbahn betrifft, so glaube ich, daß wir mit dem Einflusse derselben mit vereinten Kräften fertig werden könnten.

**Landeshauptmann:** Nachdem sich niemand mehr zum Worte meldet, erkläre ich die Debatte für geschlossen und erteile dem Herrn Berichterstatter der Majorität des Ausschusses das Schlusswort.

Berichterstatter Abg. **Sutter:** Als Berichterstatter der Mehrheit des Ausschusses bin ich verpflichtet, den Antrag der Mehrheit des Ausschusses zu vertreten, erkläre aber, daß ich mich nicht kränken werde, wenn der Antrag der Minderheit angenommen wird.

**Landeshauptmann:** Ich erteile nunmehr dem Herrn Berichterstatter der Minorität das Schlusswort.

Berichterstatter der Minorität Abg. **Sagenhofer:** Hohes Haus! Es ist dem Antrage der Minorität eigentlich nur von zwei Seiten entgegengetreten

worden. In erster Linie hat es der Herr Abgeordnete Freiherr v. Rokitsansky für gut befunden, den Antrag der Minorität zu bekämpfen. Ich bin nun der Meinung, wenn man einen sachlichen Antrag bekämpfen will, soll man dieses auch mit sachlichen Gründen tun. Welche Gründe hat aber der Herr Baron Rokitsansky für die Bekämpfung unseres Antrages in das Treffen geführt? Er hat uns eine Berechnung vorgeführt, in welcher Weise das Land bisher durch Subventionen für Bahnen belastet worden ist. Er hätte aber besser getan, diese Berechnung in Bezug auf die Sulmtalbahn aufzustellen. Meine Herren, es ist ganz unglaublich, einen Antrag von einem solchen Standpunkte aus zu bekämpfen, heißt nichts anderes, als daß man eine Subvention nicht geben will, wenn man sagt, das Land wird zu stark belastet, oder man findet den angesprochenen Betrag zu hoch; im Gegenteile hat er aber wieder darauf hingewiesen, daß dieser Betrag als zu gering bezeichnet werden muß. Das ist also gewiß kein sachlicher Grund, um den Antrag zu bekämpfen. Der Herr Baron Rokitsansky hat aber durch seine Ausführungen auch gezeigt, daß er sich sehr wenig um die Sache gekümmert hat. Er hat zunächst bestritten, daß das Projekt fertig sei, erst in Ausarbeitung begriffen sei, obwohl im Eisenbahn-Ausschuß ausdrücklich gesagt worden ist, daß das Projekt schon seit August im Eisenbahn-Ministerium fix und fertig hergestellt liegt. Er hat dies gewußt und trotzdem hat er im hohen Hause behauptet, das Projekt sei nicht fertig. Herr Baron Rokitsansky hat weiters gesagt, daß die Bahn nach unserem Antrage schon im Jahre 1906 fertiggestellt werden sollte. Er hat damit bewiesen, daß er den Antrag nicht einmal gelesen hat, weil darin ausdrücklich steht, daß die Fertigstellung erst im Jahre 1908 verlangt wird, und daß wir nur den Beginn der Arbeiten mit dem Jahre 1906 verlangen. Meine Herren, mit solchen Gründen kann unser Antrag absolut nicht bekämpft werden, man zeigt damit nur, daß man die Sache nicht versteht, und wenn man von einer Sache nichts weiß, dann ist es besser, wenn man nichts sagt. Der Herr Baron Rokitsansky hat weiters darauf hingewiesen, daß die Bahn 9.000.000 K kosten würde. (Abg. Freiherr v. Rokitsansky: „Sie wissen es selbst nicht!“) Wir wissen es genau und ich kann Ihnen mitteilen, daß die Bahn nicht 9.000.000 oder 10.000.000, sondern etwas über 12.000.000 K kosten wird, und daß die Regierung demnach noch einen großen Beitrag zu leisten haben wird, damit die Bahn gebaut wer-

den kann, und daher der angesprochene Betrag in keinem Verhältnisse zu den Kosten steht. Meine Herren, Herr Dr. Link hat bereits darauf hingewiesen, daß der Betrag von 100.000 K nicht ausgegeben wird, wenn die Regierung auf den Antrag nicht eingeht, nun dann brauchen wir auch diese 100.000 K nicht zu zahlen; ich glaube aber, daß die Regierung in erster Linie verpflichtet ist, für den Bau dieser Linie zu sorgen, und es wird ihr dieses leichter ermöglicht, wenn der Landtag sich mit Entschiedenheit für den Ausbau dieser Strecke einsetzt und sein Interesse zu erkennen gibt und wenn der Landtag sagt, wir geben freiwillig 100.000 K dazu, aber es muß sofort mit dem Bau begonnen werden. Wissen Sie, was eine Verzögerung bedeutet? Der Herr Referent hat bereits darauf hingewiesen, daß eine Million von Waggons an Frachten heute aus der Oststeiermark befördert werden muß entweder über Ungarn nach Wien oder sonst mit der Südbahn nach Wien. Bei jedem Waggon wird nun, wenn der Ausbau der Linie Friedberg—Aspang erfolgt, ein Frachtenersparnis von mindestens 40 Gulden eintreten, und was das bei einer Million bedeutet, das können Sie sich selbst ausrechnen. Ich glaube sicher, wenn der hohe Landtag auf den Minoritätsantrag eingeht und den Landes-Ausschuß beauftragt, sofort mit der Regierung bezüglich des Ausbaues dieser Linie in Verhandlung zu treten und den Landes-Ausschuß ermächtigt, diesen Beitrag zu leisten, so wird mit dem Ausbau der Linie auch mit dem nächsten Jahre begonnen werden; wenn wir aber das nicht tun, so steht sicher in Aussicht, daß mit dem Bau der Bahn nicht begonnen werden kann, sondern daß erst Verhandlungen in Bezug auf eine weitere Subvention gepflogen werden müßten und so die Sache mindestens auf ein Jahr verschleppt wird, das können Sie erreichen. Meine Herren, wenn Sie die Verantwortung auf sich nehmen wollen, dann müssen Sie gegen unseren Antrag stimmen. Wer aber die Verantwortung nicht auf sich nehmen will, und ich glaube, es wird niemand so gewissenlos sein . . . (Lebhafter Widerspruch.)

**Landeshauptmann** (das Glockenzeichen gebend): Ich bitte, solche Ausdrücke keinesfalls zu gebrauchen.

Abg. **Sagenhofer** (fortfahrend): Ich bitte um Entschuldigung, wenn ich mich zu scharf ausgedrückt habe, es ist dies aber begreiflich, wenn man ein solches Interesse an einer Bahn hat, wenn man

da etwas scharf wird, ich habe aber niemanden beleidigen wollen. Ich bitte die Herren, sich die Sache genau zu überlegen und, um den Bau der Bahn nicht zu verschleppen, für den Minoritätsantrag zu stimmen.

**Landeshauptmann**: Haben Herr Berichterstatter etwas zu bemerken?

Berichterstatter Abg. **Sutter**: Nein.

**Landeshauptmann**: Ich will nur erwähnen, daß das der Antrag 2 wäre und daß der eine Antrag den andern nicht ausschließt.

Wir gelangen zur Abstimmung. Die Abstimmung werde ich so einleiten, daß ich zuerst über den Antrag der Majorität und sodann über den Antrag der Minorität abstimmen lasse, der ja nur als Punkt 2 des Antrages bezeichnet ist.

Der Antrag der Majorität des Ausschusses lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird neuerlich beauftragt, sich an die hohe k. k. Regierung zu wenden mit dem dringenden Ersuchen, für den Ausbau der Endstrecke Friedberg—Aspang ehestens Vorsorge zu treffen.“

(Der Antrag der Majorität wird angenommen. Rufe: „Einstimmig.“)

Der Minoritätsantrag, der ein Zusatzantrag ist, lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

2. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, der hohen k. k. Regierung eine weitere Subvention für den Bau der Wechselbahn im Betrage von 100.000 K in Aussicht zu stellen, wenn mit dem Baue der Endstrecke Friedberg—Aspang noch im Jahre 1906 begonnen und dieselbe bis Ende 1908 fertiggestellt wird.“

(Der Antrag der Minorität wird abgelehnt.)

Ich weiß nicht, ob die Herren die Sitzung fortzusetzen wünschen oder ob ich wieder unterbrechen soll. (Zustimmung.)

Ich nehme auch für heute eine Unterbrechung der Sitzung bis 7 Uhr in Aussicht.

Ich bitte die Herren, noch folgende mündliche Berichterstattungen zu genehmigen:

Mündlicher Bericht des Landeskultur-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 192, mit Vorlage des



Entwurfes eines Gesetzes, betreffend die Entwässerung des Grubegg in der Gemeinde Schladming.

Der Antrag ist gleichlautend mit dem Antrage des Landes-Ausschusses.

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Größw ang.

Der Finanz-Ausschuß strebt an die mündliche Berichterstattung über die Beilage Nr. 202, Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Reorganisierung der Landes-Buchhaltung.

Der Antrag ist gleichlautend mit dem Antrage des Landes-Ausschusses.

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Erzellenz Graf Stürgkh.

(Die mündlichen Berichterstattungen werden genehmigt.)

Ich bitte diese zwei Geschäftsgegenstände als aufgelegt zu betrachten.

Ich bin ersucht worden, bekanntzugeben, daß der Unterrichts-Ausschuß heute Freitag den 24. November um 5 $\frac{1}{2}$  Uhr eine Sitzung im Bureau des Herrn Dr. Link abhält. Diese Ausschusssitzung ist auch die Ursache, warum ich glaube, erst um 7 Uhr die Sitzung des hohen Hauses fortsetzen zu können und nicht, wie ich aus einigen Rufsen vernommen habe, um 6 Uhr die Sitzung zu bestimmen.

Ich ersuche also die Herren, um 7 Uhr wieder zu erscheinen.

Ich unterbreche jetzt die Sitzung.

(Die Sitzung wird um 2 Uhr 30 Minuten nachmittags unterbrochen und um 7 Uhr 30 Minuten abends wieder aufgenommen. — Nach Wiederaufnahme der Sitzung.)

**Landeshauptmann:** Ich nehme die Sitzung wieder auf und konstatiere die Beschlußfähigkeit des hohen Hauses.

Zum Worte hat sich gemeldet Seine Excellenz der Herr Statthalter zur Beantwortung von Interpellationen.

Statthalter Excellenz Graf **Clary** und **Aldringen** (liest): „Auf Grund der in der 15. Sitzung des hohen Landtages von den Herren Abgeordneten Ros und Genossen an mich gerichteten Interpellation in Angelegenheit der Gemeindegewahlen in Doberna, welche mir am 17. d. zugekommen ist, habe ich am selben Tage die Bezirkshauptmannschaft Cilli zum raschesten Abschlusse des bezeichneten Gegenstandes und zur Berichterstattung aufgefordert.“

Die Angelegenheit ist, wie ich aus dem mir nunmehr vorliegenden Akte entnommen habe, im Sinne der Herren Interpellanten bereits finalisiert, da die Entscheidung über einen Rekurs, der eine Reihe von Einwendungen gegen die Wählerliste betraf, am 12. d. M. gefällt und seither auch zugestellt worden ist.

Wenn die Erledigung dieses Rekurses infolge des Zusammentreffens mehrerer Umstände auch nicht mit der wünschenswerten Raschheit erfolgt ist, so war der Bezirkshauptmannschaft Cilli doch sicherlich nichts ferner gelegen als die Absicht, durch eine geflüßentliche Verzögerung der Entscheidung die Wahlvornahme hinauszuschieben.

In der 5. Sitzung der vorjährigen Landtags-Session haben die Herren Abgeordneten Zedlacher und Genossen eine Interpellation eingebracht, in welcher der Gutsbesitzer Siegmund Freiherr von Brandh in Puz der gewerbsmäßigen Spekulation mit Bauerngütern beschuldigt und an mich die Anfrage gerichtet wird, ob ich geneigt sei, hiegegen im Rahmen der bestehenden Gesetze Stellung zu nehmen.

Auf Grund des Ergebnisses der eingehend gepflogenen Erhebungen erlaube ich mir, die Interpellation dahin zu beantworten, daß der gegen Freiherrn von Brandh erhobene Anwurf eines unbefugt gewerbsmäßig betriebenen Realitätenhandels nicht als gerechtfertigt angesehen werden kann. Der Genannte hat zwar zur Arrondierung seines Gutes Puz in Obersteier in den Jahren seit 1886 zahlreiche Transaktionen vorgenommen, er hat auch insbesondere in zwei Fällen, beim Wiederverkaufe der sogenannten Grafenalm und des Gutes Frejen anscheinend einen nicht unbeträchtlichen Gewinn erzielt, es ist jedoch auch in diesen zwei Fällen das Moment einer gewerbsmäßigen Güterspekulation durchaus nicht nachweisbar, und es hatte daher auch bisher die Gewerbe-, beziehungsweise Steuerbehörde keinen Anlaß, gegen den Freiherrn von Brandh einzuschreiten.

In der Interpellation wird auch davon Erwähnung getan, daß der gegenwärtige Besitzer der sogenannten Grafenalm die dortigen Kommunikationen zum Nachtheile des Touristenverkehrs habe absperren lassen. Diesbezüglich erlaube ich mir mitzuteilen, daß zufolge Berichtes der Bezirkshauptmannschaft in Murau nur ein Touristensteig dem Verkehre entzogen ist und daß daher von einer Verkehrsbehinderung auf der genannten Alpe wohl nicht gesprochen werden kann.