

Stenographisches Protokoll

über die

69. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 30. Oktober 1908.

Inhalt:

Petitionen.

Auflage.

Begründung des Antrages der Abgeordneten Terglav, Dr. Grašovec und Genossen, betreffend die Regulierung des Ložničbaches. (Beilage Nr. 496. — Zuweisung an den Landeskultur-Ausschuß.)

Begründung des Antrages der Abgeordneten Moškar, Moš und Genossen, betreffend die Einführung des obligaten Unterrichtes in den notwendigen landwirtschaftlichen Gegenständen an den Volksschulen. (Beilage Nr. 497. — Zuweisung an den Unterricht-Ausschuß.)

Begründung des Antrages der Abgeordneten Moš und Genossen, betreffend die Errichtung einer Bürgerschule mit slovenischer Unterrichtssprache in der Gemeinde Trisail. (Beilage Nr. 499. Zuweisung an den Unterricht-Ausschuß.)

Begründung des Antrages der Abgeordneten Dr. Grašovec und Genossen, betreffend die Errichtung einer Knabenbürgerschule mit slovenischer Unterrichtssprache im Markte St. Georgen an der Südbahn. (Beilage Nr. 507. — Zuweisung an den Unterricht-Ausschuß.)

Begründung des Antrages der Abgeordneten Jedlacher und Genossen, betreffend die Regulierung des Diemersdorferbaches in der Gemeinde Mariahof. (Beilage Nr. 508. — Zuweisung an den Landeskultur-Ausschuß.)

Zuweisung des Berichtes des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Trennung der Gemeinde Gaizach. (Beilage Nr. 502) — an den Sonder-Ausschuß für Gemeindeangelegenheiten.

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den XVIII. Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 426, über das Eisenbahnwesen für die Zeit vom Ende Dezember 1906 bis Ende Dezember 1907. (Beilage Nr. 487. — Annahme der Anträge des Eisenbahn-Ausschusses.)

Mündlicher Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 427, über den Antrag der Abgeordneten Hagenhofer und Genossen, betreffend die Ausarbeitung eines Eisenbahn-Bauprogrammes für Steiermark. (Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Wastian, Stiger und Genossen, Beilage Nr. 271, wegen der Erbauung einer Bahn von Marburg nach Wies. (Beilage Nr. 490. — Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Mündlicher Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Matkousky und Genossen, Beilage Nr. 192, betreffend Förderung des Ausbaues der Nadelspahnbahn. (Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Mündlicher Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Sutter und Genossen, Beilage Nr. 306, betreffend die Einlösung und Verstaatlichung der Lokalbahn Fehring — Fürstfeld, Fürstfeld — Hartberg — Friedberg und Aspang — Wien. (Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 619 der Interessenten für den Ausbau der Lokalbahn Gleisdorf — Weiz — Anger — Birkfeld, um Bewilligung, daß der vom hohen Landtage gewährte Stammaktienbeitrag von 300.000 Kronen für die Bahn von Weiz nach Anger eventuell statt an die Lokalbahn Gleisdorf — Weiz einer selbstständigen Gesellschaft für den Ausbau einer schmalspurigen Eisenbahn von Weiz über Anger nach Birkfeld übergeben wird. (Beilage Nr. 505. — Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Berichte und Anträge des Eisenbahn-Ausschusses über Petitionen.

Mündlicher Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Dr. v. Hofmann, Einspinner und Genossen, Beilage Nr. 398, betreffend die bevorstehenden Tarifierhöhungen auf der Südbahn und über den Antrag der Abgeordneten Dr. Schacherl, Kefel und Genossen, Beilage Nr. 400, betreffend die Tarifierhöhung auf den Linien der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft. (Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Mündlicher Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Brandl und Genossen, Beilage Nr. 429, betreffend die Herstellung eines Warteraumes bei der Haltestelle Lind der k. k. Staatsbahn. (Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Mündlicher Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Brandl und Genossen, Beilage Nr. 472, betreffend die Herstellung eines Durchlasses am Bahnkörper der k. k. Staatsbahn bei der Station Unzmarkt. (Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Interpellation der Abg. Burger, Brandl und Genossen an den Statthalter, betreffend die bezirksweise Abgrenzung der Rehrgebiete und die Aufstellung eines Maximaltarifes für die Schornsteinfeger.

Antrag der Abgeordneten Brandl und Genossen, betreffend die Sperrung der Zufahrt zum Frachtmagazine am Staatsbahnhofs in Knittelfeld.

Antrag der Abgeordneten Gerlitg und Genossen, betreffend die Errichtung einer landwirtschaftlichen Winterschule in Hartberg.

Beginn der Sitzung 10 Uhr 15 Minuten vormittags.

Vorsitzender: Landeshauptmann Erzellenz Edmund Graf Attems.

Schriftführer: Die Abgeordneten Emil Kunz und Emil Sedlaczek.

Von Seite der Regierung anwesend: Seine Erzellenz 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.

Die folgende, zur Verlesung gelangende Petition beantrage ich, dem kombinierten Finanz- und Unterrichts-Ausschusse zur Vorberatung zuzuweisen (liest):

„Petition Nr. 820, des Diözesanrates des katholischen Schulvereines der Diözese Seckau, um eine Subvention für die fünfklassige katholische Privat-Knabenvolkschule mit Öffentlichkeitsrecht in Graz. (Überreicht durch Abg. Hagenhofer).“

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

Aufgelegt wurde heute:

Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 485) mit den Bedeckungsanträgen zum Landesfonds-Vorschlage für das Jahr 1909. (Beilage Nr. 504.)

Bericht des kombinierten Finanz- und Gemeinde-Ausschusses über die Beilage Nr. 461, Bericht des Landes-Ausschusses in Angelegenheit der Errichtung einer Landes-Siechenanstalt in Feldbach. (Beilage Nr. 509.)

Bericht des kombinierten Finanz- und Gemeinde-Ausschusses über die Beilage Nr. 461, Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses hinsichtlich der Unterbringung armer Sieder im Pfarrarmenhaus in Heiligenkreuz am Waasen, sowie über die Beilage Nr. 311, 1906/07, Antrag der Abgeordneten von Ritter-Zahony und Genossen, betreffend die Erwerbung des vorgedachten Armenhauses durch das Land. (Beilage Nr. 510.)

Bericht des Unterrichts-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Einspinner und Genossen (Beilage Nr. 286, 1906/07), betreffend die Schaufstellung des steirischen Herzogshutes im Landesmuseum. (Beilage Nr. 511.)

Antrag der Abgeordneten Brandl, Kunz und Genossen, betreffend die Unterstützung der Winterschule in Judenburg. (Beilage Nr. 512.)

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Abänderung des Gesetzes, womit grundsätzliche Bestimmungen für die öffentliche Wasserleitung in Gillsi erlassen werden. (Beilage Nr. 513.)

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses mit Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend die Verbauung des Teichenbaches bei Kallwang. (Beilage Nr. 514.)

Wir gehen nunmehr zur Tagesordnung über.

Der erste Gegenstand derselben ist die Begründung des Antrages der Abgeordneten Terglav, Dr. Grašovec und Genossen, betreffend die Regulierung des Ložnitzbaches. (Beilage Nr. 496.)

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

Abg. **Terglav** (L.-G. Gillsi): Hoher Landtag! Die Ložnitz, ein Seitenbach der Sann, zeigt in ihrem Verlaufe durch die drei Bezirke Schönstein, Franz und Gillsi zahlreiche Krümmungen und Windungen, die ein normales Abfließen des Wassers hintanhaltend und nach heftigen Regengüssen durch Rückstauung ausgedehnte Überschwemmungen der angrenzenden Kulturen, namentlich der Wiesen und Äcker, verursachen. Der hierdurch angerichtete Schaden ist oft ein recht erheblicher und für den ohnehin um sein tägliches Brot schwer kämpfenden Bauer ein recht drückender, zumal die fruchtbare Erde vielerorts hinweggeschwemmt und die mit Kosten verbundene Düngung der Wiesen zunichte gemacht, da neben dem Stall- auch Kunstdünger verwendet wird.

Um die Steuerträger künftighin vor solchen drückenden Schäden zu bewahren, ist eine rasche Inangriffnahme der Ložnitzbachregulierung dringlichst notwendig.

Weil aber die interessierten Gemeinden St. Andrä, Heiligenstein, St. Peter im Sannthal, Guttendorf, Sachsenfeld, Pletrowitz und Umgebung Cilli die Regulierungskosten selbst zu tragen nicht imstande sind, stelle ich folgenden Antrag (liest):

„Der Landes-Ausschuß werde beauftragt, die nötigen Erhebungen in der Richtung der angestrebten Regulierung des Loznitzbaches zu pflegen, einen Kostenvoranschlag vorzubereiten, an die Regierung mit dem Ersuchen um Leistung eines entsprechenden Beitrages heranzutreten und dem Landtage ehestens die nötigen Anträge zu stellen.“

In formeller Beziehung ersuche ich um Zuweisung des Antrages an den Landeskultur-Ausschuß.

(Die Zuweisung des Antrages an den Landeskultur-Ausschuß wird beschlossen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist die Begründung des Antrages der Abgeordneten Roškar, Roš und Genossen, betreffend die Einführung des obligaten Unterrichtes in den notwendigsten landwirtschaftlichen Gegenständen an den Volksschulen (Beilage Nr. 497).

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

Abg. **Roškar** (L.-G. Marburg): Hoher Landtag! Die so sehr beklagenswerten, von mir selbst mit-erlebten, gedrückten Wirtschaftsverhältnisse des Volkes am Lande haben mich und meine Kollegen veranlaßt, den Antrag, welchen ich gegenwärtig zu begründen habe, einzubringen. Das Bewußtsein, daß das Wissen und Können auch für den Bauern- und Arbeiterstand die beste und notwendigste Waffe für den Kampf ums Dasein ist, beginnt auch bei den breiten Volksschichten platzzugreifen. In zahlreichen Versammlungen wurde von den Wählern das Verlangen nach der Einführung des obligaten, landwirtschaftlichen Unterrichtes an den Volksschulen gestellt und dies mit vollem Fug und Recht.

Obwohl mit Genugtuung die hervorragenden Leistungen der in Steiermark bestehenden Institute für Landeskultur anerkannt werden müssen, so muß jedoch auch zugegeben werden, daß dieselben wegen ihrer eng begrenzten Zahl den Anforderungen der Allgemeinheit nicht genügen können.

Da somit eine verschwindend kleine Zahl von Zöglingen aus den Reihen der ländlichen Bevölkerung zu tüchtigen Ökonomen herangebildet werden kann und von diesen sich auch nur wenige dem Bauernstande als gute Vorbilder widmen, ist die Einführung des landwirtschaftlichen Unterrichtes als obligater Gegen-

stand an den Volksschulen nicht nur dringend notwendig, sondern für die Erhaltung des Nährstandes unerläßlich.

Die Schwierigkeit der Lösung dieses Problems ist klar; aber dringend ist das vorhandene Bedürfnis besonders heute, wo sich dem schwierigen Berufe der Landwirtschaft fast alles, wenn nur möglich, entziehen will. Ich sage, in den meisten Fällen spielt die Unkenntnis, die Landwirtschaft produktiv zu gestalten, die Hauptrolle für die Landflucht. Allerdings würde der angestrebte Unterricht keine vollkommenen Resultate erzielen, wohl aber die Grundlage für die weitere berufliche Ausbildung geben und nicht minder die Freude und Liebe zur angestammten Scholle und der Gesundheit gewiß zuträgliche Beschäftigung in der freien Natur wieder zu heben und zu erhalten imstande sein.

Wie viel Nützlichendes damit geschaffen werden könnte, beweisen zur Genüge jene Volksschulen, an welchen schon bisher tüchtige Lehrkräfte, sei es schon aus Liebe zum Volke, aus Pflichtgefühl für dasselbe oder Freude zur Sache selbst, in diesen Zweigen in volkswirtschaftlichem Sinne tätig waren und sind. Ich könnte Beispiele anführen, will es aber unterlassen, um niemandem nahezutreten.

Aber auch das Vertrauen des Volkes zur Schule würde hiemit in ganz besonderem Maße gehoben werden, da daraus das Wohlwollen seitens der Schulbehörden erwiesen und ein derartiger Unterricht von sehr bedeutendem Nutzen für die ländliche Bevölkerung wäre. Das Volk würde die großen Schullasten, welche ihm aufgebürdet sind, mit Vertrauen an eine bessere Zukunft mit Hingebung tragen.

Die vorhandenen, vielerorts allerdings noch zu errichtenden Schulgärten sollen voll und ganz ihrem Zwecke zugewendet werden, und zwar mit denjenigen Kulturen, wie sie eben in den verschiedenen Gegenden auch verschieden vorhanden sind. Sie sollen nicht nur für die Schüler, sondern auch für die Erwachsenen ein Anziehungspunkt zu deren Erziehung sein. Keinesfalls dürfen dieselben aber als Benützungsobjekte eines einzelnen bleiben, wie sie es heute leider nicht selten sind. Nicht nur die Bearbeitungskosten, sondern auch die Erträge derselben sollen die Ortschulräte verbuchen und zum allgemeinen Nutzen verwenden.

Die Detailausführung, wie die Schulveränderung zu gestalten sei, ist zwar nicht Sache der Begründung, immerhin erlaube ich mir die Erwähnung zu tun, daß nach Äußerungen bedeutender Pädagogen der landwirtschaftliche Unterricht ohne erheblichen Schaden für die übrigen Fächer oder Lehrgegenstände sich ganz gut einführen läßt.

Vor allem kommt allerdings die Zeitgewinnung in Betracht. In erster Linie müßten die Sommerbefreiungen entfallen, da die letzten zwei Schuljahre infolge der vorgeschrittenen geistigen und körperlichen Entwicklung der Kinder, wie auch deren Verwendung zu Hause außer der Schulzeit die einzig zweckentsprechende Zeit bilden. Daß aber auch eine entsprechende Ausbildung der Lehrerschaft erfolgen müßte, ist selbstredend.

Weitere Ausführungen unterlassend, appelliere ich an das hohe Haus, es wolle sich diesem Antrage gegenüber wohlwollend verhalten und hiemit der ländlichen Bevölkerung die Möglichkeit verschaffen, daß der Nachkommenschaft in ihrer frühesten Jugend jene Bildung nach Möglichkeit zuteil wird, welche dem bäuerlichen Berufe bisher mangelt und einzig und allein imstande wäre, das Volksleben am Lande zu heben, und zwar zum allgemeinen Nutzen des Landes und des Staates.

In formeller Beziehung beantrage ich die Zuweisung dieses Antrages an den Unterrichts-Ausschuß.

(Die Zuweisung des Antrages an den Unterrichts-Ausschuß wird beschlossen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist die

Begründung des Antrages der Abgeordneten Roß und Genossen, betreffend die Errichtung einer Bürgerschule mit slovenischer Unterrichtssprache in der Gemeinde Trifail

(Beilage Nr. 499).

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

Abg. **Roß** (A. W. Cilli): Hohes Haus! Ich habe vor vier Jahren diesem hohen Hause einen gleichen Antrag vorgelegt. Ich habe damals ziffermäßig genau bewiesen, daß für Trifail wirklich eine solche Bürgerschule mit slovenischer Unterrichtssprache notwendig wäre, es ist damals mein Antrag abgewiesen worden.

Nun haben sich aber die Schulverhältnisse in Trifail in diesen vier Jahren großartig zu Gunsten der Errichtung einer Bürgerschule mit slovenischer Unterrichtssprache geändert, denn, hochverehrte Herren, ich habe damals vor vier Jahren, wie ich meinen Antrag begründet habe, gesagt: Es sind in Trifail an der Volksschule 22 Klassen mit 1600 bis 1800 schulbesuchenden Kindern. Nun haben sich die Verhältnisse aber geändert, sodaß heute Trifail 33 Klassen der Volksschule mit 2395, also rund 2400 schulbesuchenden Kindern aufweist, und es sind diese Schulen so untergebracht: Trifail hat 10 Klassen mit 700 Kindern,

Trifail-Bode 12 Klassen mit 860 Kindern, Graßnigg 9 Klassen mit 700 Kindern, St. Katharina 2 Klassen mit 135 schulbesuchenden Kindern, somit 33 Klassen. Es ist noch im Zuge die Erweiterung der Schule in Graßnigg um 2 Klassen, sodaß also am Ende des laufenden Jahres wir 35 Volksschulklassen haben werden.

Nun, meine Herren, wenn Sie diese Zahlen betrachten, die genau und ganz richtig sind, so müssen Sie darauf kommen, daß für Trifail die Errichtung einer Bürgerschule mit slovenischer Unterrichtssprache notwendig ist. Wenn die Herren mit demselben Maßstabe, mit dem sie bei Errichtung der Bürgerschulen für das Ober- und Mittelland messen, das Unterland bemessen, so müssen sie für Trifail zwei Bürgerschulen bewilligen. Ich bin jedoch bescheiden und bitte und verlange nur eine Bürgerschule mit 3 Klassen.

Ich weiß, daß dieser mein Antrag in diesem hohen Hause nicht zur Erledigung kommen wird. Wahrscheinlich wird er dem nächsten Hause vorgelegt werden. Ich hoffe und erwarte zuversichtlich, daß in das nächste Haus doch Männer einziehen werden, die richtig und recht urteilen werden auch für uns Slovenen im Unterlande, und mit dem schließe ich.

In formeller Beziehung beantrage ich, diesen meinen Antrag dem Unterrichts-Ausschusse zuweisen zu wollen.

(Die Zuweisung dieses Antrages an den Unterrichts-Ausschuß wird beschlossen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist die

Begründung des Antrages der Abgeordneten Dr. Graßovec und Genossen, betreffend die Errichtung einer Knaben-Bürgerschule mit slovenischer Unterrichtssprache im Markte St. Georgen an der Südbahn

(Beilage Nr. 507).

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

Abg. Dr. **Graßovec** (L. G. Cilli): Hoher Landtag! Im Markte St. Georgen an der Südbahn wird das Bedürfnis nach einer Bürgerschule immer fühlbarer. Der Ort selbst, die günstige Lage desselben und die bequeme Verbindung mit der Umgebung machen ihn dazu ganz besonders geeignet.

Diese Bürgerschule würden ganz sicher Kinder aus den sechs vierklassigen Schulen in St. Georgen, Trennenberg, Schleinig, St. Veit, Sibika und Dobje, aus den zwei fünfklassigen Schulen in St. Marein und Ponigl besuchen, jedenfalls aber auch Kinder aus benachbarten Schulen des Bezirkes Cilli und der benachbarten Bezirke Drachenburg, St. Marein und Gonobitz.

Die eingeschulten Gemeinden sind bereit, die nötigen Lehrzimmer für die zu errichtende Bürgerschule in dem neu erbauten großen Schulgebäude zur Verfügung zu stellen.

Wenn ich noch darauf hinweise, daß nach einem Berichte des Landes-Ausschusses, anlangend die Errichtung einer Bürgerschule in Sachsenfeld, auf zirka 54.000 Einwohner des Landes Steiermark je eine Bürgerschule entfällt, und daß wir Slovenen keine einzige Bürgerschule mit slovenischer Unterrichtssprache haben, so dürfte auch sachlich der Antrag vollkommen gerechtfertigt erscheinen.

In formeller Beziehung stelle ich den Antrag, den Ihnen vorliegenden Antrag dem Unterrichts-Ausschusse zur Berichterstattung zuzuweisen.

(Die Zuweisung des Antrages an den Unterrichts-Ausschuß wird beschlossen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist die Begründung des Antrages der Abgeordneten Zedlacher und Genossen, betreffend die Regulierung des Diemersdorfer Baches in der Gemeinde Mariahof (Beilage Nr. 508).

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

Abg. **Zedlacher** (L.-G. Murau): Hoher Landtag! Das Hochwasser hat im vorigen Jahre zweimal mit elementarer Gewalt den Diemersdorfer Bach derartig angeschwellt, daß nicht nur das Flußbett total verlegt wurde, sondern auch noch in der Talsohle die größten Verheerungen in der Ortschaft Klachl und in Neumarkt angerichtet wurde; es stellt sich die Notwendigkeit heraus, daß an diesem Flußlaufe eine Wilbbachverbauung pläzgreift, zu der schon in diesem Sommer von Seite der Wilbbachverbauungs-Sektion das Projekt aufgenommen wurde, und daß in der nächsten Zeit der hohen Regierung und dem Landes-Ausschusse ein Kostenvoranschlag zugestellt werden wird. Um aber weiteren Verheerungen vorzubeugen, ist sehr zu empfehlen, daß diese gegenständliche Wilbbachverbauung demnächst ausgeführt werde.

In formeller Beziehung beantrage ich die Zuweisung dieses Antrages an den Landeskultur-Ausschuß.

(Die Zuweisung des Antrages an den Landeskultur-Ausschuß wird beschlossen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Trennung der Gemeinde Gairach (Beilage Nr. 502).

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

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

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den XVIII. Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 426, über das Eisenbahnwesen für die Zeit von Ende Dezember 1906 bis Ende Dezember 1907 (Beilage Nr. 487).

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

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Dr. **Kofoschinegg** (von der Tribüne): Hohes Haus! Wie alljährlich, hat auch heuer der Landes-Ausschuß den Bericht über das Eisenbahnwesen in Steiermark vorgelegt, und zwar ist dies der XVIII. Bericht.

Ich bemerke hier, daß dieser Bericht sich über das Eisenbahnwesen eines Jahres, nämlich von Ende Dezember 1906 bis Ende Dezember 1907 erstreckt.

Wie dies sonst bei diesem Berichte üblich ist, sind gewisse Unterabteilungen gemacht. Es beginnt zuerst der Bericht des Landes-Ausschusses über die

„I.

Betriebsergebnisse der aus Mitteln des Landes-Eisenbahnfondes erbauten Lokalbahnen im Jahre 1906.“

Da wird vorerst bemerkt bei Cilli-Wöllan, daß die von der Staatseisenbahnverwaltung erlegte Pachtrente im Betrage von 221.920 K dem Landes-Eisenbahnfondes zugeführt wird.

Bei der Bahn Preding—Wiefelsdorf—Stainz wird bemerkt, daß auf dieser Bahnlinie sich der Abgang auf 8449 K 22 h beziffert und daß die Bedeckung in dieser Beziehung die Graz—Köflacherbahn teilweise vertragsmäßig vornehmen muß, und zwar im Betrage von 4000 K. Der fehlende Betrag muß von den Interessenten aufgebracht werden, beziehungsweise vom Bezirke.

Bezüglich Pölsbach—Gonobitz ist eine Besetzung zu verzeichnen. Es beziffert sich noch immer 1907 der Abgang auf 22.107 K 65 h. Die Bedeckung hat teilweise durch den Garantiebeitrag des Bezirkes

Gonobitz, teilweise durch den Landes-Eisenbahnfond zu erfolgen. Es wird nun darauf hingewiesen, daß der Bezirk in einer mißlichen finanziellen Lage ist, trotzdem derselbe am 24. November 1905 einen Betrag von 30.000 K auf sich genommen hat; den restlichen Rückstand mit 15.000 K verpflichtete sich derselbe, in fünf Jahresraten zu erlegen. Es erscheint trotzdem ein Abgang von 17.100 K. Es wird nun diesbezüglich von Seite des Landes-Ausschusses der Antrag gestellt, daß dem Bezirke Gonobitz, der sich, wie gesagt, in einer mißlichen finanziellen Lage befindet, ein Entgegenkommen in der Weise gezeigt werden soll, daß vom Garantiefond ein Betrag von 8600 K auf Rechnung des Landes-Eisenbahnfondes in Abschreibung zu bringen ist.

Bezüglich der Bahn Kapfenberg—Nu=Seewiesen sind die Einnahmen erfreulicherweise auf 246.072 K 34 h gehoben worden, sodaß eigentlich ein Betriebsüberschuß von 117.070 K 80 h zu verzeichnen ist. Gegenüber dem Erfordernis von 86.701 K 10 h erscheint ein reiner Überschuß von 30.369 K 70 h, welcher mit Rücksicht auf einen früher vom hohen Hause gefaßten Beschluß nicht verteilt, sondern rückgelegt und für neue Investitionen aufbewahrt wird.

Die Murtalbahnen Unzmarkt—Mauternsdorf ist eine Aktiengesellschaft. Eine erfreuliche Zunahme des Ertragnisses ist auch hier zu verzeichnen. Nach der Betriebsrechnung erscheinen die Einnahmen mit 396.015 K 55 h, sodaß sich ein Überschuß von 171.927 K 8 h ergibt.

Über Antrag des Verwaltungsrates wurden nun die Coupons der Prioritätsaktien mit 108.960 K eingelöst, sodaß noch ein Rest von 21.481 K 24 h übrig bleibt. Es ist dieser zur Bildung eines Reservefondes für Betriebszwecke gewidmet. Ich beantrage nun gleich dem Antrage des Landes-Ausschusses (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über den Betrieb der Linien Gills—Wöllan, Böltzhach—Gonobitz, Preding-Wieselsdorf—Stainz, Kapfenberg—Nu=Seewiesen und der Murtalbahnen Unzmarkt—Mauternsdorf im Jahre 1906 wird zur Kenntnis genommen.

Von dem zu Lasten des Bezirkes Gonobitz für das Jahr 1906 gebuchten Garantiebeitrag per 12.600 K sind auf Rechnung des Landes-Eisenbahnfondes 8600 K in Abschreibung zu bringen.“

Landeshauptmann: Ich erlaube mir, das hohe Haus zu befragen, ob die Herren einverstanden sind, daß wir nach jedem der im Berichte ersichtlich gemachten Absätze den Berichtsteil, der vom Herrn Berichterstatter zum Vortrage gebracht ist, in Verhandlung nehmen. Wir werden nun Kapitel I, Betriebs-

ergebnisse der aus Mitteln des Landes-Eisenbahnfondes erbauten Lokalbahnen im Jahre 1906, der Besprechung unterziehen. (Nach einer Pause.) Wenn gegen diesen Vorschlag kein Einwand erhoben wird, werde ich so vorgehen, wie ich es in Aussicht gestellt habe, und eröffne ich die Debatte über den ersten, soeben vom Herrn Berichterstatter bekannt gegebenen Antrag. (Nach einer Pause.) Wenn sich keiner der Herren zum Worte meldet, schreite ich zur Abstimmung.

Der Antrag, über den die Abstimmung eingeleitet wird, lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über den Betrieb der Linien Gills—Wöllan, Böltzhach—Gonobitz, Preding-Wieselsdorf—Stainz, Kapfenberg—Nu=Seewiesen und der Murtalbahnen Unzmarkt—Mauternsdorf im Jahre 1906 wird zur Kenntnis genommen.

Von dem zu Lasten des Bezirkes Gonobitz für das Jahr 1906 gebuchten Garantiebeitrag per 12.600 K sind auf Rechnung des Landes-Eisenbahnfondes 8600 K in Abschreibung zu bringen.“

Wird eine getrennte Abstimmung verlangt? (Nach einer Pause.) Es ist das nicht der Fall, ich ersuche somit diejenigen Herren, welche dem ganzen vom Herrn Berichterstatter bekanntgegebenen und von mir soeben zur Verlesung gebrachten Antrag zustimmen wollen, sich von ihren Sitzen zu erheben. (Geschieht.)

Angenommen.

Berichterstatter Dr. **Kotofschinegg:** Über den finanziellen Teil kann ich mich sehr kurz fassen, nachdem die Herren ohnedies im Besitze des Berichtes des Landes-Ausschusses sind.

Ich bemerke nur, daß sich der Effektenbesitz des Landes-Eisenbahnfondes mit Ende Dezember 1906 auf 9.694.331 K 84 h bezieht.

Die Schuld des steiermärkischen Landesfondes aus dem Titel der für den Landes-Eisenbahnfond übernommenen Garantien bezifferte sich mit Ende 1906 auf 825.122 K 8 h.

Für 1906 erscheint der Landes-Eisenbahnfond mit dem ausgewiesenen Verluste von . . 105.765 K 86 h abzüglich der Annuitätszinsen mit . . 18.916 „ 34 „ daher belastet mit 86.849 K 52 h

Der Konto Reserve für Neuinvestitionen Kapfenberg—Nu=Seewiesen ist auf den Betrag von 50.373 K 38 h gestiegen, wodurch 75% der Investitionen gedeckt erscheinen.

Sub B wird nun eine Zusammenstellung über aus Landesmitteln an Bahnen bereits flüssig gemachte und für den Ausbau solcher in Aussicht gestellte Subventionen

gegeben, aus welcher die Herren — nachdem die Herren im Besitze dieser Zusammenstellung sind, will ich von einer Verlesung derselben absehen — ersehen können, daß die bereits flüssig gemachten Subventionen den Betrag von 4.788.415 K und die in Aussicht gestellten Subventionen den Betrag von 1.065.000 K ausmachen.

Ich stelle sodann den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der finanzielle Teil des Landes-Ausschußberichtes mit den Unterabteilungen: A. Gehörung mit dem Landes-Eisenbahnfonde, weiters B. Zusammenstellung über aus Landesmitteln an Bahnen bereits flüssig gemachte und für den Ausbau solcher in Aussicht gestellte Subventionen, wird zur Kenntnis genommen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Sub III werden die weiteren Projekte besprochen. Ich mache nun hier eingangs aufmerksam, daß sich diese Besprechung nur auf den Schluß des Jahres 1907 bezieht, daß daher gar kein Zweifel ist, daß die weiteren Projekte auch eine Erweiterung, resp. eine Fortsetzung erfahren haben. Dieser Bericht bezieht sich, wie gesagt, nur auf den Stand des Eisenbahnwesens vom Dezember 1907.

Bezüglich des Ausbaues der Rohitscher Lokalbahn nach Krapina zum Anschlusse an die Zagorianer Bahn wird bemerkt, daß sich noch immer große Schwierigkeiten ergeben haben, sodaß es eigentlich nur dem Eisenbahnminister gelungen ist, die Sache nicht ganz einschlafen zu lassen.

Der Landes-Ausschuß verspricht, auch hier auf die Beseitigung dieser Schwierigkeiten hinarbeiten zu wollen.

Betreffs Friedberg—Aspang wird bekanntgegeben, daß die Übergabe von 400.000 K Stammaktien der Bahnen Wolfsberg—Zeltweg und Unterdrauburg—Wöllan in das Eigentum der Staatsverwaltung erfolgte, daher diese Bahn als sichergestellt zu betrachten ist.

Bezüglich Gleisdorf—Hartberg wird gesagt, daß die Ausarbeitung des Detailprojektes bisher nicht in Angriff genommen worden ist, obwohl der Landtag die Leistung eines Beitrages von 30 Prozent beschlossen hat und dies dem k. k. Eisenbahnministerium mitgeteilt worden ist.

Ich bemerke, daß gerade bezüglich dieser Bahn ein Fortschritt in der Beziehung zu verzeichnen ist. Aber dieser Bericht ist, wie ich eingangs gesagt habe, auf die Zeit von Ende 1907 gestellt.

In Angelegenheit der Bahn Kirchberg—Mariazell—Gufwerk wird gesagt, daß die vom Land-

tage beschlossene Übernahme von Stammaktien im Betrage von 700.000 K noch nicht erfolgt ist, u. zw. wegen Nichtentsprechung der aufgestellten Bedingungen nicht bewerkstelligt werden konnte.

Wie ich bemerken will, ist diese Übernahme bereits erfolgt, nachdem die Bedingungen erfüllt worden sind.

Weiz—Anger. Über den Bau dieser Linie fand im k. k. Eisenbahnministerium eine Besprechung der Interessenten statt und wird hier ohnedies noch im Laufe dieser Session ein Antrag gestellt werden auf Umwandlung der normalspurig gedachten Bahn in eine schmalspurige Bahn, und zwar von Weiz bis Birkfeld.

Was die Sulmtalbahn betrifft, wird bemerkt, daß dieselbe eröffnet worden ist, u. zw. im Oktober 1907, und daß die Flüssigmachung des Landesbeitrages von 400.000 K veranlaßt worden ist.

Bezüglich der Fortsetzung der Lokalbahn Kapfenberg—Au—Seewiesen—Gufwerk wird berichtet, daß diese Linie 32 km lang ist und 10½ Millionen Kronen kosten wird. Es haben sich zwar Schwierigkeiten bezüglich des Anschlusses von Seite der Vertreter Niederösterreichs ergeben, jedoch dürften sich dieselben beheben lassen.

Was nun die Bahn Leibnitz—Studenzen—Gladnitz betrifft, so stellt diese Bahn eine Verbindungslinie zwischen der Staatsbahn Graz—Fehring und der Sulmtalbahn dar und würde eine transversale Verbindung von Saldenhofen nach Wien bilden. Ein Arbeitsausschuß ist tätig, um dieses Projekt zu fördern.

Wies—Saldenhofen. Es hat sich auch hier ein Arbeitsausschuß gebildet, welcher ein Vorprojekt aufstellen soll. Nach den Mitteilungen ist bereits in diesem Jahre ein solches Vorprojekt gemacht worden, was in dem vorliegenden Berichte, der nur bis Ende 1907 geht, noch nicht Berücksichtigung finden konnte.

Friedau—Luttenberg. Diesbezüglich wird bemerkt, daß das von Seite des Aktionskomitees ausgearbeitete Vorprojekt vom Ministerium als geeignet befunden und die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission im November 1906 vorgenommen wurde.

Kiegdorf—Oberburg und Heilenstein—Stein. Auch für diese Linie ist ein Arbeitsausschuß tätig und hat die Trassenrevision und Stationskommission stattgefunden.

Bezüglich der Fortsetzung der Bahnlinie Wien—Aspang—Hartberg—Fürstenfeld—Fehring in südlicher Richtung wird in dem Berichte gesagt,

daß eine eigene Vorlage vom Landes-Ausschusse vorgelegt werden wird.

Was die Bahn Wies—Marburg betrifft, wurde in dieser Beziehung von Seite des Landes-Ausschusses ein eingehender Bericht erstattet. Bezüglich des Standes dieser Bahnangelegenheit bis Ende Dezember 1907 beziehe mich auf das diesbezüglich im Eisenbahnberichte Gesagte und erlaube mir nun den Antrag zu stellen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über weitere Bahnprojekte wird zur Kenntnis genommen.“

Abg. Dr. **Jurtela** (L.-G. Marburg): Hohes Haus! Ich habe mich zum Worte gemeldet zum Punkte III, Beilage Nr. 426, Bericht XVIII. Dieser Punkt III hat die Aufschrift: Weitere Projekte. Unter diesen ist in erster Reihe angeführt der Ausbau der Rohitscher Lokalbahn nach Krapina zum Anschlusse an die Zagorianer Bahn.

Hohes Haus! Es wissen wohl alle Mitglieder des hohen Hauses, daß wir Steirer ein besonderes Interesse daran haben, daß diese Bahn endlich einmal einen Anschluß hinüber nach Kroatien bekommt. Wir haben ein doppeltes Interesse daran. Einmal deshalb, weil wir ja dort die Landes-Kuranstalt Rohitsch-Sauerbrunn besitzen, welche im Landesvermögen einen hohen Betrag repräsentiert, dann aber auch in den Einnahmen des Landes Jahr für Jahr mit einer ziemlichen Summe in Betracht kommt. Es muß also unser Bestreben sein, wo möglich die Einnahmen dieser Anstalt zu erhöhen. Es ist nicht zu leugnen und in Abrede zu stellen, daß durch diese teilweise Bahnverbindung, die wir von Grobelno nach Rohitsch haben, sich der Verkehr der Kuranstalt Rohitsch-Sauerbrunn in den letzten Jahren bedeutend gehoben hat. Die Hebung des Verkehrs wäre aber gewiß noch in höherem Maße möglich, wenn der Anschluß der Bahn, die jetzt eine Sackbahn darstellt, hinüber nach Kroatien durchgeführt werden würde.

Ich glaube auch nicht, einem Widerspruche zu begegnen, wenn ich behaupte, daß jene Herren, die gelegentlich Gäste waren in Rohitsch-Sauerbrunn, den Mangel einer Verbindung hinüber nach Kroatien sehr empfunden haben. Es ist nämlich in Rohitsch-Sauerbrunn für Gäste, die nicht krank sind, insbesondere für die, welche nicht schwer krank sind, sehr nachteilig, daß sie nicht Gelegenheit zu kurzen Ausflügen mit der Eisenbahn haben. Vorderhand ist nur der einzige Ausflug über Grobelno nach Gilli möglich. Würde aber die Bahn nach Kroatien ausgebaut, so wäre es auch möglich, Ausflüge nach Kroatien zu unternehmen; diese

würden auch für die Kurgäste in Rohitsch-Sauerbrunn eine Annehmlichkeit bedeuten wegen der kurzen Verbindung nach Agram. Es würde dadurch auch der Verkehr nicht nur von Passanten, sondern auch von ständigen Gästen gehoben werden wegen der kürzeren und besseren Verbindung nach dem Süden.

Es liegt also gewiß im Interesse des Landes, daß die Bahn nach Kroatien ausgebaut wird. Aber auch in anderer Beziehung ist das Land Steiermark an dem Ausbaue dieser Bahn nach Kroatien interessiert; denn wie den Herren bekannt ist, ist die steirische Strecke ausgebaut bis an die kroatische Grenze. Diese ganze Strecke liegt aber tot, das ganze investierte Kapital trägt keine Zinsen. Meine Herren, wir müssen wohl lebhaft wünschen, daß dieses Kapital möglichst bald eine Verzinsung trägt. Das ist der zweite Grund, warum wir den Ausbau der Rohitscher Lokalbahn nach Krapina energisch anstreben müssen.

Es sind im Berichte des Landes-Ausschusses jene Schwierigkeiten hervorgehoben, welche sich dem Ausbaue dieser Bahn bisher entgegengestellt haben. In dieser Beziehung sind zwei Punkte hervorzuheben, nämlich einerseits der Abgang der Zustimmung der ungarischen Regierung, und das ist der wichtigste Punkt, und der zweite Punkt, der aber auch nicht minder wichtig ist, ist angeblich die Unmöglichkeit, das betreffende Baukapital in Kroatien aufzubringen.

Meine Herren! Mir kommt es überhaupt nicht richtig vor, daß diese Bahn in das Kapitel „Weitere Projekte“ eingereiht erscheint, denn diese Bahnlinie ist ja für uns ausgebaut und soll nur noch auf kroatischem Boden ausgebaut werden. Diesen Teil kann aber unmöglich das Land Steiermark ausbauen. Ich glaube, daß wir bestrebt sein müssen, diese beiden Hindernisse, welche sich dem Ausbaue dieser Bahnstrecke bis jetzt entgegengestellt haben, zu beseitigen. Ich erachte den jetzigen Augenblick für besonders günstig hiefür, daher halte ich dafür, daß gerade jetzt mit allem Nachdrucke dahin gewirkt werden soll, daß diese Hindernisse möglichst bald beseitigt werden.

Es ist im Landes-Ausschuß-Berichte hervorgehoben, daß der jetzige Eisenbahnminister die Verhandlungen wegen des Anschlusses mit der ungarischen Regierung eingeleitet hat. Ich glaube, meine Herren, daß wir dem gegenwärtigen Minister das volle Geschick und die volle Energie zutrauen können, weil wir ihn ja doch aus eigener Wahrnehmung kennen, und weil ich glaube, daß er sich für Steiermark mit allen seinen Kräften einsetzen wird. Wenn einmal das Eis gebrochen ist und diesbezüglich mit der ungarischen Regierung ernstlich unterhandelt wird, so wäre es nur lebhaft zu wün-

schen, daß es dem Eisenbahnminister Dr. v. Derschatta gelingen möge, auch diese Frage der endgültigen Lösung zuzuführen. Sie wissen ja, meine Herren, und ich verrate damit kein Geheimnis, daß in Österreich die Minister nicht lange im Amte bleiben, daß fortwährend gewechselt wird. Die Steiermärker müssen wünschen, daß es unserem gegenwärtigen Eisenbahnminister noch gelingen möge, diese für uns so hochwichtige Frage zur Lösung zu bringen.

Das war auch der Zweck, daß ich mich zum Worte gemeldet habe, um dem Landes-Ausschusse nahezulegen und ihn zu bitten, seinen ganzen Einfluß beim gegenwärtigen Eisenbahnminister dahin geltend zu machen, daß die Frage des Anschlusses der Rohitscher Lokalbahn nach Krapina möglichst bald zu einer endgültigen Lösung geführt werde. Die Verhandlungen kosten nicht viel und ich glaube daher, daß der Herr Eisenbahnminister unserem Wunsche, den wir hier zum Ausdruck bringen, gewiß in weitgehendster Weise entgegenkommen wird. Die finanzielle Frage können wir allerdings nicht lösen, diese müssen wir anderen Faktoren zu lösen überlassen. Noch auf einen Punkt des Landes-Ausschusses Berichtes möchte ich ganz besonders aufmerksam machen weil er mir nicht gefällt. Es ist das jener Absatz, in dem behauptet wird, daß der Landes-Ausschuß bei Lösung dieser beiden Hauptfragen einen engbegrenzten Einfluß habe. Das ist einerseits richtig, aber andererseits auch nicht. Der Landes-Ausschuß ist in dieser Angelegenheit ein so wichtiger Faktor, daß er gewiß sehr viel erreichen kann teils für sich, teils durch seine Verbindung mit dem Eisenbahnminister. Wenn der Landes-Ausschuß als solcher für die Sache eintritt, so bedeutet das schon sehr viel dort, wo der Einfluß des steierm. Landes-Ausschusses allein nicht mehr hinreicht, da kann und muß eine Ergänzung durch den jetzigen Eisenbahnminister Dr. v. Derschatta eintreten. Deswegen möchte ich im Namen des Bezirkes Rohitsch, der einerseits die Kuranstalt und andererseits die Lokalbahn umfaßt, gebeten haben, dieser Frage die besondere Aufmerksamkeit zuwenden zu wollen und insbesondere das Eisen so lange schmieden zu wollen, so lange wir Aussicht haben, mit Hilfe des Eisenbahnministers eine günstige Lösung dieser Frage durchzusetzen. Ich stelle keinen Antrag, sondern wollte mir nur erlaubt haben, diese Bitte vorzubringen.

Landesausschuß-Beisitzer Dr. Pink: Auf die Ausführungen des geehrten Herrn Vorredners habe ich in erster Linie zu bemerken, daß der Landes-Ausschuß der Wichtigkeit der Fortsetzung der Rohitscher Lokalbahn nach Krapina die vollste Aufmerksamkeit zugewendet und nicht unterlassen hat, fortwährend Schritte zu tun,

um diese Fortsetzung auch zu verwirklichen. Leider waren bis jetzt alle diese Bemühungen vergeblich.

Diese Angelegenheit hat verschiedene Stadien durchgemacht. Zuerst ist die Bauunternehmung auf ihr Ansuchen mit Landtagsbeschuß von der Verpflichtung des Bahnausbaues bis zur Landesgrenze enthoben worden. Dann wurde, wie schon der Vorredner bemerkt hat, der Bauunternehmung vom Landtage zur Ermöglichung dieses Ausbaues die Bewilligung zur Erhöhung des Prioritätsaktienkapitals gegeben, und zwar in einem ziemlich hohen Betrage, so weit ich mich erinnere, von 600.000 K, gegen die Verpflichtung, die Bahn bis Krapina herzustellen. Durch die Erhöhung des Prioritätsaktienkapitals wurden die heute ohnehin in einem imaginären Werte stehenden Stammaktien in ihrem Werte noch weiter vermindert. Man glaubte, auf diese Verschlechterung des Wertes der Aktien aus dem Grunde eingehen zu können, weil der Subventionsbeitrag des Landes hauptsächlich aus dem Grunde gegeben worden ist, um für Rohitsch-Sauerbrunn den Wasserabsatz sowie auch das Bad zu fördern und zu bessern. In diesem Falle ist eigentlich das Land mehr als Interessent an seinem Besitze des Kurortes Rohitsch-Sauerbrunn als im allgemeinen Interesse des Landes aufgetreten. Der Bauunternehmung ist es jedoch trotz dieses Zugeständnisses nicht gelungen, den Bahnbau durchzuführen, weil die Verhandlungen, welche zwischen den österreichischen und ungarischen Ministerien geführt worden sind, leider ohne Erfolg geblieben sind, indem jene Forderungen, welche seitens der ungarischen Regierung gestellt wurden, nicht erfüllbar waren. Wir haben uns in dieser Angelegenheit später neuerlich an das Eisenbahnministerium gewendet und es hat auch in dieser Richtung der gegenwärtige Eisenbahnminister Dr. v. Derschatta die Sache persönlich auf das nachdrücklichste unterstützt. Die Sache hat sich aber leider dadurch noch ungünstiger gestaltet, daß die Herstellung der Bahnanschlüsse zwischen Ungarn und Österreich erschwert wurden.

Es ist dann noch der weitere Versuch unternommen worden, den Bau der Fortsetzungslinie dadurch zu erleichtern, wenn von Seite der Südbahn eine Abänderung des heute bestehenden Betriebsvertrages durch Herabsetzung des Betriebspauschales zugestanden werde, wodurch eine bedeutende Herabdrückung der Betriebskosten, die heute sehr hohe sind, herbeigeführt wird. Die Verhandlungen mit der Südbahn haben aber leider auch bis heute zu keinem günstigen Resultate geführt. In letzter Zeit soll seitens Ungarns eine größere Geneigtheit bestehen, die Fortsetzung dieser Bahn zu erleichtern, und zwar besteht die Hoffnung, daß der kroatische Teil der Linie durch die ungarischen Staatsbahnen über-

nommen wird, in welchem Falle eine bedeutende Betriebskosten-Entlastung herbeigeführt würde.

So steht heute die Angelegenheit, und ich bitte, versichert zu sein, daß ich sowohl als Mitglied des Verwaltungsrates als auch Mitglied des Landes-Ausschusses dieser Bahn die größte Aufmerksamkeit zuwenden werde, weil der Landes-Ausschuß selbst von der Überzeugung durchdrungen ist, daß diese Bahn lebensfähig und den Bedürfnissen der Bevölkerung nur dann vollständig entsprechen wird, wenn sie bis Kapina ausgebaut wird.

Es sind auch wegen der ungünstigen Fahrordnung wiederholt Beschwerden an den Verwaltungsrat der Lokalbahn gekommen und ich war in dieser Richtung bemüht, eine Vermehrung der Züge herbeizuführen, denn die Fahrordnung ist tatsächlich eine solche, daß sie den Bedürfnissen der Bevölkerung nicht vollständig gerecht wird. Es steht auch in dieser Richtung nach dem Stande der Verhandlungen mit der Südbahn zu erwarten, daß die Vermehrung um einen Zug gegen eine nicht zu hohe Garantiesumme — beziehungsweise Haftung einer bestimmten Einnahme für einen weiteren Zug — möglich werden wird, wodurch ein günstigerer Anschluß herbeigeführt werden wird. Ich kann den Herren nochmals versichern, daß diese Frage von Seite des Landes-Ausschusses fortwährend im Auge behalten werden wird, und ich hoffe, schon im nächsten Jahre nach beiden Richtungen hin Günstiges berichten zu können.

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

Berichtserstatter **Dr. Kotošchinegg:** Ich verzichte.

Landeshauptmann: Der Herr Berichtserstatter verzichtet auf das Schlußwort. Wir gelangen demnach zur Abstimmung. Der Antrag, den der Herr Berichtserstatter hinsichtlich des Kapitels III gestellt hat, lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über weitere Bahnprojekte wird zur Kenntnis genommen.“

(Der Antrag wird angenommen.)

Berichtserstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Dr.**

Kotošchinegg (von der Tribüne): Subventionierte Bahnen. — Bezüglich der subventionierten Bahnen wird von Seite des Landes-Ausschusses bemerkt, daß von der Bahn Gleisdorf-Weiz aus dem Besitze von 500 Stammaktien 13.000 Kronen dem Landesfonde zugeflossen sind. Das ange-

legte Kapital hat sich daher mit 6½ Prozent verzinst.

Betreffs Fehring-Fürstenfeld, bei welcher Bahn 100.000 K Prioritätsaktien und 60.000 K à fonds perdu-Beitrag sind, wird gesagt, daß das Schlussergebnis der Bilanz dieser Bahn im Jahre 1906 ein um 3359 K 25 h günstigeres war und daher ein reiner Überschuß von 123.149 K 69 h erzielt wurde.

Die aus dem Landesfonde zu dem Baukapitale verwendeten 160.000 K haben ein Erträgnis von 5000 K gefunden, was einer 3·44prozentigen Verzinsung entspricht.

Bezüglich Radfersburg-Luttenberg wird gesagt, daß die Bahn noch immer ungünstig steht. Die Rechnung über die Einnahmen und Ausgaben schließt mit einem Abgange von 14.167 K 49 h.

Die Südbahn hat insoferne ein Entgegenkommen erwiesen, als sie die auf die gezeichneten Stammaktien nicht eingezahlten Beträge von zusammen 66.500 K auf Rechnung ihrer Restforderung per 616.500 K übernommen hat.

Zeltweg-Wolfsberg-Unter-Drauburg-Wöllan. — Nachdem der Reinertrag dieser Linien nicht genügt, um das Prioritätsanlehen zu verzinsen, so ist es klar, daß auch die Stammaktien nichts getragen haben.

Rohitzer Lokalbahn. — Das Erträgnis dieser Bahn hat sich gegen das Vorjahr verschlechtert.

Zur Verfügung standen 24.411 K 52 h, welche in der Art verwendet wurden, daß für die Prioritätsaktien je 1·9 Prozent entfielen, der Rest von 851 K 52 h aber auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Die Stammaktien des Landes haben nichts getragen.

Der Antrag lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Betriebsergebnisse der subventionierten Bahnen im Jahre 1906 wird zur Kenntnis genommen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Wir gelangen nun zu Kapitel V und VI.

Berichtserstatter **Dr. Kotošchinegg:** Diesbezüglich werden keine Anträge von Seite des Eisenbahn-Ausschusses gestellt, und zwar bezüglich V, Gehaltserfordernis für das Landes-Eisenbahnamt, deshalb, weil eine Berichtserstattung von Seite des Landes-Ausschusses nicht erfolgt ist, weil keine Veränderungen vorgenommen worden sind. Was den Punkt VI betrifft, nämlich

Veranlassungen in Ausführung der über Petitionen gefaßten Beschlüsse, so muß ich mich diesbezüglich auf den Bericht des Landes-Ausschusses, der in den Händen der Herren ist, beziehen, in dem der Landes-Ausschuß bei jeder einzelnen Petition, welche hier angeführt ist, sagt, was darüber geschehen sei. Ich glaube, um das Haus nicht zu ermüden, von der Verlesung des Punktes VI Abstand nehmen zu können, und würde bitten, diesen Bericht über die Punkte V und VI zur Kenntnis zu nehmen.

Landeshauptmann: Ist zu den Bemerkungen, die der Herr Berichterstatter über die Punkte V und VI, Gehaltserfordernis für das Landes-Eisenbahnamt und Veranlassungen in Ausführung der über Petitionen gefaßten Beschlüsse, Ihnen zu Gehör gebracht hat, etwas zu bemerken? (Nach einer Pause.) Wenn sich niemand zum Worte meldet, glaube ich, daß Sie nach dem Wunsche des Herrn Berichterstatters diesen Teil seines Berichtes zur Kenntnis genommen haben.

Einen Antrag, der zur Abstimmung zu gelangen hätte, hat der Herr Berichterstatter nicht gestellt, es ist somit dieser Punkt der Tagesordnung als erledigt anzusehen.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

mündliche Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 427, über den Antrag der Abgeordneten Hagenhofer und Genossen, betreffend die Ausarbeitung eines Eisenbahn-Bauprogrammes für Steiermark.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Dr. Roskchinegg, dem ich das Wort erteile und den ich ersuche, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Dr. **Roskchinegg** (von der Tribüne): Die Abgeordneten Hagenhofer und Genossen haben den gewiß dankenswerten Antrag gestellt, es möge der Landes-Ausschuß aufgefordert werden, ein Eisenbahn-Bauprogramm für Steiermark auszuarbeiten.

Dieser Antrag wurde Anlaß, daß der Landes-Ausschuß einen eingehenden Bericht über die bisherige Eisenbahnaktion des Landes gemacht hat und daß bezüglich des Bauprogrammes der Standpunkt des Landes-Ausschusses klargelegt worden ist.

Ich kann mich nun insofern kurz fassen, weil dieser Bericht in den Händen der Herren ist.

Es werden in diesem Berichte in erster Linie dem Landtage sehr interessante statistische Ausführungen übergeben. Aus denselben ist zu entnehmen, daß die dem Verkehre übergebenen Linien eine Länge von

108 Kilometern haben. Wenn man nun annimmt, daß im Jahre 1907 die Länge der österreichischen Eisenbahnen sich auf 21.838 Kilometer gestellt hat und im Jahre 1902 davon 19.852 Kilometer im Betriebe waren, so zeigt sich, daß in den Jahren 1902 bis 1907 1986 Kilometer zugewachsen sind.

Wenn man dem die 108 Kilometer, welche dem Verkehre in Steiermark übergeben worden sind, entgegenhält, so ist daraus zu ersehen, daß diese einem Prozentsatz von 5.4 Prozent des Gesamtzuwachses entsprechen.

Sichergestellt sind Weiz—Anger, Friedberg—Aspang und Windisch-Feistritz, das sind 31 Kilometer.

Dagegen stehen in Verhandlung Bahnen im Gesamtausmaße von 461 Kilometern.

Der Landes-Ausschuß bespricht nun die Linien, und zwar ganz übersichtlich, nimmt dann die einzelnen Linien zu einer Gruppe zusammen und nennt sie die longitudinale Linie. Zunächst wird die Linie von der Landesgrenze bei Aspang bis Mann besprochen.

Darin sind enthalten: Landesgrenze—Friedberg, Friedberg—Gartberg, Gartberg—Fürstenfeld—Zehring, Zehring—Radkersburg oder Burkla, Burkla oder Radkersburg—Rohitsch und Rohitsch—Mann; also zusammen projektierte 171 Kilometer. Ausgebaut oder sichergestellt sind davon 90 Kilometer.

Dann ist besprochen die transversale Linie, d. i. die Landesgrenze bei Aspang bis Unterdrauburg.

Das sind die Linien Landesgrenze—Friedberg, Friedberg—Gartberg, Gartberg—Gleisdorf, Gleisdorf—Studenzen, Studenzen—Leibnitz, Leibnitz—Pöfing, Pöfing—Wies, Wies—Saldenhofen, Saldenhofen—Unter-Drauburg, also projektiert 98 Kilometer. Ausgebaut und sichergestellt sind 89 Kilometer.

Was nun den Wert der einzelnen Projektslinien in kommerzieller und volkswirtschaftlicher Beziehung betrifft, wird darauf hingewiesen, daß sowohl die eine wie die andere außerordentlich wertvoll sei.

Was die Linie von der Landesgrenze bei Aspang bis Mann betrifft, so ist es natürlich, daß der zu schaffenden Bahnverbindung für das Verkehrswesen in Steiermark eine besonders hervorragende Bedeutung zukommen wird.

Ebenso ist die transversale Linie von der Landesgrenze bei Aspang bis Unter-Drauburg eine Linie, durch welche bedeutende Gebiete der östlichen und der mittleren Steiermark dem Verkehre übergeben wurden.

Dann werden einzelne Linien besprochen, welche nicht in diese longitudinale und transversale Linie hineinpassen.

Das ist die Linie Seilenstein—Stein als Verbindung nach Laibach. Diese Linie wird von Seite des Landes-Ausschusses als mehr im Interesse der Staatsbahn gelegen bezeichnet, obwohl nicht zu leugnen ist, daß auch diese Linie einen hohen Wert für Untersteiermark hat.

Bezüglich Rohitsch—Krapina wurde heute schon durch die abgeführte Debatte beim vorigen Gegenstande hervorgehoben, wie wichtig der Anschluß dieser Linie nach Kroatien bis Krapina wäre, und ich beziehe mich da auf das vom Herrn Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. Link vor kurzem Gesagte.

Was nun die Bahn Seebach—Turnau—Gußwerk betrifft, so ist es klar, daß diese Fortsetzungslinie bis Gußwerk eine Verbindung nach Niederösterreich zur Folge hätte, was für Obersteiermark von außerordentlicher Wichtigkeit wäre.

Was die Bahn Anger—Birkfeld anbelangt, so ist diesfalls in letzter Zeit insoferne eine Besserung eingetreten, als auf Anregung des Eisenbahnministeriums die Bahn von Weiz nach Birkfeld als eine schmalspurige Bahn gedacht und eine Aktiengesellschaft in Bildung begriffen ist, wodurch es möglich geworden ist, daß diese Bahn jene verlassenen Gegend bald durchstreichen dürfte.

Betreffend die Bahn Marburg—Wies wird in dem Berichte auf die bezüglichen Petitionen, beziehungsweise auf dasjenige hingewiesen, was bereits im achtzehnten Eisenbahnberichte darüber gesagt worden ist.

Friedau—Luttenberg bildet eine kürzere Verbindung nach dem Süden und würde gegenwärtig außerordentlich wichtig sein, da sie auch eine kürzere Verbindung nach Rohitsch—Sauerbrunn darstellen würde.

Kiezdorf—Oberburg ist mehr eine Touristenbahn, würde aber auch für diese Gegend vorteilhaft sein.

Was die Kosten der Vaudurchführung dieser Projektslinien betrifft, wurde ausgerechnet, daß für eine Longitudinallinie von Aspang nach Rann 24,800.000 K, dann für die Transversallinie Aspang—Unterdrauburg 21,400.000 K, für Seilenstein—Stein 3,240.000 K, für Rohitsch—Krapina ein Betrag von 2,660.000 K, für Seebach—Turnau—Gußwerk 10,500.000 K, für Anger—Birkfeld ein Betrag von 1,200.000 K, für Marburg—Wies wahrscheinlich 8,000.000 K, für Friedau—Luttenberg 1,510.000 K und

für Kiezdorf—Oberburg 3,790.000 K erforderlich seien, sodaß im ganzen zur Herstellung sämtlicher Linien 77,100.000 K notwendig wären.

Nun kommt der Landes-Ausschuß auf das Bauprogramm zu sprechen.

In dieser Beziehung ist er zunächst darauf ausgegangen, eine Geschichte der Eisenbahnpolitik in Steiermark überhaupt aufzustellen. Es wird zunächst darauf hingewiesen, daß im Jahre 1890 der Landtag der Meinung war, daß die Lokalbahnen alle durch das Land selbst ausgeführt werden sollten als Landesbahnen.

Es wurden da die Linien Gills—Wöllan, Predding—Wiefelsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Unzmarkt—Mauternsdorf, Rapsenberg—Au—Seewiesen, Grobelno—Rohitsch, Unterdrauburg—Wöllan und Wolfsberg—Zeltweg ausgebaut.

Nun hat aber das Land bezüglich der Landesbahnen außerordentlich traurige Erfahrungen gemacht.

Alle Vorausberechnungen haben sich als nicht richtig herausgestellt. Alle Bahnen sind passiv geworden und nur die einzige Bahn, welche aktiv erscheint, ist die Bahn Rapsenberg—Au—Seewiesen. Es ist nun natürlich, daß das Land von der Errichtung weiterer Landesbahnen abgehen mußte und eine andere Politik einzuschlagen genötigt war. So wurde schon die Bahn Zeltweg—Wolfsberg und Unterdrauburg—Wöllan nicht mehr als Landesbahn gebaut, sondern es wurde die Unterstützung der Bahn durch Übernahme von Stammaktien beschlossen. Ähnliche Gründe walteten auch beim Baue der Rohitscher Lokalbahn, dann bei der Bahnlinie Gußwerk—Mariazell vor und auch die Sulmtalbahn ist nur durch eine finanzielle Beteiligung von Seite des Landes zustande gekommen.

Es wird nun im Berichte ausführlich darauf hingewiesen, daß es unmöglich ist, in Steiermark eine Bahn zu bauen, wenn nicht der Staat seine Hilfe zugesagt, das heißt, finanziell unterstützt. Daher sind auch alle diese Projekte, welche gegenwärtig vorliegen, auf die staatliche Unterstützung angewiesen. In dieser Beziehung wird nun auf einen Erlaß des Eisenbahnministeriums hingewiesen, nach welchem in Aussicht steht, daß in nächster Zeit im Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit den Landes-Ausschüssen ein Programm zusammengestellt werden wird, in welchem diejenigen Bahnen zur Besprechung und Sicherstellung gelangen werden, welche vom Staate subventioniert werden. Der Landes-Ausschuß weist nun auf den Er-

laß des Eisenbahnministeriums und stellt den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Sagenhofer und Genossen, betreffend die Ausarbeitung eines Eisenbahn-Bauprogrammes für Steiermark, wird zur Kenntnis genommen.“

Der Eisenbahn-Ausschuß hat aber diesem Antrage einen weiteren Antrag angeschlossen und stellt daher folgenden Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 427, über den Antrag der Abgeordneten Sagenhofer und Genossen, betreffend die Ausarbeitung eines Eisenbahn-Bauprogrammes für Steiermark, wird zur Kenntnis genommen und der Landes-Ausschuß beauftragt, über das Ergebnis der Verhandlungen mit dem k. k. Eisenbahnministerium Bericht zu erstatten und eventuelle Anträge in der nächsten Session des Landtages zu stellen.“

Ich empfehle diesen Antrag zur Annahme.

Abg. **Nathausky** (St.-G. Voitsberg): Hohes Haus! Ich kann bei dieser Gelegenheit nicht umhin, der ganz besonderen Befriedigung, und ich glaube mich da in vollster Übereinstimmung mit der Mehrheit meiner sehr geehrten Herren Kollegen zu befinden, darüber Ausdruck zu geben, daß, nach dem vorliegenden Berichte zu urteilen, seitens des Landes-Ausschusses die Absicht zu bestehen scheint, in das Eisenbahnprogramm unseres Landes durch die Aufnahme einer großen longitudinalen und einer großen transversalen Linie einen großen Zug zu bringen, wofür wir dem sehr geehrten Herrn Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. Link als Referenten für das Eisenbahnwesen zu großem Danke verpflichtet sein müssen.

Es ist damit ein Weg betreten worden, den man schon bei Beginn der Aktion der steirischen Landesbahnen hätte betreten sollen. Die trotz aller Anfeindungen gewiß ferngesunde Idee des verstorbenen Landeshauptmannes, des Herrn Grafen Wurmbbrand, hätte gewiß einen anderen Verlauf genommen, wenn nicht immer so kurze Bahnstrecken, die förmlich in der Luft hängen, gebaut worden wären und teilweise die Aufgabe gehabt hätten, die Lücken zum Zwecke der Herstellung der großen, teilweise schon bestehenden transversalen Linien zu ergänzen. Ich gebe dem Wunsche Ausdruck, daß es gelingen möge, die begangenen Fehler wieder gut zu machen und die Aktion der Landesbahnen, die so hoffnungs-

voll begonnen wurde, in Wege zu leiten, die unserem Lande noch Segen und wirtschaftlichen Fortschritt bringen.

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

Berichtserstatter Dr. **Kofoschinegg:** Ich verzichte.

Landeshauptmann: Der Herr Berichtserstatter verzichtet auf das Schlusswort. So schreite ich zur Abstimmung. Gegenstand derselben ist der vom Herrn Berichtserstatter gestellte Antrag, welcher lautet (liest):

Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 427, über den Antrag der Abgeordneten Sagenhofer und Genossen, betreffend die Ausarbeitung eines Eisenbahn-Bauprogrammes für Steiermark, wird zur Kenntnis genommen und der Landes-Ausschuß beauftragt, über das Ergebnis der Verhandlungen mit dem k. k. Eisenbahnministerium Bericht zu erstatten und eventuelle Anträge in der nächsten Session des Landtages zu stellen.“

(Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses wird angenommen.)

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Bastian, Stiger und Genossen, Beilage Nr. 271, wegen der Erbauung einer Bahn von Marburg nach Wies
(Beilage Nr. 490).

Berichtserstatter ist Herr Abg. Sagenhofer, dem ich das Wort erteile und welchen ich ersuche, die Verhandlung einzuleiten.

Berichtserstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Sagenhofer** (von der Tribüne): Hohes Haus! Die Herren Abgeordneten Bastian und Genossen haben in der Beilage Nr. 271 den Antrag eingebracht (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen, es sei für den Bau der normalspurigen Bahn Marburg—Wies der Betrag von einer Million Kronen in Stammaktien aus Landesmitteln, auszahlsbar in fünf Jahresraten zu je 200.000 Kronen, zu bewilligen.“

Dieser Antrag wurde noch von einer großen Anzahl von Petitionen aus Interessentenkreisen unterstützt und wurden sowohl dieser Antrag als auch die Petitionen dem Eisenbahn-Ausschusse zur Berichter-

stattung zugewiesen. Der Eisenbahn-Ausschuß hat diese Angelegenheit reiflich überlegt, alle Pro und Contra beraten und hat dem hohen Hause in der Beilage Nr. 490 einen eingehenden Bericht vorgelegt mit nachfolgendem Antrage (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Antrag des Herrn Abgeordneten **Wastian** und Genossen, Beilage Nr. 271, wird dem Landes-Ausschusse mit dem Auftrage zugewiesen, dahin zu wirken, daß der Bau der Eisenbahn Marburg—Wies in das mit der Regierung zu vereinbarende Eisenbahn-Bauprogramm aufgenommen werde.“

Hiermit erledigen sich auch die Petitionen Nr. 105, 106, 107, 108, 124, 156, 157, 158, 159, 198, 458, 553, 576, 611.

Meine Herren! Es ist begreiflich, daß die Interessenten dieser Bahn erwarten können, daß die Erbauung dieser Bahn endlich einmal greifbare Formen annehme. Bereits seit Jahrzehnten sind sie bestrebt, eine Bahnverbindung zwischen Marburg und Wies zu bekommen. Leider war ihre Arbeit bisher eine ziemlich vergebliche. Die Interessenten haben aber gezeigt, daß sie selbst gewillt sind, größere Opfer zu bringen, indem sie bereits für zirka eine Million Kronen Stammaktien gezeichnet haben. Das ist gewiß ein schöner Beweis der Opferwilligkeit der interessierten Bevölkerung. In letzter Zeit haben sich nun wieder verschiedene Bedenken gegen die Erbauung dieser Bahn geltend gemacht, welche noch nicht beseitigt sind. Nachdem der Landtag gerade früher den Beschluß gefaßt hat, daß der Landes-Ausschuß beauftragt werde, sich mit der Regierung bezüglich der Aufstellung eines Eisenbahn-Bauprogrammes ins Einvernehmen zu setzen, wird der Landtag am besten tun, den Antrag des Herrn Abg. **Wastian** und Genossen dem Landes-Ausschusse mit dem Auftrage zuzuweisen, daß derselbe dahin wirke, daß auch diese Bahn in das zukünftige Eisenbahn-Bauprogramm aufgenommen werde. Ich empfehle die Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.

Abg. **Wastian** (St.-G. Marburg): Hohes Haus! Ich möchte mir zunächst erlauben, zu den beiden Berichten, Beilage Nr. 426 und Nr. 427, einiges vorzubringen, was richtigerstellender Art ist. In die beiden Berichte sind nämlich über das Projekt Marburg—Wies Bemerkungen eingeflochten, die ich als Vertreter dieses geplanten Schienenweges nicht un widersprochen lassen kann, weil sie tatsächlich jeglicher wahren, berechtigten Grundlage entbehren und das Projekt in eine Felsenklammung rücken, in die es keineswegs gestellt

zu werden verdient. Es ist hinsichtlich der erwähnten Bahnverbindung überhaupt die eigentümliche Übung beliebt geworden, dessen Darstellung im ungünstigsten Sinne vorzunehmen, die Sache hinzuziehen und die Zeit zu vertrödeln mit Redensarten, die immer darin gipfeln, es seien gegenwärtig weitaus noch nicht alle Vorbedingungen erfüllt und das Projekt stoße auf vertrackte Schwierigkeiten von ungeahnter Hartnäckigkeit. Das, meine Herren, muß bei denen, die von einem frischen Wollen auf wohlüberdachtem Plane beseelt sind, eine schwere Verstimmung erregen, wenn sie alleweil erfahren, daß das immer wieder vereitelt, hintertrieben und verweigert wird, was für die Bevölkerung wertvoll und wichtig ist, und was diejenigen, die ja doch für Staat und Land die Opfernden sein müssen, in den Stand setzen soll, die Opfer leichter zu tragen. Mit gutem Fuge ist den Leuten das geflügelte Rad ein Symbol des erhofften Aufschwunges, denn alle materielle Produktion ist auch eine Bereicherung des persönlichen Lebens. Ich darf wohl ruhig sagen, wenn bei allen Projekten, die das Land Steiermark schließlich gefördert und durch Unterstützungen ermöglicht hat, so langsam und lässlich verfahren, eine derartige Müßiggelerei betrieben worden wäre, würde wahrscheinlich noch kein Bahnprojekt vom Lande subventioniert worden sein. Gakern, ja sogar Gakern gibt's doch überall, und selbst weiße Riesen werfen einen schwarzen Schatten. Mögen dem Bahnbau Marburg—Wies auch wirklich Schwierigkeiten entgegenstehen, den hohen Wert der Verbindung Marburg—Wies kann und darf man deswegen, weil der Landesfinanzhorizont verdüstert ist, nicht leugnen, ebenso wenig, wie man an einem noch so bewölkten Tage die Behauptung wagen dürfte, daß die Sonne nicht am Himmel schwebe.

In dem einen Berichte, in der Beilage Nr. 426, wird des Längen und Breiten erörtert, daß die politische Begehung die Unzulänglichkeit des Detailprojektes für einzelne Teilstrecken ergeben habe, so insbesondere bei der Einmündung in die Südbahnlinie bei Marburg, und daß ferner in vier Fällen den tatsächlichen Wasserabflußverhältnissen in besserer Form Rechnung getragen werden müsse. Dem gegenüber, meine Herren, gestatten Sie mir, zu bemerken, daß der Marburger Eisenbahn-Ausschuß allen diesen hinsichtlich der Varianten- und Anschlußprojekte an ihn gestellten gesetzlichen Anforderungen Genüge getan, sowohl dem Eisenbahnministerium, als auch der steiermärkischen Statthalterei die entsprechenden Pläne und die Kostenvoranschläge, natürlich unter Berücksichtigung der geforderten Abänderungen, übermittelt hat

und seit dem letzten Frühjahr mit begreiflicher Ungeduld auf eine Erledigung in dieser Sache wartet. Die neuerliche politische Begehung, die im Hinblick auf den Anschluß in Marburg und auf die anderen Varianten im Berichte verlangt wird, hätte also ganz gut im Laufe des Sommers abgehalten werden können. Man hat aber dem Projekte von landeswegen nicht jenen Nachdruck verliehen, der ganzen Angelegenheit nicht jenen starken Antrieb erteilt, nach welchem endlich einmal ein greifbares Ergebnis für so viel Mühe, Arbeit und große Opfer wirtschaftlich schwacher Leute hätte eintreten müssen. Daß sich hinter der Sache für die Beteiligten eine höchst erwünschte wirtschaftliche Perspektive auftut, das braucht man wohl nicht eigens breitspurig, reflektiv auszusprechen. Es ist doch auch schön, erfreulich und wohlverständlich, daß sich der Sinn der vom Weltverkehre abseits liegenden Leute nicht im kleinen Raume verengen will, daß in ihnen etwas von dem lebt, was der große deutsche Geograph Friedrich Ratzel das weiträumige Denken nennt, und was denen, die es haben, eine heilsame Spannung der Kräfte und machtbolle Aneiferung zu wirtschaftlichen und kulturellen Taten zu erteilen vermag.

In der Beilage Nr. 426 wird dann auch in passionierter Gemütschuhmacherei mit vielem Behagen der Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 30. Oktober 1907 benützt, um hinsichtlich des Projektes mit nörgelem Verdrusse zu jagen, daß gegenwärtig die gebotenen Vorbedingungen noch nicht vorhanden seien, mithin eine Bemühung beim Eisenbahnministerium wegen Zuwendung eines Staatsbeitrages erfolglos gewesen wäre. Bis heute hat auch die Regierung trotz eines gegebenen Versprechens des Herrn Eisenbahnministers Dr. v. Derjatta nichts getan, und das gibt dem Landes-Ausschusse leider den angenehmen Anlaß, in unserer Frage eine zuwartende Haltung einzunehmen. Der Regierung paßt es viel besser, den Bau des Donau-Öder-Kanals zu betreiben, der zunächst nur für einzelne Großindustrielle und Kohlen-grubenbesitzer Vorteil und Wert hätte; schon durch einen geringen Teil des hiezu erforderlichen, auf Milliarden sich beziffernden Geldaufwandes könnte uns geholfen werden. Wir haben im Lande ja kaum die notwendigsten Bahnverbindungen und leiden unter den hohen Tariffäßen, wie sie bei den Lokal- und Privatbahnen bestehen. Steiermark ist durch den zweiten Schienenstrang zur Adria auf die Seite gerückt und soll nun noch zu einer Beitragsleistung für einen so kostspieligen Kanalbau herangezogen werden! Daß den gelegentlichen Abordnungen in Wien und Graz

ein gewisses Wohlwollen und aneiferndes Zureden gespendet worden ist, davon, meine Herren, haben die Anhänger des Projektes nichts, im Gegenteil, es muß die ewige, leere Versicherung der Freundschaft wie eine Frozzelei wirken, weil niemals eine greifbare Form des Wohlwollens an den Tag gelegt worden ist. Die Leute wollen doch nahrhaftere Begünstigungen und ersuchte Verschiebungen in den Produktionsverhältnissen.

Die Andeutung, daß hinsichtlich des Betriebsprogrammes mit der Verwaltung der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft verhandelt werden möge, ist überflüssig, denn es ist bereits seit dem 26. September 1906 — also sogar noch vor jener Zeit, über die der Bericht, den ich kritisiere, Rechenschaft gibt —, die Zustimmung der Südbahngesellschaft hinsichtlich der Betriebsübernahme erzielt und ein genau ausgearbeitetes Betriebsprogramm an maßgebender Stelle hinterlegt worden. Ich muß es demnach bemängeln und tadeln, daß man über die Vorarbeiten für das Projekt Marburg—Wies so unrichtige Dinge behauptet. Ja, ja, meine Herren, wir sind halt nicht der Knopf auf Fortunas Mägel! Und trotzdem werden wegen der Bahnverbindung die Bewohner Marburgs und der in Betracht kommenden Täler voll fester Überzeugungskraft und unbeirrbarer Beharrlichkeit in einer Front vereinigt bleiben. Eisenbahnprojektiererei und bitterste Geduldprobe sind nun einmal korrele Begriffe.

Der Landes-Ausschuß sollte allerdings viel tatkräftiger der Regierung gegenüber auftreten, um unser heimatliches Verkehrsnetz endlich besser auszugestalten. Böhmen hat auf je 1 Quadratkilometer 126 Meter Bahnen, Niederösterreich 116 Meter, Schlesien 117 Meter, Oberösterreich 82 Meter, das Küstenland 72 Meter, Steiermark nur 63 Meter. Auf je 100.000 Einwohner berechnet, stellt sich das Verhältnis wohl etwas günstiger, aber auch da ist z. B. Salzburg um mehr als das Doppelte voraus. Auf je 100.000 Einwohner kommen in Salzburg 211 Kilometer Bahnen, in Kärnten 158 Kilometer, in Oberösterreich 122 Kilometer, in Tirol und Vorarlberg 105 Kilometer, in Steiermark 104 Kilometer. Hierbei habe ich die Haupt- und die Lokalbahnen ohne die Kleinbahnen in Rechnung gezogen.

Es wird schließlich in der Beilage Nr. 426 behauptet, daß mit dem bisher veranschlagten Kostenbetrage von 7.100.000 Kronen das Auslangen nicht gefunden werden könne, sondern daß ein weit höherer Betrag zur Erstellung der projektierten Linie Marburg—Wies erforderlich sein werde.

Dies beruht ebenfalls nicht auf Wichtigkeit und Wahrheit, da nach den bisherigen Berechnungen, die die Firma Roessmann und Kühnemann (Artur Koppels Eisenbahnen) hinsichtlich eines Voranschlages veranlaßt hat, ein Mehrerfordernis über 7,100.000 Kronen nicht festgestellt worden ist. Zu diesem Betrage von 7,100.000 Kronen sind die Kosten für den Anschluß in Marburg und für den Anschluß in Wies, sowie die Summen für die einzelnen Verbesserungungen in Betreff der Ribeauberhältnisse zwischen Ansfels, Pitschgau und Wies inbegriffen. Da der Bericht überhaupt von dem Tenor durchzogen ist, man könne dem Marburg—Wieser Projekte bei der gegenwärtigen Sachlage gar nichts zuwenden, weil der Detailentwurf noch nicht endgültig kommissioniert sei und deswegen noch einige Lösungen ausstünden, so möchte ich doch daran erinnern, daß seinerzeit die Sulmtalbahn-Interessenten viel begünstigter behandelt worden sind. Die Sulmtalbahn hat das Land schon zu einer Zeit subventioniert, wo noch kein darauf bezügliches Detailprojekt vorhanden gewesen ist. Nach dem vorgelegten Detailprojekte der Sulmtalbahn hat die politische Begehung im Jahre 1904, und zwar vom 4. bis 12. Juli, stattgefunden. Die Stammaktienbewilligung des Landtages, die in diesem Falle ziffermäßig 400.000 Kronen betrug, sowie das Ansuchen des Landes um eine Unterstützung des Staates sind aber bereits im Jahre 1901, und zwar am 24. Juli, hier in diesem hohen Hause erfolgt. Die Sulmtalbahn ist also um drei Jahre früher aus Landesmitteln gefördert worden, ehe man die politische Begehung der Strecke durchgeführt hatte. Und um den Staatsbeitrag hat sich das Land ebenso früh eingesetzt und doch war damals von einem Detailprojekte noch keine Spur vorhanden, geschweige denn, daß die politische Begehung durchgeführt gewesen wäre. Ich gönne, meine verehrten Herren, wie ich das hier schon ausdrücklich in einer früheren Debatte betont habe, dem Sulmtale als guter, heimatstolzer Steirer aus aufrichtigem Herzen jeden wirtschaftlichen Aufschwung und jede Verkehrssteigerung, aber ich muß doch auch sagen, daß es in der Bewohnerschaft der Stadt Marburg und bei allen übrigen, an dem Projekte Marburg—Wies Beteiligten eine schwer kränkende, ja aufreizende Stimmung hervorrufen muß, wenn man sehen kann, wie bei anderen Projekten eine offene Hand und eine besondere Bereitwilligkeit zu finden waren, wenn man beobachten muß, wie, ich möchte fast sagen, eine förmliche Voreiligkeit für andere am Werke war, während man uns beständig Hindernisse auf Hindernisse in den Weg legte und eine Entscheidung hinaus-

zuziehen sucht, soweit es eben möglich ist. Befreien Sie uns doch endlich, meine Herren, von diesem Stachel herber Enttäuschung! Es sind ja keineswegs übertriebene Forderungen, die die Freunde des Projektes erheben. Sie streben darnach, den Gesichtskreis wirtschaftlicher Möglichkeiten wesentlich ausgeweitet zu sehen, sie wollen Leben heischende Werte mit ihrem Gefolge von Nutzen und Wohlbabenheit nicht länger brach liegen lassen, sie möchten die materiellen Verhältnisse heben und die Grundlagen des praktischen, täglichen Lebens stärken und befestigen. Aber mit der Annahme des Antrages, den vorhin der Herr Abgeordnete Sagenhofer gestellt hat, bekommen wir nur eine Spielmonze, die Blech bleiben und nie blankes Gold werden wird.

Was den zweiten Bericht anbelangt, es ist diese Beilage Nr. 427, so muß ich hiezu gleichfalls Verchiedenes bemerken. Auch in diesem Berichte tritt deutlich ganz dieselbe Absicht zutage, die ich beim eben behandelten Berichte schon kritisiert und getadelt habe, das ist die Absicht, das Projekt als höchst fadenscheinig hinzustellen, an ihm zu tiifeln und zu deuteln und es herunterzusetzen, um nur ja dem Landtage, der Regierung und weiß Gott noch wem den möglicherweise doch vorhandenen Gusto an dem Projekte zu verderben. Um es kurzweg zu sagen, aller stilistischen Winkelzüge und reservationum mentalium entkleidet, lautet auch in dieser Beilage das Endurteil dahin: Das Land kann sich für eine so schwierige und teure Bahn, wie sie die Marburg—Wieser Bahn wäre, durchaus nicht einsetzen. Da heißt es gleich in der Einleitung (liest):

„Obwohl sich die Trasse dieses Bahnprojektes ausschließlich nur im Hügellande bewegt, wird deren Ausführung mit mannigfachen Schwierigkeiten verbunden sein, welche einen wesentlich höheren, als den normalen Kapitalsbedarf bedingen werden.“

Gegen diesen Entwurf habe ich mich bereits bei der Besprechung des früheren Berichtes gewendet, ich rüde also im Texte weiter und lese da (liest):

„In erster Reihe kommen hier die geologischen Verhältnisse in Betracht, die insoweit als ungünstig für die Bauausführung bezeichnet werden müssen, als der gesamte Linienzug in den Bereich der neogenen Formation zu liegen kommt.“

Ich bitte, meine Herren, da werden sogar die Geologen beschworen, um aus dem Gesichtswinkel einer pessimistischen Erfahrung die ganze Frage unter der Hand verwirren zu helfen. Das ist für mich, gelinde gesagt, die Schneegrenze des guten Geschmacks. Ich bin leider nicht so naiv, an dem Ver-

jagen aller meiner Beweise gegenüber der offiziellen Verschliffenheit maßgebender Herren zu zweifeln, aber ich möchte zu bedenken geben, daß 35 Kilometer von den 43 Kilometern unserer Bahn ganz in der Ebene liegen, das ist auf einem Wiesengrunde ohne wesentliche Verschiedenheit, wie er wahrscheinlich in Mittelfeiermark überall zu finden sein dürfte. Ich vermag mit meinem Laienverstande nicht einzusehen, weswegen das Sulmtal günstigere, weniger schwierige geologische Verhältnisse für den Bahnbau haben sollte, als das Böhnitz-, das Langen-, das Saggautal. Acht Kilometer sind schwieriges Terrain, das gebe ich zu, und zwar meine ich da die Partien im Pottsgau und beim Böhnitzberge.

Aber die passive Resistenz gegenüber dem Projekte geht im Berichte weiter, indem es dort heißt, es würden umfassende Vorkehrungen gegen Rutschungen zu treffen sein. Es wird da also ein förmlicher Ausblick auf zukünftige Eisenbahnunglücke angedeutet. Weiters macht der Bericht geltend, daß der erforderliche Baustein sowohl, als der zur Oberbaulegung erforderliche Schotter von weiterher bezogen werden müßten; desgleichen würden die nötigen Holzquantitäten sowie die Schwellen größtenteils von auswärts zu beschaffen sein. Mein Gott, klingt das traurig! Wem geht da nicht ein Fackelzug durch das Hirn? Für das Unternehmen des Sulmtalbahnbaues, wo hinsichtlich der Materialbeschaffung beiläufig die gleichen Zustände und Bedingungen gegeben waren, sind eher die Verhältnisse, was die Steine und den Schotter anlangt, ungünstigere gewesen; da hat man derartige Argumente nicht gesucht und nicht gefunden. Das war eben ein Projekt, das den Machthabern des Landes gepaßt hat, und insofgedessen ist alles ganz geschmiert und gut gegangen. Aber bei der Marburg-Wieser Bahn muß man aus allen Richtungen Hemmnisse zusammenklauben und konstruieren, um ja dieses Projekt unmöglich zu machen oder dessen Verwirklichung zu verzögern. Gegen die Sieghaftigkeit solcher Vorurteile kommt leider keine empirische Wahrheit auf.

Ich möchte jedoch trotzdem zu der Behauptung hinsichtlich der Schotter-, Bausteine- und Holzbeschaffung ein paar Worte bemerken. Steine haben wir in den schönen Brüchen im Langental, in St. Georgen und auf dem Böhnitzberge hinlänglich. Wenn die Herren es nicht glauben wollen, so können Sie sich davon auf einer Fahrt durch das Bahngebiet nicht schwer persönlich überzeugen. Was das Holz betrifft, so kann ich bloß sagen, daß z. B. die Waldbestände des Grafen Schönborn reichlich Holz liefern werden. Dieser

Großgrundbesitzer ist heute gar nicht in der Lage, das Holz entsprechend verwerten zu können, da es ihm infolge des Mangels an einer geeigneten Verkehrsverbindung vielfach überständig wird und er nicht in den Stand versetzt ist, für das Holz auch nur einen halbwegs anständigen Preis zu erzielen. Übrigens sind wir nicht auf die Forste des Herrn Grafen Schönborn allein angewiesen; ich erinnere daran, daß in unmittelbarer Nähe, im Pottsgaugebiete, auf dem Nadel und auf der Koralpe so viel Holz vorhanden ist, daß wohl nicht die Rede davon sein kann, es müsse das Holz in erschwerender Weise von auswärts beschafft werden.

Wozu diese schlimmen Prophezeiungen? Der Schlüssel zum Verhalten der Herren steckt für mich längst im Schlupfwinkel der Unbegreiflichkeit. Natürlich wird auch am Schlusse dieses zweiten Berichtes hervorgehoben, daß die vom militärischen Standpunkte aus gestellten Forderungen einen ziemlich bedeutenden Umfang hätten, insofgedessen sich die Kostenfrage erheblich erschwere. Gestatten Sie mir, darauf zu erwidern, daß die Wünsche des Kriegsministeriums längst erfüllt und auch bereits in dem Kostenvoranschläge berücksichtigt worden sind; hierüber braucht sich zunächst niemand weiter den Kopf zu zerbrechen. Was die Einmündung der Marburg-Wieser Bahn in die Südbahn nächst Marburg anlangt, die auch in diesem Berichte als finanzieller Bauwau aufmarschiert, so habe ich mich ja damit schon in meiner Polemik gegen die Beilage Nr. 426 befaßt und kann mir daher an dieser Stelle jedes weitere Wort hierüber erlassen. Am Schlusse des zweiten Berichtes donnert als Schreckschuß der Alarm, acht Millionen werde die Bahn angesichts aller Erschwernisse mindestens kosten.

Nun, meine Herren, es ist bei einer solchen Sachlage durchaus nicht angenehm und leicht, sich für ein Bahnprojekt einzusetzen zu müssen; ich habe das Wort in dieser Debatte darum mit jenem gemischten Gefühle ergriffen, mit dem man ein Gebiet betritt, auf dem ungeahnte Schwierigkeiten erwachsen sind, derer Herr zu werden, man der eigenen Kraft nicht gut vertrauen kann, da es ja fast unfruchtbar ist, für eine andere Ansicht zu werben, wo bereits der Eisenbahnausschuß durch den Mund seines Berichterstatters von vornherein Widerstand leistet. Der Bericht des Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten ist samt dem Antrage, der uns geboten worden ist, durchaus nicht das, was uns vollauf nach so langem Zuwarten befriedigen kann. Im Gegenteile, ich erblicke darin höchstens den Wert einer rein akademischen und theoretischen Erörterung, einer bloß platonischen Anerkennung, ganz im Sinne der geschilderten verzögern-

den und schließlich immer wieder an dem Bauprogramme nörgelnden Tendenz. Verzeihen Sie, meine Herren, für mich ist dieser Antrag ein Schleifer, der gemacht wird, um die Leute der Marburg—Wieser Bahn, die etwas ungestüm aufgetreten sind, vorübergehend zu befriedigen, um ihnen beruhigend, beschwichtigend zu sagen: Es wird schon etwas geschehen, laßt uns nur etwas Zeit, nur nicht so hastig! Und während der gewonnenen Zeit, die zu einer Verwirklichung des Projektes aufgewendet werden sollte, kommen dann so viel neue Projekte, die als viel wichtiger und wertvoller erkannt werden, wobei das Aschenbrödel Marburg—Wies neuerdings nach rückwärts geschoben werden kann, um vielleicht gar nicht mehr in den Vordergrund zu gelangen. Nach jahrelanger Tätigkeit sind also aus den bergehoch angehäuften Resolutionen, Protokollen, Begehrschriften u. s. w. als winziges Mäuslein unbestimmte Hoffnungen auf ein späteres „Vielleicht“ herausgekommen. Sie können mir darum als Vertreter der Interessen der Stadt Marburg nicht zumuten, daß ich mich einem solchen Antrage anschließe, wie ihn der Herr Abg. S a g e n h o f e r als Berichterstatter vorgeschlagen hat. Die Begründung des Antrages war ja recht freundlich und hübsch, aber auf solche Prämissen hätte ich eine andere Konklusion erwartet. Was der Herr Abg. S a g e n h o f e r dem hohen Hause zur Annahme empfahl, das haben wir ja bereits im Jahre 1905 zugestanden bekommen. Damals hat der hohe Landtag nach dem Antrage des Eisenbahn-Ausschusses und desselben Berichterstatters, Herrn Abg. S a g e n h o f e r, unter anderem beschlossen (liest):

„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.“

Damals, meine Herren, ist also sogar von grundsätzlicher Geneigtheit für eine Unterstützung aus Landesmitteln ausdrücklich die Rede gewesen; heute geht man trotz meines Antrages dem fürsorglich und fürsichtig aus dem Wege und trachtet, alles ins k. k. Eisenbahnministerium hineinzuschieben. Der tröstende Hinweis auf das nunmehr in Aussicht stehende große Eisenbahnprogramm zieht für mich nicht; wenn man die Bahn Marburg—Wies unter allen Umständen hiebei gebührend sichergestellt haben wollte, müßte der Antrag des Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten

ganz anders klingen. Im Herbst 1905 ist dann ferner beschlossen worden (liest):

„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.“

Ich bitte, meine Herren, wenn man bereits vor drei Jahren einen bestimmten Auftrag gegeben hat, bei der Regierung allen Ernstes Schritte zu unternehmen, damit das Projekt Marburg—Wies endlich nicht mehr die Phantasie allein beschäftige, kann man doch das heute Beantragte nicht als eine Errungenschaft bezeichnen. Wenn man bedenkt, daß in diesen drei Jahren vom Herbst 1905 bis zum Herbst 1908 nichts geschehen ist, um das Projekt zu fördern, ja daß man sich jetzt auf die Betonung des alten Antrages, der nur in eine andere Form gesteckt ist, beschränkt, dann kann man eine gewisse Bitterkeit in seinem Innern nicht verwinden und unterdrücken. Prüfen Sie, ich bitte darum, diesen Fall nicht an der hergebrachten Schablone, sondern an der Skala Ihres Rechtsgefühles! Verzeihen Sie, daß ich das zum Ausdruck gebracht habe; ich bin aber dazu als gewissenhafter, pflichtgetreuer Vertreter der Stadt Marburg verhalten, und als Augen- und Ohrenzeuge von so vielen stürmischen Eisenbahntagen möchte ich nicht mit dem Bewußtsein belastet zur Wählerschaft zurückkehren, die subkutane Gegnerschaft in Sachen des Bahnbaues Marburg—Wies nicht gehörig bloßgelegt zu haben. Ich weiß es leider, daß alles, was man in diesem hohen Hause zu Gunsten des erwähnten Projektes der Mehrheit vorbringt, verhallt. Jedes Pro, das man auführt, wird da winzig klein, schwindet für Sie ohne Ansehung des Tatsächlichen zur Mücke, und jedes Kontra der Widersacher schwillt dafür zum Mammut empor. Da können Sie es uns nicht verargen, wenn wir alle Versicherungen wohlwollender Empfindungen als Mimikry der geheimen Gegnerschaft, als einen Deckmantel für eine gewisse Feindseligkeit ansehen. (Abg. Dr. G r a f: „Dagegen muß protestiert werden.“) Ich kann mich davon nach den gewonnenen Erfahrungen leider nicht abbringen lassen. Nur die Grundsätze hat man wirklich, die man im Handeln auch einhält und befolgt. Nicht das entscheidet, was die Menschen sagen, sondern was sie tun; es nützt wenig, mit dem Munde zu loben, wenn die Handlungen das nicht bekräftigen. Ich will niemand fränken, aber auf einen

Illusionsmord mehr oder weniger kommt mir heute nicht an.

Der Herr Referent Sagenhofer kredenzte für mich den Vermutbecher der Asfese, allerdings mit einer höflichen Verbeugung vor der hohen verkehrstechnischen und wirtschaftspolitischen Bedeutung des Projektes; aber der Vermutbecher ist es doch, und ich gedenke diesen Trank wahrhaftig nicht zu schlürfen. Ich weiß, nicht immer ist die Frucht der Zweck der Natur, manchmal war's nur auf die Blüte abgesehen; aber mein Antrag steuert rücksichtslos auf die Frucht los und verzichtet auf jede Floskel. Und auch meine Wähler haben nicht die Empfänglichkeit für den illusionistischen Inhalt solcher hinhaltender Anträge nach dem Schlage des vom Eisenbahnausschusse empfohlenen; sie haben längst den Ernst gelernt, diese Wortprägungen auf ihren realen, tatsächlichen Wert zu prüfen. Ich glaube, meine Herren, soviel Intellekt werden Sie doch in meinem Oberstübchen vermuten, um einzusehen, daß ich mich auf eine derartige unsichere Anwartschaft nicht einlassen kann. Ich will durch Tatsachen belehrt, durch Gründe überzeugt werden, denn ich gehöre zu dem Geschlechte jener, die begreifen wollen, wo sie lieben sollen.

Der Antrag des Herrn Abg. Sagenhofer gibt für mich im besten Falle einen dekorativen Effekt in allgemeinen Sätzen, die jeder praktischen, zahlenmäßigen Bedeutung entbehren; zwischen dem Antrage des Eisenbahnausschusses und dem meinigen sind gewaltige Unterschiede, essentielle, würde ein Rathederjurist sagen. Daß solche krasse Verschiedenheiten zwischen den beiden Anträgen herrschen, das bestätigten mir schon die Begleitererscheinungen bei der Beratung im Eisenbahnausschusse selbst. Dort bereits hat man das Schärfen der Schwerter und das Spitzen der Pfeile sehr deutlich gehört. Es ist die mir unbegreifliche Angst zutage getreten, es könnte vielleicht ein anderes Eisenbahnprojekt durch den Entwurf Marburg—Wies verdrängt werden, es könnte jenem von diesem die Sonne verstellt werden und am Ende sogar für die Landes-Hauptstadt Graz, die gegenwärtig an verschiedenen Eisenbahnfragen stark beteiligt ist, eine Beeinträchtigung eintreten. Meine Herren, zu einer Gegnerschaft gegen die allen teure Hauptstadt Graz oder auch nur zur geringsten Verkürzung ihrer Verkehrsangelegenheiten wird sich ein anständiger Steirer niemals hergeben, am allerwenigsten in dieser Körperschaft. Ich glaube, auch in Marburg ist kein Mensch, der nicht der Landeshauptstadt Graz ohne Zuck und Wuck vom ganzen Herzen zugetan wäre und ihr nicht wünschen würde, sie möge

das erreichen, wessen das Haupt des Landes politisch und wirtschaftlich dringend bedarf. Aber auf Kosten der Stadt Marburg, auf Kosten der untersteirischen Verkehrsbedürfnisse sollen und dürfen diese Wünsche nicht realisiert werden, und das ist gewiß auch niemals in der Absicht der maßgebenden Persönlichkeiten von Graz gelegen gewesen.

Ich weiß, daß viele unter Ihnen sind, die sich mit dem Antrage des Herrn Abg. Sagenhofer zufrieden geben, und ich kann denen gegenüber nur sagen, ich bleibe der zweifelhüchtige Thomas; wenn ich den Eindrücken, die ich hinsichtlich der Frage des Projektes Marburg—Wies hier seit Jahren empfangen habe, trauen darf, so ist dieses Bekenntnis einer pessimistischen Anschauung und Erfahrung in Betreff der Bereitwilligkeit der entscheidenden Mächte vollauf gerechtfertigt. Es steigt mir der kummervolle Verdacht auf, daß man den Antrag des Eisenbahnausschusses nur dazu benützen möchte, um die Angelegenheit des Marburg—Wieser Projektes ad kalendas graecas zu vertagen; wie man heute das Bestehen der Sulmtalbahn höchst absonderlicherweise als ein Hindernis für das Zustandekommen der Marburg—Wieser Bahn bezeichnet, so wird man vielleicht später andere Projekte in das Vordertreffen bugzieren, um den Interessenten der Marburg—Wieser Bahn sagen zu können: „Ja, wäret ihr früher gekommen, um Gotteswillen, jetzt sind viel bedeutsamere Projekte da. Bei der starken Inanspruchnahme des Landesjäckels, bei der außerordentlichen Vielgestaltigkeit und Häufigkeit der Projekte sind wir zu unserem Bedauern nicht in der Lage, eurem Bauplane, der erst verspätet kommt, eine besondere Hilfe widmen zu können.“

Von den Sulmtalbahn-Interessenten, denen aus unseren Bestrebungen wahrlich nie ein Hindernis oder gar eine Gefährdung ihrer Arbeiten erwachsen ist, kann ich wohl ohne Überhebung erwarten, daß sie uns dulden. Freilich verlangt Sichdulden oft mehr gegenseitige Rücksicht, als sich lieben.

Ich kann den Antrag des Herrn Abg. Sagenhofer, so sehr mich, wie schon erwähnt, manches in der Begründung aufrichtig freut, nicht mit Dankbarkeit bekränzen, sondern muß meinen Antrag, den ich gemeinsam mit meinem verehrten Kollegen und Leidensgenossen Stiger eingebracht habe, aufrecht halten. Dank der inneren Notwendigkeit wirtschaftlich berechtigter Gedanken bleibt das Projekt, mag es noch so oft totgesagt oder als überholte, durchgefallene Idee bezeichnet werden, doch eine in den Werdeprozeß der Verkehrsentwicklung des Landes eingefügte Tatsache, die solange die Unruhe der Geister bleiben wird, bis

man sich mit ihr entsprechend abgefunden hat. Sie, meine Herren, werden darüber nicht zur Tagesordnung übergehen können, und am allerwenigsten werden Sie mit der bisher verfolgten Taktik die Frage verschwinden machen oder über sie hinwegkommen, denn Druck erzeugt Gegendruck. Die Ansicht und den Willen des Eisenbahn-Ausschusses in Ehren, aber er ist nicht dieses Landtages Hausmeier, denn was der Eisenbahn-Ausschuß beschließt, kann unter Umständen im hohen Hause eine entsprechende Korrektur erfahren; die Abstimmung hier im Landtage ist nicht zu einer bloßen Förmlichkeit abgeplattet, und es werden daher Sie, meine Herren, nach ureigener Überzeugung und Einsicht entscheiden. Ich bitte Sie, lassen Sie diese Einsicht zu budgetären Ansätzen kommen und helfen Sie mit, einem Teile der steirischen Bevölkerung den empfindbaren Druck der ökonomischen und sozialen Gewalten zu mildern.

In den Gegenden, die von der Bahn durchzogen werden soll, entwickelt sich bedauerlicherweise noch immer alles im Tempo des Turn und Taris'schen Postwagens. Es ist nicht mehr als gerecht und billig, daß jene Bevölkerung immer ungestümer fordert, man möge ihren wichtigsten Lebenswünschen endlich einmal entgegenkommen. Das Projekt wird weder eines natürlichen Todes — durch die Entmutigung und freiwillige Aufgabe der Anhänger, — noch eines unnatürlichen Todes — durch gewaltsame Unterdrückung — sterben; die Partisane dieser Verkehrsader werden sich vielmehr in der Souveränität ihres guten Bewußtseins standhaft und stahlhart an die Tatsache halten, daß die Tore, die in das Reich des Erfolges führen, sich nach innen öffnen und in großen Lettern die Aufschrift tragen: Man bittet, recht kräftig zu stoßen!

Ich habe bereits früher gestreift, daß namhafte Opfer gebracht worden sind, und im Zusammenhange damit auch erwähnt, daß der größte Teil der am Bahnbau Interessierten sich in enger Lebensführung bewegen und in kargen wirtschaftlichen Verhältnissen bestehen muß. Ich bitte, zu bedenken, meine Herren, daß Sie es der Bevölkerung erst möglicher machen sollen und müssen, die Lasten, die das gesamte Leben heute auferlegt, besser und bequemer zu ertragen; wenn man diese Bevölkerung, die ohnehin keine hervorragende Steuerkraft hat, nicht in ihren wirtschaftlichen Bedingungen unterstützt und kraftvoll unterfängt, so wird sie nicht in der Lage sein können, weiterhin eine Entwicklung zu nehmen, wie sie im Interesse des Heimatlandes, im Interesse des Staates als wünschenswert, als notwendig erscheint. Wie sollen heutzutage Landwirtschaft und Industrie,

Gandel und Gewerbe steuerkräftig sein und bleiben, wenn ihnen nicht Eisenbahnverbindungen zu Gebote stehen? Die Stadt Marburg knüpft naturgemäß an das Projekt besondere Hoffnungen. Marburg, an dem verkehrspolitisch viel gesündigt worden ist, erwartet sich von der Erschließung des großen produktiven Hinterlandes mit Recht einen Aufschwung von Handel und Wandel. Trotz der vielen Einwendungen, die hinsichtlich der Kohlenangelegenheit erhoben worden sind, vermag ich doch nicht einzusehen, warum die Stadt Marburg durch den Bau der Bahn nicht zu billigerer Kohle gelangen könne. Es besteht ja keine Monopolverfrachtung, und die künftigen Maßnahmen der Tarifpolitik heute schon ins Treffen zu schicken, von ihnen als etwas Feststehendem in einem uns ungünstigen Sinne zu reden, das halte ich mindestens für verfrüht und unangebracht. In neuerer Zeit hat man sich auf diese Kohlenfrage gestürzt; viel uns Gegnerisches verbräut damit seine Feindschaft wider das Projekt. Das gehört mit zu jenen Schwierigkeiten, die künstlich gemacht werden und die man aus allen Winkeln zusammen sucht, um etwas gegen den Bahnbau Marburg—Wies trumpsmäßig auszuspielen zu können.

Weil die Bevölkerung der in Betracht kommenden Gebiete so tapfer auf dem Damme steht und immer und immer wieder begehrt und verlangt und im Sinne der Projektausführung arbeitet, brauche ich es wohl nicht zu sagen, daß der Bahnbau nichts weniger als ein persönlicher Sport von mir ist. Glauben Sie ja nicht, die Angelegenheit gehe nur gerade gegenwärtig bei einigen im Schwange und sie sei nur in der Stidluft eines gewissen Klüngels zu Hause. Die zahlreichen Eisenbahntage, die auf der Rednertribüne beim Herrn Berichterstatter aufgestapelten Begehr- und Bittschriften beweisen doch hinlänglich, wie sehr, wie allgemein sich die Überzeugung von dem Werte und Nutzen der Bahn eingelebt hat. Das stützt mir die Gewißheit, daß die Sache nicht früher zur Ruhe kommen wird, bis man ihr gehörig gerecht geworden ist und ihr entsprechend Genüge getan hat. Ich vermag darum nicht einzusehen, warum man diese Frage wieder weiterzuschieben trachtet und sich noch einmal von der endgiltigen Entscheidung drücken will. Man täusche sich darüber nicht: Das Temperament, das zu Gunsten des Projektes wirkt, wird nicht zur Blutleere ablassen, die Interessenten werden weder durch Mißerfolge geschmeidet, noch durch Kränkungen der Gerechtigkeit entmutigt, mit feuriger Beflissenheit und Beharrlichkeit weiterarbeiten. Die Angelegenheit des Baues der Marburg—Wieser Bahn ist für sie ein Herzpunkt aller

Wünsche, sie schließt für Marburg und die übrigen daran beteiligten Orte die ernste Zielkraft alles wirtschaftlichen Begehrens in sich. Ich glaube, daß die bittere Wartezeit wohl endlich einmal vorüber sein sollte. Die sich für das Projekt einsetzenden Persönlichkeiten und mit ihnen die auf Erfüllung harrende Bevölkerung haben in der Frage des Bahnbauens die Wasser- und Feuerprobe der Geduld längst abgelegt. Das Bahnprojekt steht ja bekanntlich seit dem Jahre 1868 in der Öffentlichkeit. Es haben zwar Änderungen plangreifen müssen und es hat leider Zeiten gegeben, wo die Sache nicht mit dem nötigen Eifer betrieben worden ist, aber immerhin lebt der Gedanke seit dem Jahre 1868. Setzen Sie also, meine Herren, heute hinter die parlamentarische Gewissensfrage, ob die Bahn gebaut werden soll oder nicht, statt einer fest bejahenden Antwort nicht neuerdings Fragezeichen auf Fragezeichen! Wir verlangen Klarheit, meine Herren! Gewiß wird nicht einer von Ihnen bewußt an den Rebeln mitbrauen helfen, zwischen denen der Eisenbahn-Ausschuß Wies—Marburg und sein Anhang bislang herumtappen mußten. Ich begrüße diese Debatte als frischen Luftzug, der klare Ausblicke schafft, und ich hoffe, daß mir manches kräftige Wörtlein, das ich heute gebrauchen mußte, von der gegnerischen Seite nicht übel angekreidet werden wird. Es gibt Redner, die den Ruf des Dichters: „Rede Dolche, rede Schwerter“ mißverstehen, denn sie reden leider auch Mistgabeln. Ich schmeichle mir, meine Herren, in einen so geschmacklosen Fehler niemals, also auch heute nicht verfallen zu sein.

Ich habe vor den Zahlen-Kolonnen unseres Landes-Finanzministers den schuldigen Respekt, aber ich vermag nicht einzusehen, warum die Stammaktien-Bewilligung in der Form, wie sie in meinem Antrage vorgesehen ist, eine besondere Schwierigkeit zu bedeuten habe. Die Zahlung der Stammaktien, nach der durch fünf Jahre je eine Rate von 200.000 K fällig werden soll, wirkt ja doch das Geld nicht weg, es bleibt ja dem Lande erhalten. Es kann sich nur um die Verzinsung drehen; ich meine aber, daß bei Verkehrswegen und Verkehrsmitteln, die die öffentlichen Gewalten schaffen, der landläufige Begriff kaufmännischer Rentabilität und Kapitalanlage von vorneherein ausgeschaltet bleiben müsse. Da ist der staats- und volkswirtschaftliche Nutzen in allererster Linie ausschlaggebend. Und durch die Hebung der Steuerkraft fließt ja doch nach und nach eine Art der Verzinsung zurück. Freilich läßt sich das nicht in ziffermäßige Voranschläge bringen. Eine rationelle Volks- und Staatswirtschaft baut und erhält Land- und Wasserwege,

ohne sie von Anlagekosten und Geldertrag abhängig zu machen.

Meine verehrten Herren! Die Richtlinie Ihres Interesses als Abgeordnete des ganzen Landes muß die Frage des Bahnbaues Marburg—Wies streifen, Sie können ihr auf die Dauer nicht ausweichen. Es ist allerdings eine sehr hohe Summe, die gewidmet werden soll, das gebe ich zu, aber diese Summe wird, wie ich schon ausgesprochen habe, unter allen Umständen indirekt ihre Verzinsung sehr bald finden durch den vielfachen und reichlichen Nutzen, den die Bahn in jenen Gegenden stiften wird. In der Bilanz, die ich hiemit andeute, werden die Ausgaben durch die geschaffenen Werte vollkommen gerechtfertigt. Solche Erwägungen sind nicht in den Wind zu schlagen, da sie bei der Beurteilung doch ausgiebig ins Gewicht fallen.

Das ist das Amen, das ich vorläufig in dieser Sache gesprochen haben wollte. Ich habe Sie am Schlusse nur noch zu bitten, dem Antrage des Eisenbahn-Ausschusses nicht zuzustimmen und dafür meinen Antrag, den ich in vollem Umfange aufrecht halte, zum Beschlusse zu erheben.

Landeshauptmann: Herr Abgeordneter halten also den Antrag aufrecht, wie er in der Beilage Nr. 271 niedergelegt ist und welcher lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen, es sei für den Bau der normalspurigen Bahn Marburg—Wies der Betrag von einer Million Kronen in Stammaktien aus Landesmitteln, auszahlbar in fünf Jahresraten zu je 200.000 Kronen, zu bewilligen.“

Abg. Wastian: Ja.

Landeshauptmann: Nachdem dieser Antrag vom hohen Hause dem Eisenbahn-Ausschusse überwiesen worden und von demselben ein Antrag über denselben gestellt worden ist, habe ich neuerlich die Unterstützungsfrage zu stellen.

(Der Antrag wird genügend unterstützt.)

Abg. Schweiger (L.-G. Leibnitz): Hoher Landtag! Ich habe mich bei der Verhandlung dieses Gegenstandes zum Worte gemeldet, um die Verhältnisse zu schildern, welche die einzelnen Bezirke betreffen, welche ich hier zu vertreten habe. Ich habe in diesem hohen Hause öfters gehört, daß die Oststeiermark eines der vergessenen Lande sei. Ich habe Gelegenheit gehabt, mich von der Wichtigkeit dieses Ausspruches zu überzeugen, allein jetzt wird dort Abhilfe geschaffen, nachdem ja eine Bahnverbindung zwischen Friedberg und Aspang hergestellt wird. Auch in der südwestlichen Steiermark gibt es solche vergessene Bezirke, und dies sind vor allem die Bezirke Arnfels und Eibiswald. Da

dürfte mir jemand einwenden, es sind ja Eisenbahnen dort, es besteht ja schon über 36 Jahre die Graz—Köflacher Eisenbahn, welche bis Wies ausgebaut ist, und im vergangenen Jahre wurde auch die Sulmtalbahn dem Verkehr übergeben.

Es ist ja richtig, meine Herren, diese genannten Bahnen berühren aber nur einen kleinen Teil des Bezirkes Eisbismwald und das ganze Hinterland, welches noch große Holzbestände u. dergl. zu verfrachten hätte, hat wegen der weiten Entfernung wenig oder nichts von diesen Bahnen.

Durch den Bau der Sulmtalbahn wird aber nur für die oberen Gemeinden des Leibnitzer Bezirkes, wie auch für einen Teil des Bezirkes Arnfels Abhilfe geschaffen und es kann daher die Bahn die Gesamtheit nicht befriedigen, weil ja das Hinterland, wie zum Beispiel die Gemeinden Leutschach, Schloßberg, Glanz, Eichberg, Kappel und Oberhaag, zu weit von den Bahnstationen entfernt liegen und daher ihre Produkte nicht recht verwerten können, und sind jetzt gezwungen, um einen Absatz zu finden, ihre Produkte über den Karnerberg zu schleppen und an der Bahnstation Ehrenhausen zu verfrachten.

Erlaube mir noch zu bemerken, daß der Bezirk Arnfels lange Zeit zur Bahnstation Wies oder Pölsing-Brunn gar keine Zufahrtsstraße hatte, bis endlich vom Bezirke Eisbismwald vor einigen Jahren eine Straßenverbindung von der Gemeinde Pitschgau bis Wies hergestellt wurde.

Der Bezirk Arnfels, wie auch einige Gemeinden des Bezirkes Eisbismwald haben daher ein sehr großes Interesse an dem Ausbaue der Bahnlinie Marburg—Wies.

Es hat sich zu diesem Zwecke in Marburg ein rühriges Komitee gebildet, welches auch von den Mitgliedern des Arnfelder Eisenbahn-Ausschusses stark unterstützt wird, welches alles in Bewegung setzt, um den Ausbau der Bahnlinie in kurzer Zeit zu ermöglichen. Es haben Bezirke, Gemeinden und Private Stammaktien gezeichnet und ich glaube, der steiermärkische Landtag, wie auch die hohe k. k. Regierung werden sich gegen diesen Bahnbau nicht ablehnend verhalten, und werden, was ich ja voraussetze, denselben fördern und ermöglichen, sodaß zum Baue der Bahn geschritten werden kann.

Mit Rücksicht auf die soeben angeführten Gründe werde ich für den Antrag **W a s t i a n** stimmen und für den Bau dieser Bahnlinie eintreten. Damit schließe ich.

Abg. Nathausky (St.-G. Voitsberg): Hoher Landtag! Wenn ich zu dem vorliegenden Antrage das

Wort ergreife, so tue ich es, um mit wenigen Worten, vielmehr Ziffern, den wirtschaftlichen Wert der Marburg—Wieser Bahn zu behaupten, niemandem zuliebe, niemandem zuleide, nur ganz sachlich. Gegen den Vorwurf, daß mich irgendein persönliches Interesse veranlassen könnte, meinen Bedenken Ausdruck zu geben, schützt mich der Umstand, daß ich selbst Besitzer eines Kohlenwerkes bei Wies bin und somit als Geschäftsmann nur alle Ursache hätte, meinen Bedenken nicht Ausdruck zu geben.

Die projektierte Marburg—Wieser Bahn ist schon von allem Anfang an als hauptsächlich Kohlenverfrachtungsbahn mit der Bestimmung gedacht worden, die Stadt Marburg und ihre Umgebung durch niedrigere Frachten infolge Ersparung des Umweges über Graz billiger mit Kohle aus dem Wieser Reviere zu versorgen, als dies früher der Fall war. Nun hat aber die mittlerweile erbaute Sulmtalbahn den gleichen Zweck im Auge gehabt, und da sich diese nicht mehr aus der Welt schaffen läßt, sondern mit ihr gerechnet werden muß, so ist es vor allem nötig, zu untersuchen, ob und wie weit die Sulmtalbahn ihrem Zwecke entspricht und ob durch die projektierte Marburg—Wieser Bahn noch weitere Frachtersparnisse in einer Höhe erzielt werden könnten, welche deren Bau rechtfertigen. Aus dem vorliegenden vergleichenden Grafikon der Projektionslinie Marburg—Wies und dieser Linie mit Benützung der Sulmtalbahn geht hervor, daß die letztere Linie eine Bahnlänge von 57 Kilometern, und da sich ihre Nivelette nicht über Steigungs- und Gefällsstrecken von 15 pro Mille erhebt, auch die gleiche Tarislänge hat. Bei der Marburg—Wieser Bahn liegt die Sache anders. Ihre Bahnlänge beträgt 43 Kilometer, wovon 12.6 Kilometer auf Strecken mit Steigungen über 15 pro Mille entfallen. Für derartige Steigungstrecken wird die Tarislänge mit der anderthalbfachen Bahnlänge berechnet, sodaß die Tarislänge der Marburg—Wieser Bahn mit Rücksicht auf den 50prozentigen Zuschlag für 12.6 Kilometer Steigungstrecken mit rund 49.5 Kilometern in Rechnung zu ziehen ist. Die Marburg—Wieser Bahn ist somit, da für alle tarifariischen Vergleiche und Berechnungen die Tarislänge, nicht die Bahnlänge zugrunde gelegt werden muß, nur um wenige 7½ Kilometer kürzer als der Weg über Leibnitz mittels der Sulmtalbahn. Die Baukosten der Marburg—Wieser Bahn sind nach dem Berichte des Landes-Ausschusses mit zirka 8 Millionen Kronen angenommen. Erfahrungsgemäß werden daher derartige Anschläge, namentlich in diesem Falle, wo sich ein größerer Teil der Linie im Aufschuterrain bewegt, überschritten,

überschritten auch deshalb, weil bekanntlich die Materialpreise und Arbeitslöhne eine fortwährende Steigerung erfahren. Wenn somit schon aus diesem Titel mit aller Wahrscheinlichkeit eine Überschreitung der Kosten zu befürchten ist, so wird sie ganz sicher aus dem Titel werden, daß mit Rücksicht auf den Umstand, daß bei der sehr zweifelhaften Rentabilität die Bewilligung zur Ausgabe von Prioritätsobligationen seitens des Staates kaum zu erreichen sein dürfte, somit nur Prioritätsaktien ausgegeben werden dürften, gewiß nur mit 80 oder 85 Prozent eine Begebung der Papiere möglich sein wird.

Aber selbst angenommen, daß mit dem Betrage von 7 Millionen oder 8 Millionen Kronen das Auskommen gefunden würde, so würde bei der so unbedeutenden zu erzielenden Wegführung um nur $7\frac{1}{2}$ Kilometer der Kilometer Wegführung die Riesensumme von zirka 1,100.000 Kronen kosten, ein Fall, der im Eisenbahnbaue vielleicht noch gar nie da war. Wie enorm hoch dieser Betrag ist, geht, um nur ein Beispiel herauszugreifen, daraus hervor, daß bei der Radlbahn, durch welche eine Wegführung zwischen Steiermark und Kärnten um etliche 70 Kilometer erzielt würde, der Kilometer Verkürzung nur zirka 77.000 Kronen kosten würde, während er also bei der Marburg—Wieser Bahn nichts weniger als rund fünfzehnmal so teuer käme. Nehmen wir an, daß aus dem Wieser Reviere jährlich 10.000 Waggons Kohle auf der projektierten Marburg—Wieser Bahn verfrachtet würden, was aber in absehbaren Zeiten nicht der Fall sein wird, da nachweislich der ganze Kohlenbedarf der Stadt Marburg heute 3500 Waggons pro Jahr beträgt, und wenn die Umgebung vielleicht mit der gleichen Höhe veranschlagt wird, also 7000 Waggons zusammen ausmacht. Rechnet man nun den Frachtsatz mit einer Krone für den Kilometer, was beiläufig dem Sulmtalbahnfrachtsatz entspricht, nimmt man ferner an, daß die Betriebs-, Bahnerhaltungs- und sonstigen Kosten durch die übrigen Einnahmen Deckung finden, was als ausgeschlossen betrachtet werden muß, so würde die Ersparnis an Kohlenfracht 75.000 Kronen jährlich betragen, was, kapitalisiert, eine Summe von zirka 1,900.000 Kronen ergibt, der aber eine Baukostensumme von mindestens 8 Millionen Kronen gegenübersteht. Diese Berechnung hat, wie erwähnt, eine Kohlenverfrachtung von 10.000 Waggons zur Voraussetzung und ist namentlich der Bezug von der Ebiswalder Gewerkschaft in Aussicht genommen, welche nur über ein Gesamtkohlenborkommen von zirka 150.000 Waggons verfügt. Heute beträgt die jährliche Produktion zirka 8000 Waggons,

das Kohlenlager reicht somit bei gleichbleibendem Betriebe nur für zirka 19 Jahre aus. Nun ist aber dieser Sulmtalbahn seitens dieser Ebiswalder Gewerkschaft die allgemeine Garantie einer Verfrachtung von jährlich 2500 Waggons Kohle gegeben worden, und außerdem besteht, was das Wichtigste ist, eine hypothekarisch sichergestellte Frachtgarantie, durch welche bis zu einem Maximalquantum von jährlich 5000 Waggons der Sulmtalbahn das ausschließliche Transportrecht für alle, südlich von Leibnitz laufende Frachten der Ebiswalder Glanzkohlen-Gewerkschaft gesichert ist. Schon durch diese Frachtgarantie allein erscheint eine Frachtzuwendung der Ebiswalder Gewerkschaft an eine allfällige Linie Marburg—Wies ausgeschlossen, weil für ein 5000 Waggons jährlich nach dem Süden zu dirigierender Kohle übersteigendes Quantum weder die Produktionsfähigkeit der Ebiswalder Gewerkschaft noch die Aufnahmefähigkeit der in Frage kommenden Konsumgebiete, insbesondere mit Rücksicht auf die daran schon zur Geltung gelangende Trifailer Konkurrenz vorhanden ist. Aber wenn selbst diese erhöhte Produktionsfähigkeit der Ebiswalder Gewerkschaft vorhanden wäre, so würde sie bei Ausnützung dann erst recht die Achillesferse der Marburg—Wieser Bahn bilden. Denn angenommen, daß diese Gewerkschaft statt 8000 Waggons jährlich 12.000 Waggons produziert, so würde sie statt in 19 Jahren schon in 12 Jahren mit dem Abbau fertig werden. Im allergünstigsten Falle könnte aber bei dem bekannten Schneekengange, den die verschiedenen Phasen einer Bahnentstehung bei uns in Österreich gehen, mit dem Bau der Marburg—Wieser Bahn frühestens in drei Jahren begonnen werden und einen Zeitraum von weiteren drei Jahren würde der Bau in Anspruch nehmen. Das gibt zusammen sechs Jahre. Die Ebiswalder Gewerkschaft würde bis dahin von ihren 150.000 Waggons bereits sechsmal 12.000 = 72.000 Waggons gefördert haben, sodaß bei der Eröffnung der Marburg—Wieser Bahn nur noch ein Kohlenquantum für 6 Jahre zur Verfügung übrig bliebe, geradezu ein Nichts für eine Bahn, die eine Riesensumme von 8.000.000 Kronen kosten soll. Das Hauptargument, welches für die Marburg—Wieser Bahn ins Treffen geführt wird, nämlich die Ebiswalder Gewerkschaft, verwandelt sich somit auf Grund von diesen Ziffern in das gerade Gegenteil, nämlich in das schlagendste und überzeugendste Argument gegen dieselbe. Man könnte vielleicht einwenden, andere Kohlen heranzuziehen, oder es könnten neue Aufschlüsse bei der Ebiswalder Gewerkschaft gemacht werden. Der letztere Fall ist mit Rücksicht auf die ganze Boden-

konfiguration höchst unwahrscheinlich. Von anderen Kohlenwerken käme aber nur jenes der Graz-Köflacher Gesellschaft und das meinige in Betracht. Bei ersterem ist aber auch schon der größte Teil abgebaut, und gesetzt den Fall, daß hier neue Aufschlüsse gemacht würden, was ja möglich, aber nicht sicher ist, so müßte vor allem anderen eine hypothetisch sichergestellte Verpflichtung seitens der Graz-Köflacher Gesellschaft, ein bedeutendes Kohlenquantum, etwa 20.000 Waggons, jährlich auf der Marburg-Wieser Bahn zu verfrachten, übernommen werden. Das wird sie aber ganz gewiß nicht tun, denn erstens fehlt, wie schon früher erwähnt, die Aufnahmefähigkeit, und zweitens ist es ja ganz natürlich, daß die Graz-Köflacher Gesellschaft stets trachten wird, ihre eigene Kohle auf ihrer eigenen Linie, nicht auf fremden, zu verfrachten, um so jenen Vorteil, den sie bei der in ihrer gleichzeitigen Eigenschaft als Kohlenproduzentin und Verfrächterin durch den Gewinn an der enorm hohen Fracht hat und durch welche sie schon so viele Kohlenwerke umgebracht hat, für sich auszunützen. Was nun mein Kohlenwerk anbelangt, welches vielleicht auch in Betracht kommen könnte, so habe ich es seinerzeit gekauft, um für den Kohlenbedarf meiner Papier- und Holzstoff-Fabriken nicht von der Graz-Köflacher Gesellschaft abzuhängen und diesen Bedarf für eine absehbare Reihe von Jahren selbst zu decken. Ich habe somit keine Ursache, die Produktion meines Kohlenwerkes besonders zu forzieren und könnte natürlich nur den überschuß an besserer Kohle abgeben, vielleicht 1000 oder 1500 Waggons jährlich. (Abg. W a s t i a n: „Das haben wir auch zugesichert bekommen!“) Das mag sein.

Von diesem Vergleiche der Bahnlängen der Verbindung von Wies mit Marburg via Sulmtalbahn und via Marburg-Wieser Bahn gehe ich auf den Vergleich der Qualität dieser beiden Schienenwege, also auf ihre Leistungsfähigkeit und ihre Traktionskosten über, und da ist das Ergebnis eines Vergleiches noch trauriger. Die Marburg-Wieser Linie enthält eine Maximal-Steigungstrecke mit 28.4 pro Mille und zahlreiche Strecken mit 24.8 pro Mille Steigung. Eine 40 Tonnen-Lokomotive, welche imstande ist, einen Zug von 40 bis 45 beladenen Waggons zu je 10 Tonnen mit 25 bis 30 Kilometer Geschwindigkeit auf der Sulmtalbahn nach Leibnitz zu befördern, würde auf der projektierten Bahn Marburg-Wies höchstens sieben beladene Waggons nach Marburg schleppen können. Dies gibt doch ein eklatantes Vergleichsbild über die Traktionskosten und beweist, daß, wenn die Sulmtalbahn mit dem Sage von einer Krone

pro Wagenkilometer bestehen kann, die Marburg-Wieser Bahn mit dem doppelten Frachtsage nicht auskommen kann. Der Frachtsatz für einen Waggon Kohle von Wies nach Marburg via Sulmtalbahn beträgt heute 59 Kronen; es müßte daher die neue Linie Wies-Marburg für ihre 49.5 Kilometer lange Strecke weniger verlangen, um konkurrenzieren zu können. Das eben erwähnte Beispiel der geringeren Leistungsfähigkeit zeigt aber klar genug, daß dies eine faktische Unmöglichkeit ist. Wenn auch nur ein kleiner Teil des investierten Baukapitales verzinst werden soll, so müssen weit höhere Tariffsätze angewendet werden, dann ist aber die Linie eben nicht konkurrenzfähig und somit auch nicht bauwürdig.

Die Schlußfolgerung aus einem Vergleiche sowohl der Bahnlängen als auch der Leistungsfähigkeit ist somit die, daß der Kohlentransport der Marburg-Wieser Bahn, der stets den Ausgangspunkt derselben bildete, nicht geeignet ist, eine finanzielle Grundlage für den Bau dieser Bahn zu bilden. Bevor ich weitergehe, will ich noch den Einfluß einer Wegkürzung auf die Preisbildung der Kohle berühren. Durch die Sulmtalbahn wurde eine Wegkürzung von Wies nach Marburg von 74 Kilometern und eine Frachtersparnis von 27 Kronen erzielt, trotzdem ist aber in Marburg die Kohle um keinen Pfifferling billiger geworden, weil eben die Frachtersparnis von den Produzenten oder den Händlern eingesackt wird. Eine Wegkürzung von nur 7½ Kilometern würde somit auch die Preisbildung nicht im geringsten beeinflussen.

Was nun die Alimentionation der Marburg-Wieser Bahn mit anderen Frachtgütern anbelangt, so wurde stets die Wichtigkeit derselben für die Approvisionierung von Marburg hervorgehoben. Erfahrungsgemäß genügt aber in der Regel der Landwirtschaftsbetrieb, selbst wenn er bedeutend und hochentwickelt ist, nicht für die Alimentionation einer Bahn. Ausnahmen machen vielleicht Bahnen in sehr fruchtbaren Ebenen mit landwirtschaftlichen Großbetrieben, wo die Herstellung der Bahn gewöhnlich mit äußerst geringen Kosten, etwa 40.000 bis 50.000 Kronen pro Kilometer, möglich ist und wo auch eine Vorbedingung, nämlich die Nähe einer Großstadt, gegeben ist. Dabei ist es noch von ganz besonderer Wichtigkeit, ob eine Bahnlinie das ihr zufallende Verkehrsgebiet allein beherrscht oder ob sie dieses mit anderen, in der Nähe bestehenden Linien teilen muß. Dieses Moment spielt nun gerade bei der projektierten Marburg-Wieser Bahn eine wichtige Rolle, scheint aber, vielleicht absichtlich, noch niemals gründlich und

objektiv untersucht worden zu sein. Man muß sich nun da die Tatsache vor Augen halten, daß nur die ersten 15 Kilometer der Marburg—Wieser Bahn ihr eigenes Verkehrsgebiet besitzen, nämlich die Strecke von Marburg bis St. Kunigund oder Georgenberg. Der obere größte Teil der Bahn nördlich der Pöbznitzberger Wasserscheide fällt schon zum Teile in das Verkehrsgebiet der Sulmtalbahn und der Lieboch—Wieser Bahn, und dieser Teil gravitiert immer weniger nach Marburg, gehört vielmehr schon in das Attraktionsgebiet der Stadt Graz. Durch den Bau einer Bahn im Saggautale, welche nach Marburg führt, würde voraussichtlich an dieser Tatsache wenig oder gar nichts geändert werden. Für die Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte in der Richtung nach Marburg kommen demnach hauptsächlich nur 15 Kilometer in Betracht; nur in dieser Länge wird man annäherungsweise 100 Prozent der Produktion der Bahn zuweisen können. Aber auch da wird der neue Schienenweg teilweise noch eine scharfe Konkurrenz mit den ländlichen Fuhrwerken auszuhalten haben, da der Landmann bekanntlich weniger mit der Zeit als mit einer Geldausgabe rechnet. Nimmt man die Bevölkerung von Marburg mit rund 30.000 Einwohnern an ... (Abg. W a s t i a n: „Wenn man die Vororte mitrechnet 40.000!“) Ich habe 30.000 angenommen, bin aber übrigens sehr gerne bereit, wenn die Zunahme eine so rapide ist, auf 40.000 zu konzedieren und der Berechnung zugrunde zu legen. Rechnet man auf den Kopf der Bevölkerung täglich 3 Kilogramm, was mit Rücksicht auf einen entsprechenden Prozentsatz von Kindern, Greisen und Frauen zu hoch gegriffen ist, so ergibt das pro Tag zehntausendmal 3 Kilogramm = 30.000 Kilogramm oder pro Jahr rund 1100 Waggon, und selbst wenn alle 30.000 Bewohner von Marburg nur aus der Gegend der Marburg—Wieser Bahn Nahrungsmittel beziehen würden, erst 3300 Waggon pro Jahr, was für eine so außerordentlich teure Bahn doch viel, viel zu wenig wäre. Ich möchte noch erwähnen, daß wenn der Zuwachs von 10.000 Einwohnern in der kurzen Zeit seit Einholung meiner Daten richtig ist, sich die Summe von 3300 Waggon auf 4400 pro Jahr erhöht, also doch noch immer viel zu wenig für eine Bahn, die so viel kostet.

Dabei will ich gar nicht davon reden, daß landwirtschaftliche Produkte keine verlässliche, konstante Fracht bilden, da sie zu großen Schwankungen, je nach dem Ernteausfall, unterworfen sind.

Wie die Verhältnisse liegen, wäre für die Approvisionierung von Marburg und für die Hebung der

in Betracht kommenden Gegenden eine Lokalbahn bis Georgenberg, und zwar entweder normalspurig mit der Einmündung in die Südbahnstrecke Pöbznitz oder schmalspurig mit direkter Linienführung bis Marburg vielleicht berechtigt, baumwürdig aber auch erst nach gewissenhafter Berechnung der in Betracht kommenden Produktions- und Absatzmengen. Über den Endpunkt dieser gedachten Lokalbahn hinaus, über den Pöbznitzbergerfattel, liegen die Verhältnisse, wie bereits angedeutet, ganz anders. Die für eine Rentabilitätsberechnung zu erhebenden Momente sind hier nur mehr mit 40, 30, 20 und schließlich vielleicht nur 10 Prozent zu Gunsten des Marburg—Wieser Projektes in Rechnung zu stellen, immer vorausgesetzt, daß man nicht Berechnungen anstellen will, um zu täuschen, sondern die Wahrheit zu ergründen und spätere Enttäuschungen zu vermeiden. Wenn es überhaupt einen Zeitpunkt geben soll, in welchem dann an den Ausbau über den Pöbznitzbergerfattel ins Saggautal gedacht wird, so vergesse man nicht, daß zu jenem Zeitpunkte der Anschluß von Leutschach und an Arnfels an die Sulmtalbahn in irgend einer Weise schon längst perfekt sein wird — eine Lösung, die den natürlichen Bedürfnissen jener Gegenden weit besser entspricht. Die Bevölkerung des Saggautales und seiner Umgebung hat sich leider durch eine Reihe von Jahren durch die, wie zugegeben werden muß, sehr rührige und energische Verfolgung des Marburg—Wieser Projektes einer großen Täuschung hingegeben, und es war eine schwere Unterlassungssünde gegenüber der Bevölkerung, daß über die Frage des Marburg—Wieser Projektes nicht rechtzeitig sachmännische Gutachten über die Bauwürdigkeit dieser Linie eingeholt worden sind. Eine Enquete, zusammengesetzt aus wirtschaftlich, kommerziell, eisenbahnbau- und betriebstechnisch gebildeten, unparteiisch und objektiv urteilenden Mitgliedern, hätte den wahren Wert dieser Bahntrasse längst festgestellt und so viele Tausende unnütz ausgegebene Kosten würden erspart worden sein. Es ist ja richtig, zur Verfolgung eines jeden Zieles gehört auch das Requisit der Agitation, aber um eine Eisenbahn zu schaffen, genügt das allein nicht. Mit der Abhaltung von geräuschvollen Eisenbahntagen, mit glänzenden Reden, mit den Versprechungen der Wahlkandidaten und den fröhlichen Gesichtern der hoffnungsfreudigen Interessenten allein baut man keine Eisenbahnen. (Abg. W a s t i a n: „Wir haben mit den Versprechungen nicht spekuliert, das wird jeder bestätigen.“) Ich habe die Sache so vorgefunden, wie sie ist.“) Meine Bemerkung gilt nicht Ihnen, sie ist wo andershin gerichtet, an eine ganz

andere Adresse. Dazu gehört Geld, und das Kapital für eine größere Eisenbahnanlage kann nur dort investiert werden, wo die wirtschaftlichen, verkehrspolitischen Grundlagen für eine Bahn gegeben sind, und nur wo sie existieren, wird man sie auch sachmännisch nachweisen können; dort braucht solchen Nachweisungen nicht aus dem Wege gegangen zu werden. Ob nun das Land oder der Staat ein Baukapital aufbringt oder eine Finanzgruppe die Mittel beisteuert, der Nachweis der Bauwürdigkeit nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist einmal unerlässlich; dieser Nachweis ist nun hinsichtlich des Marburg—Wieser Projektes noch nie erbracht worden; um diese Ecke kommt man einmal nicht herum, und da können noch hundert Eisenbahntage abgehalten werden. Ich möchte noch eines wichtigen Momentes gedenken, das für die Marburg—Wieser Bahn ins Treffen geführt wurde, und das ist die erhoffte industrielle Entwicklung von Marburg und der von der Marburg—Wieser Bahn durchzogenen Gegenden. Da muß ich mir schon die Bemerkung erlauben, daß man sich da großen Illusionen hingibt. Wenn Marburg bis heute noch keine eigentliche Industriestadt geworden ist, trotzdem es, was Verkehrswege anbelangt, sehr günstig situiert ist, indem es an der Hauptlinie der Südbahn direkt mit Wien und Triest verbunden ist, ferner die direkte Verbindung mit Kärnten hat, so wird sie durch die Marburg—Wieser Bahn gewiß auch keine solche werden. Und was die Gegenden an der Marburg—Wieser Bahn betrifft, so möchte ich auf die von der Graz—Köflacher und Wieser Bahn durchzogenen hinweisen. Wir sitzen dort direkt an den Kohlenwerken, haben ergiebige Wasserkräfte, gutes Arbeitermaterial, und trotz dieser günstigen Bedingungen für die Entwicklung von Industrien hat sich seit Jahrzehnten nicht nur keine neue Industrie entwickelt, sondern sind im Gegenteil mehrere der bestehenden eingegangen. Und warum? Weil wir das Unglück haben, an einer Bahn zu liegen, die zu hohe Frachtsätze hat. Mit derselben Erbsünde würden auch die von der Marburg—Wieser Bahn durchzogenen Gegenden belastet werden, und es wäre alles, nur keine industrielle Entwicklung von der Marburg—Wieser Bahn zu erwarten, die eben vielleicht noch höhere Frachtsätze haben müßte. Dies alles resumierend, muß man zu der Folgerung gelangen: Die bestehende Sulmtalbahn und die projektierte Marburg—Wieser Bahn sollen, da andere Massengüter nicht in Betracht kommen, dem gleichen Zwecke dienen, nämlich der Versorgung von Marburg und seiner näheren und weiteren Umgebung mit Kohle aus dem

Wieser Reviere. Durch die Sulmtalbahn wurde dieser Zweck insofern schon erreicht, als durch die Subvention des Landes von 400.000 K das Zustandekommen dieser Bahn ermöglicht wurde. Durch den Bau der Sulmtalbahn wurde die frühere Entfernung von Marburg nach Wies über Graz von 133 Kilometer auf nur 59 Kilometer reduziert. Die erzielte Wegkürzung beträgt somit 74 Kilometer = 56 Prozent gegen früher, was doch als ein großer Vorteil für Marburg betrachtet werden muß. Die Landessubvention beträgt somit für den Kilometer Wegkürzung rund 6000 K. Kaum ist diese Bahn, es geschah dies erst im vorigen Herbst, dem Betriebe übergeben worden, soll das Land heute schon wieder, um die noch weitere nur so kleine Wegkürzung von wenigen $7\frac{1}{2}$ Kilometern zu ermöglichen, einen Betrag von einer Million Kronen hergeben. Es käme dann auf einen Kilometer Wegkürzung eine Landessubvention von 135.000 K, somit rund 22mal so viel, als bei der Sulmtalbahn. Da muß man sich denn doch die Frage vorlegen, ob die finanzielle Lage unseres Landes eine so günstige ist und ob es denn gar keine anderen Bahnprojekte, deren Realisierung dringend nötig und erwünscht wäre, in unserem Lande gibt, um eine solche Subvention zu rechtfertigen mit dem sicheren Erfolge, daß im allergünstigsten Falle die Kohle mit der Marburg—Wieser Bahn zu dem gleichen Frachtsatze befördert würde, wie mit der Sulmtalbahn, und daß wir dann zwei mit bedeutenden Beträgen vom Lande subventionierte Bahnen hätten, die mangels der nötigen Frachtenalimentation mit einem großen Betriebs-Defizite arbeiten müßten und das Land mangels auch nur einer bescheidenen Verzinsung der Subvention dauernd belasten würden. Das amerikanische Prinzip eines rücksichtslosen Kampfes zwischen Konkurrenzbahnen, auf das es in diesem Falle hinaus käme, kann sich doch das Land schon aus dem Grunde nicht aneignen, weil es bei beiden Bahnen durch die Subventionen, die aus den Umlagen des Landes bestritten würden, Hauptmitbesitzer wäre. Um aus diesem Dilemma herauszukommen, gibt es nur einen Ausweg, und zwar den: Man strebe eine Lokalbahn von Marburg nach Georgenberg an, lasse den Ausbau über den Köhnikbergerfattel ins Saggautal fallen und unterstütze allerkräftigst einen Anschluß von Leutschach und Arnfels an die Sulmtalbahn. Auf eine andere Weise wird sich diese Verkehrsfrage nicht lösen lassen. Es würde dadurch das, was an dem Marburg—Wieser Projekte so ungesund und ganz unmöglich ist, nämlich die erhoffte billigere Kohlenbeschaffung, als mittels der Sulmtalbahn, ganz aus-

geschaltet werden und den anderen beabsichtigten Zwecken der projektierten Marburg—Wieser Bahn weitaus billiger und teilweise besser entsprochen werden. Sollte aber die Idee der Durchführung des Marburg—Wieser Projektes, wie es vorliegt, nicht fallen gelassen werden, und für welches übrigens kaum je das Eisenbahn-Ministerium zu gewinnen sein dürfte (Abg. W a s t i a n: „Hört!“), dann müßte, bevor diese Durchführung für das Land spruchreif werden könnte, vor allem anderen der bisher nicht erbrachte, aber unerläßliche Nachweis der Bauwürdigkeit erbracht werden. Dieser hätte wieder zur unbedingten Voraussetzung eine hypothekarisch sichergestellte Frachtengarantie für ein bestimmtes Kohlenquantum, ohne welche auch die Sulmtalbahn nicht zustande gekommen wäre und die mit Rücksicht auf die enorm hohen Baukosten der Marburg—Wieser Bahn mindestens 15.000 Waggons pro Jahr betragen müßte. Ohne eine solche Kohlenfrachtengarantie fällt das ganze Gebäude einer Rentabilitätsberechnung der Marburg—Wieser Bahn wie ein Kartenhaus zusammen. Denn wer bürgt denn ohne eine solche Garantie für die Dauer dafür, daß überhaupt Kohle aus dem Wieser Reviere in größeren Mengen nach Marburg geht? Es brauchten nur eines schönen Tages die Graz-Köflacher und die Trifailer Gesellschaft eine Vereinbarung zu treffen, wonach sie ihre Absatzzonen begrenzen und dann Marburg zu Trifail geschlagen werden, von wo es nur 105 Kilometer entfernt liegt und für welche Relation die Fracht nur 53 K pro Waggon beträgt, also niedriger ist als jene von Wies nach Marburg via Sulmtalbahn von 59 K, und somit auch niedriger als die Fracht auf der projektierten Marburg—Wieser Bahn je sein könnte; dann hätte das Land zwei Bahnen am Halse, nämlich die Sulmtalbahn und die Marburg—Wieser Bahn, und auf beiden wäre keine Kohle zu verfrachten. Ich glaube, es wird niemand so naiv sein, zu glauben, daß die Graz-Köflacher oder die Trifailer Gesellschaft der Marburg—Wieser oder der Sulmtalbahn zuliebe auf irgend einen finanziellen Vorteil verzichten würden. Dieses Moment ist schon ein sehr wunder Punkt für die billig gebaute Sulmtalbahn, sobald einmal die Frachtengarantie der Ebiswalder Gewerkschaft aufhört. Dieser wunder Punkt würde sich aber zur klaffenden Wunde bei der Marburg—Wieser Bahn erweitern, deren Baukosten so enorm hohe wären und für die gar keine Kohlenfrachtengarantie bestünde.

Ausschließlich nur auf die so schwache Fundierung des Marburg—Wieser Projektes ist es zurückzuführen, daß dasselbe vom toten Punkte nicht weiterriückt, trotzdem, wie jeder von uns zugeben müssen

wird, unser sehr verehrter Kollege, Herr W a s t i a n, der alleweil wackere Vertreter der Marburger Interessen, mit einer geradezu bewundernswerten Hingebung und einer seltenen Beharrlichkeit, die jedem anderen redlichen Bemühen verliehen sein möge, und wobei er tatkräftigst von seinem Kollegen, Herrn S t i g e r, unterstützt wird, für das Marburg—Wieser Projekt schon seit Jahren eingetreten ist und noch eintritt, und daß selbst die allgemeinen Sympathien, deren er sich bei allen Parteien unseres Landtages erfreut, ihn nicht jenen Erfolg erzielen ließen, der ihm ohne die dem Marburg—Wieser Projekte anhaftenden Schwächen gewiß schon längst beschieden gewesen wäre. Ich schließe damit meine Ausführungen, bei denen ich mich ohne jede Voreingenommenheit von dem bekannten Aussprüche eines englischen Abgeordneten leiten ließ: „Wer auf seinem Posten, nämlich jenem eines Abgeordneten, schläft, vernachlässigt ebenso seine Pflicht, als wenn er zum Feinde übergeht.“ Es hieße aber Schlafen, wollte man an den großen Schwächen des Marburg—Wieser Projektes und an ihren Rückwirkungen auf das Land achtlos vorübergehen. Im übrigen unterstütze ich den Antrag des Herrn Berichterstatters, bei dessen Annahme sich genügend Gelegenheit bieten wird, sich die Überzeugung zu verschaffen, ob die Marburg—Wieser Bahn bauwürdig ist, oder ob sie es nicht ist. Wird sie als bauwürdig befunden werden, so wird sie gebaut werden, wenn nicht, dann wird sie eben nicht gebaut werden können.

Abg. **Stiger** (M. W. Marburg): Hoher Landtag! Mit Spannung wartet die Bevölkerung der Stadt Marburg, des langen Bößnitz- und Saggautales auf die Entscheidung, welche heute das hohe Haus über das Schicksal der projektierten Marburg—Wieser Bahn fällen wird. Handelt es sich ja doch um das Wohl und Wehe dieses Landesteiles, den ich zu vertreten die Ehre habe.

Die wirtschaftliche Notwendigkeit der Erbauung dieser Bahnlinie wurde bereits vom hohen Hause in einer Resolution anerkannt.

Desgleichen hat Se. Erzellenz der Herr Eisenbahnminister einer Deputation, die bei ihm vorsprach, der lebhaftesten Sympathie für das Zustandekommen der Marburg—Wieser Bahn Ausdruck gegeben, jedoch erklärt, daß er nur in dem Falle Aussicht habe, eine entsprechende Staatssubvention beim Finanzminister durchzusetzen, wenn auch das Land sein Interesse an der Ausfüh-rung durch eine entsprechende materielle Beitragsleistung zum Ausdruck bringt. Deshalb stelle ich die Bitte, das hohe Haus wolle eine Million Kronen

Stammaktien, zahlbar in fünf Jahresraten à 200.000 Kronen, übernehmen.

Da ja das Eisenbahnbau-Komitee noch einen langen Leidensweg zu wandeln hat, so wäre die erste Rate sicherlich nicht vor dem Jahre 1911 in das Landes-Budget einzustellen. Es handelt sich hauptsächlich darum, über den toten Punkt hinwegzukommen und einen Schritt nach vorwärts zu tun.

Im ungünstigsten Falle ergibt sich keine Verzinsung der Stammaktien aus dem Bahnbetriebe. Dagegen unterliegt es wohl keinem Zweifel, daß in absehbarer Zeit angesichts einer Bevölkerungszahl von 87.000 Personen mit einer direkten Steuerleistung von rund 800.000 Kronen, durch den wirtschaftlichen Aufschwung die direkte Steuer sich um mindestens 15 Prozent erhöhen wird. Lassen Sie nur die Steuerinspektoren dafür sorgen und es werden auf anderem Wege durch Erhöhung der Landesumlagen die Annuitäten, welche das Land für das aufzunehmende Kapital zu leisten hätte, volle Deckung finden.

In strategischer Beziehung ist die Marburg-Wieser Bahn von Wichtigkeit insofern, als bekanntlich der Bauzustand des Egiditunnels im Kriegsfall eine Gefahr für die Truppenbeförderung bieten könnte, und Marburg mit dem Schienenstrange über Wies ein drittes Geleise nach nördlicher Richtung immer offen hätte. Marburg, die zweitgrößte Stadt des Landes, ist schon durch den Entgang des Bahnanschlusses an die ungarische Linie benachteiligt und wird noch härter durch den Bau der Radibahn betroffen, durch welche es den Kärntner Verkehr verliert. Durch die Bahnverbindung mit Wies wäre Marburg wenigstens eine teilweise Entschädigung geboten! Die Bevölkerung des Langen-, Pöbniß- und Saggautales kann aber mit jener anderer Landesteile nicht mehr erfolgreich in wirtschaftlichen Wettbewerb treten, weil die Erzeugnisse der Industrie, der Land- und Forstwirtschaft mangels eines modernen Verkehrsmittels nicht entsprechend verwertet werden können, sodaß die Bevölkerung mit banger Sorge um ihre wirtschaftliche Existenz in die Zukunft blickt.

Die Annahme unseres Antrages würde unbebeschreiblichen Jubel von Marburg bis Wies hervorrufen und manchen braven Bewohner dieses Landesteiles ein Ansporn sein, den Kampf ums Dasein mit erneuerter Kraft

aufzunehmen! Ich bitte daher um die Annahme unseres Antrages.

Abg. Refel (M. W. Graz): Meine sehr verehrten Herren! Es wurde bekanntlich von Herrn Abg. Sagenhofer seinerzeit ein Antrag gestellt, betreffend die Ausarbeitung eines Eisenbahn-Bauprogrammes für Steiermark. Ein derartiges Eisenbahn-Bauprogramm existiert bis heute eigentlich nicht, und dennoch wird seitens des Herrn Berichterstatters der Antrag gestellt, es möge die Marburg-Wieser Bahn in dieses Eisenbahn-Bauprogramm aufgenommen werden.

Ich weiß nicht, wenn ein Projekt in ein Bauprogramm aufgenommen werden soll, das nicht existiert, so kommt mir das doch einigermaßen komisch vor.

Es wird in Bezug auf die Marburg-Wieser Bahn gesagt: Bitte, wir verhalten uns nicht ablehnend, sie soll ja in das Eisenbahn-Bauprogramm aufgenommen werden. Wenn mit Vertröstungen Eisenbahnen gebaut werden könnten, dann würde die Marburg-Wieser Bahn vielleicht zustande kommen. Es steht die Frage nicht so, ob man ein gewisses Wohlwollen, das heißt, auf eine Wunde ein Pflaster legt, sondern es handelt sich darum, ob man die Wunde heilen will, und ich muß schon sagen, daß nach den Erfahrungen, die man bisher mit der Marburg-Wieser Bahn gemacht hat, eine Aussicht, daß die Stimmung zu Gunsten der Marburg-Wieser Bahn umschlagen könnte, nicht vorhanden ist.

Und gerade mein sehr verehrter Herr Signachbar hat der Marburg-Wieser Bahn vollständig das Totenglöckchen geläutet. Er tat das mit Berechnungen, die sich schauerhaft angehört haben, und die gewiß, wenn man bloß diesen Berechnungen nachginge, dazu angetan wären, die Ausführung des Marburg-Wieser Bahnprojektes für vollständig hinfällig erachten zu lassen.

Meine sehr verehrten Herren! Mein Herr Signachbar scheint seine Berechnungen auf einer etwas unrichtigen Voraussetzung aufgebaut zu haben. Ich will dies an zwei Beispielen beweisen: Erstens hat er uns mit absoluter Sicherheit prophezeit, daß die Mächtigkeit der Ebiswalder Kohlengewerkschaft innerhalb 18 Jahren, bei starker Ausbeutung innerhalb zehn Jahren, zu Ende sei, und er hat weiter gesagt, daß keine Aussicht vorhanden ist; er hat nur eine ganz geringe Möglichkeit offen gelassen, daß dort neue Flöze entdeckt werden könnten. Nun, meine Herren, das Bestehen der Ebiswalder Kohlengewerkschaft beweist nichts anderes, als daß derartige Voraussagungen vorderhand hinfällig sind. Wer hat gewußt,

daß dort ein so mächtiges Kohlenlager vorhanden ist? Die Graz-Röflacher und die Alpine Montan-Gesellschaft waren herum, beide haben gebohrt und nichts gefunden. Auf einmal ist das mächtige Kohlenflöz da gewesen! Es hat sich früher nicht einmal jemand gefunden, der es unternommen hätte, das ursprünglich kleine Kohlenlager auszubeuten. Dieses einzige Beispiel liefert den treffendsten Beweis, daß jede derartige Voraussetzung unzutreffend ist.

Ein zweites Beispiel: Herr Kollege Rathausky hat ausgerechnet, was Marburg an Kohlen verbrennt und was es verzehrt. Ja, meine Herren! Diese Frage aufzuwerfen und daraufhin die Notwendigkeit des Bahnbaues zu prüfen, kommt mir so vor, als wäre wenn die Bahn gebaut würde, ein Gebot vorhanden, daß Kohlen, die auf der Marburg—Wieser Bahn verführt werden, nur an Marburg und seine allernächste Umgebung abgegeben werden dürften.

Es wurde auf Trifail verwiesen. Ich gestatte mir, darauf zu bemerken, daß ein Unterschied im Kohlenpreis zwischen Trifail und Gribswald besteht, ebenso bezüglich des Heizwertes. Solche Vergleiche kann man nicht ohneweiters dazu benützen, um einem Bahnprojekt die Totenglocke zu läuten. Es handelt sich nicht nur um die Verfrachtung der Produkte in die Stadt Marburg allein, sondern auch um die Verfrachtung der Produkte in jene Gegenden, die die Bahn durchzieht, von denen aus die Bahn erreicht werden kann. Wenn man die Rechnung auf dieser Grundlage aufstellt, dann wird sie sich anders stellen, als es Herrn Abg. Rathausky beliebt hat, sie darzustellen.

Herr Kollege Rathausky hat seine Ausführungen mit dem Sage eingeleitet, er wolle das Bahnprojekt besprechen, niemand zuliebe und niemand zuleide. Ich frage, ob ein einziges Wort in seinen langen Ausführungen enthalten war, welches auch nur einem Atom von Wohlwollen für diese Bahn oder einer gerechten Würdigung des Baues dieser Bahn gleichgekommen wäre? Das war nicht der Fall.

Ich glaube, meine Herren, daß eines in Bezug auf das Marburg—Wieser Bahnbau-Projekt vermißt wird, und zwar die objektive Würdigung. Es wird von beiden Seiten mit Ziffern gearbeitet sowohl von den Anhängern, als auch von den Gegnern des Projektes. Aber gestatten Sie mir, daß ich zu diesen Ziffern von beiden Seiten nicht das größte Vertrauen habe, weil ich weiß, daß es mit Ziffern häufig daselbe Bewandnis hat, wie mit der Bibel. Bibelworte können von links und rechts ausgelegt werden.

Nun glaube ich aber auch, daß es sich bei dem Projekte der Marburg—Wieser Bahn nicht lediglich

darum handelt, ob auf ein Saar jede Berechnung stimmt und auf einen Kreuzer herausgerechnet werden kann, ob die Bahn rentabel ist. Wir wissen, daß das Bahnprojekt über den Radl immer mehr an Wahrscheinlichkeit gewinnt.

Meine Herren! Was würde denn sein, wenn die Radlbergbahn gebaut und die Marburg—Wieser Bahn zu bauen unterlassen wird? Wir würden für Marburg daselbe erleben, was wir bisher für die Landeshauptstadt Graz erlebt haben, daß alle Bahnen rund herum fahren, aber nicht dorthin münden, wo das Zentrum des Landes sein soll.

Es baut doch nicht das Land die Bahn, das soll nur einen Beitrag leisten. Marburg ist die zweitgrößte Stadt von Steiermark, ist eine sehr steuerkräftige Stadt. Ich glaube, daß die Stadt Marburg doch die Berücksichtigung fordern darf, daß man dem Bahnprojekt, welches sie in ihrem Interesse gelegen erachtet, etwas mehr Wohlwollen entgegenbringt als bisher. Das Land übernimmt weiter nur den Beitrag, übernimmt gar kein weiteres Risiko. Das größte Risiko wird der Hauptinteressent an der Bahn übernehmen müssen, das ist die Stadt Marburg selbst.

Man geht in Bezug auf diese Bahn derart weit, daß man jeden, der nur versucht, objektiv zu erforschen, wie es mit dem Projekte ist, bereits zu einem Gegner dieses Projektes stempelt. Insbesondere hat man sich bemüht, mir nachzusagen, daß ich ein sehr lebhafter Gegner der Marburg—Wieser Bahn wäre: Es ist mir auf einem Eisenbahntage von einem Abgeordneten vorgehalten worden. Er wollte begründen, daß ich ein Gegner der Marburg—Wieser Bahn wäre, und hat hiezu mitgeteilt: Ich war einmal beim Reßel und habe gesagt, er soll mit zum Eisenbahnminister gehen wegen der Sulmtalbahn. Aber der erklärte: „Das ist eine Konkurrenzbahn der Marburg—Wieser Bahn, da gehe ich nicht mit!“

Meine Herren! Ich glaube, daß gerade das ein Beweis ist, daß ich von vornherein, wie die Sulmtalbahn noch nicht gebaut war, die beiden Projekte aber schon vorhanden waren, eher für die Marburg—Wieser Bahn gewesen bin, als für die Sulmtalbahn. Ich sage das selbst auf die Gefahr hin, daß die Leibniz und alle Interessenten der Sulmtalbahn mir das übel ansprechen. (Abg. Wastian: „Die haben ja die Bahn schon.“)

Wenn ich auch der Vertreter von Marburg im Reichsrat bin, so vergesse ich doch nicht, was das Land der Landeshauptstadt schuldig ist, und vergesse nicht, was ich als Gemeinderat der Stadt Graz zu tun habe.

Meine Herren! Wenn man da eine Gegnerschaft gegen eine Linie haben wollte im Interesse der Stadt Graz, so wäre es gerade die Sulmtalbahn, die nicht im Interesse der Stadt Graz liegt, und gerade die Marburg—Wieser Bahn wäre es, die das Interesse der Stadt Graz am wenigsten tangiert. Ich begreife deshalb nicht, daß gerade in der Stadt Graz sich besondere Gegner dieses Projektes befinden. Ich habe das am eigenen Leibe erfahren müssen, daß solche Gegner vorhanden sind, aber ich glaube, daß, objektiv genommen, die Stadt Graz keine Gegnerin der Marburg—Wieser Bahn zu sein braucht.

Wir, die sozialdemokratischen Abgeordneten der Steiermark, waren im Sommer beim Herrn Eisenbahnminister, um wegen verschiedener steirischer Bahnprojekte vorzusprechen. Und da hat der Herr Eisenbahnminister erklärt: „Na, bezüglich der Marburg—Wieser Bahn wird es wohl noch eine Zeit lang dauern!“ Eine absolut ablehnende Haltung hat er dagegen nicht eingenommen.

Aus dem Berichte des Eisenbahnministeriums bezüglich der Marburg—Wieser Bahn geht aber hervor, daß gerade im Eisenbahnministerium selbst sich Gegner dieser Bahnverbindung befanden, und zwar sehr lebhaftes Gegner, die alles Mögliche herbeiziehen, um ihre Gegnerschaft auch begründen zu können. Der Herr Abg. Wastian hat schon erklärt, daß sogar die geologischen Verhältnisse herbeigezogen wurden.

Meine Herren! Lesen Sie den Bericht des Landes-Ausschusses bezüglich der steirischen Bahnprojekte durch und Sie werden finden, daß auf der einen Seite gesagt wird, es sei ein Projekt ganz leicht auszuführen, obwohl man einen so und so viele Kilometer langen Tunnel bauen muß, weil die geologischen Verhältnisse ganz ausgezeichnet sind, bei der Marburg—Wieser Bahn aber, — ich kenne doch auch einigermaßen die Gegenden, die die Bahn von Marburg nach Wies durchziehen soll — dort sind die geologischen Verhältnisse so schauerhaft, sie werden so schauerhaft dargestellt, daß man sich die Bahn nicht anders vorstellen kann, als daß sie rutscht. Ich weiß, daß ein Rutschterrain für einen Bahnbau gefährlich ist, aber schon der Herr Abg. Wastian hat darauf verwiesen, daß die Bahn einen ziemlichsten Teil in der Ebene geht, und es kann doch nicht das Tal über die Bahn zusammenrutschen.

Daraus aber ergibt sich, was ich ursprünglich gesagt habe, daß man es bisher nicht soweit gebracht hat, vollständig objektiv diesem Bahnprojekte näherzutreten. Mit bloßen Versicherungen und bloßen Pflasterln, die man da den Interessenten und För-

derern dieses Bahnprojektes gibt, ist nichts geholfen.

Ich glaube, meine Herren, daß das Land gewiß der Stadt Marburg schuldig ist, ihren Interessen mit etwas größerer Aufmerksamkeit zu folgen, als es bisher in Bezug auf dieses Bahnprojekt der Fall war.

Ich erkläre, daß wir für den Antrag des Herrn Kollegen Wastian stimmen werden, weil, sollten sich, — ich glaube, daß die Weisheit nicht bloß allein im Landes-Ausschusse zu finden, sondern daß auch anderwärts noch Weisheit vorhanden ist — wenn wir diese Summe bewilligen, Tatsachen ergeben, — und die werden sich bei vollständiger Finanzierung der Bahn sicherlich ergeben, weil hiebei Leute ihr Geld hergeben müssen, die es auch nicht bleibend hergeben können — daß alles das zutrifft, was heute gesagt wurde, dann würde das Land ja nicht einen Kreuzer daraufzahlen, weil es ja sein Geld vollständig zurück erhält.

Ich halte es für notwendig, daß bei der absoluten Gegnerschaft, die wir bei einer ganzen Reihe von maßgebenden Faktoren antreffen, endlich die Möglichkeit geboten werde, diesem Bahnbauprojekte mit allem Ernste näherzutreten.

Landes-Ausschuß-Mitglied Dr. **Pink**: Meine sehr verehrten Herren! Mein Freund, Herr Abg. Wastian, hat in geradezu glänzender und faszinierender Rede das Bahnprojekt Marburg—Wies als Abgeordneter von Marburg vertreten, und ich kann nur meinerseits aussprechen, daß die Stadt Marburg und die Interessenten dieser Bahn gewiß keinen tüchtigeren und keinen entschiedeneren (Abg. Wastian: „Ich danke sehr!“) und wärmeren Vertreter für ihre Sache finden konnten. (Abg. Wastian: „Aber die Bahn wäre mir viel lieber, damit baut man keine Bahnen!“)

Nichtsdestoweniger muß ich heute mit ihm die Klinge kreuzen und seinen Ausführungen nach verschiedenen Richtungen entgentreten, weil einige Tatsachen richtigzustellen sind und aus verschiedenen tatsächlichen Voraussetzungen Schlüsse abgeleitet werden, die nicht zutreffen, und weil er — das ist meiner Ansicht nach die Hauptsache — das ganze Projekt und die Begründung des heutigen Antrages in eine nicht zutreffende Beleuchtung gestellt hat.

Ich werde nach allen diesen Richtungen mich auszusprechen und dabei nachzuweisen haben, daß sowohl vom Abg. Wastian, als insbesondere auch vom Abg. Kiesel, der mit ebensolcher Wärme für das Projekt eingetreten ist, bei Beurteilung desselben von Gesichtspunkten ausgegangen wurde, die sich als ganz unanwendbar herausstellen.

Ich werde also zunächst nachweisen, daß von beiden Herren Vorrednern dem Landes-Ausschusse und dem hohen Landtage ganz ungerechtfertigte Vorwürfe gemacht wurden. Ich behaupte, dem Landtage, nicht bloß dem Landes-Ausschusse, weil alles, was in dieser Angelegenheit überhaupt geschehen ist, über Beschluß des Landtages geschehen ist, und weil ich in der Lage sein werde, nachzuweisen, daß die Aufträge, die dem Landes-Ausschusse in dieser Richtung gegeben worden sind und nur diese von demselben ausgeführt worden sind, soweit sie eben erfüllbar waren. Der Landtag hat auch die betreffenden Berichte des Landes-Ausschusses zur genehmigenden Kenntnis genommen.

Es ist gesprochen worden nicht bloß von einer passiven Resistenz des hohen Hauses, beziehungsweise auch des Landes-Ausschusses, sondern geradezu von einer Feindseligkeit gegen die Stadt Marburg.

Nun, meine sehr geschätzten Herren, gestatten Sie mir, aus der Chronik der Geschichte der Lokalbahnen in Steiermark nur Weniges anzuführen. Ich greife nicht bis zum Jahre 1867 zurück, welches angedeutet worden ist, weil ich über die Vorgänge in dieser Zeit absolut nichts gefunden habe, sondern ich greife nur auf die Zeit zurück, für welche uns eine solche Chronik in den Berichten des Landes-Ausschusses, den dazugehörigen Berichten des Eisenbahn-Ausschusses und den diesbezüglichen Beschlüssen des Landtages vorliegt.

Und da ergibt sich nun folgendes:

Erst im Jahre 1892 hat sich ein Aktionskomitee für eine schmalspurige Bahn von Marburg nach Wies gebildet, und zwar auf Grund eines ausgearbeiteten, generellen Projektes mit einer Länge von 52,5 Kilometern unter einem Kostenvoranschlage von 1.050.000 Kronen. Dieses Aktionskomitee hat Beratungen abgehalten, wie die Geldmittel für diese Bahn aufzubringen seien. Aus diesen Beratungen und Versammlungen hat sich ergeben, daß nur der Bezirk Mursfeld eine Garantieleistung von 5515 Gulden versprochen hat, während die Stadt Marburg sich ablehnend verhalten und sich lediglich vorbehalten hat, in einem späteren Zeitpunkte auf diese Angelegenheit zurückzukommen.

Also, meine Herren, so viel ist sicher, daß im Jahre 1892 und auch in den weiteren Jahren 1893 und 1894 die Stadt Marburg sich für dieses Projekt überhaupt im wesentlichen nicht interessiert hat. (Abgeordneter W a s t i a n: „Das ist leider wahr, das gebe ich zu.“) Es muß ein gewisses Staunen erregen bei der Intelligenz der Bevölkerung von Marburg, daß, wenn diese Bahn wirklich ein Lebensnerv für die Stadt

Marburg wäre und ihr Aufschwung, die Förderung ihrer vitalsten Interessen von dem Baue einer solchen Bahn abhängig wäre, noch in den Jahren von 1892, 1893 und 1894 die Stadt Marburg sich um dieses Projekt gar nicht gekümmert hat.

Im Jahre 1893 sind nach den Berichten Terrainstudien gemacht worden, und schon damals hat sich herausgestellt, — so wird berichtet — daß die Terrainverhältnisse sehr ungünstig seien. Geologische Untersuchungen wurden damals nicht vorgenommen.

Im Jahre 1894 wird nur davon erwähnt, daß weitere Studien über das Projekt gemacht werden. Nun vollkommener Stillstand in der ganzen Bahnangelegenheit bis zum Jahre 1903.

Kann man es für möglich halten, daß, wenn dieser Bahnverbindung wirklich eine solche Bedeutung zuerkannt worden wäre und auch heute noch hätte, die Stadt Marburg und die anderen Interessenten, die eigentlich früher vorangegangen sind, sich um diese Bahn die ganze Zeit hindurch, während welcher eine große Zahl anderer Projekte im Landtage zur Beratung gekommen sind, gar nicht gekümmert hätten? (Abg. R e j e l: „O ja, bei der Stadt Graz haben wir dasselbe.“) Die Stadt Graz hat sich auch um die Ausgestaltung des Bahnnetzes zur Wahrung ihrer Interessen zu wenig gekümmert, jedenfalls aber noch mehr.

Ich gehe noch weiter: Ich halte es nicht für sicher, ob die Marburger überhaupt das Projekt später aufgenommen hätten, wenn nicht ein Umstand eingetreten wäre, welcher sie offenbar aus ihrer Indolenz aufgeweckt hatte. Es war der Umstand, daß in den Jahren 1897 und 1898 seitens des Herrn Baron R o k i t a n s k y ein Antrag auf Erbauung einer Bahn von Pölsing nach Leibnitz eingebracht und für diese Bahn um eine Subvention beim Landtage angesucht wurde. Erst im Jahre 1903 wurde von den Herren H e g e r und Genossen eine Petition eingebracht auf Grund eines vorläufigen Projektes, in welcher eine Zinsengarantie verlangt wurde für ein Baukapital, welches damals überhaupt auch nur in allgemeinen Umrissen festgestellt war. Von diesem Momente an wurde die Sache nach jeder Weise forziert, und ich muß zugeben, daß von dieser Zeit ab sich das Aktionskomitee und die Interessenten für die Marburg—Wieser Bahn sehr warm und lebhaft für das Projekt eingesetzt haben. Daß aber das Land feindselig war und nichts getan hat, das ist unrichtig und widerspricht den notorischen Tatsachen. Am 14. November 1905 wurde im hohen Hause der Beschluß gefaßt, daß der Landes-Ausschuß beauftragt wird, die Angelegenheit zu fördern, sich mit dem

Aktionskomitee ins Einvernehmen zu setzen und sich eventuell wegen Erlangung einer Staatsubvention an das Eisenbahnministerium zu wenden. Warum ist nun, meine Herren, in dieser Angelegenheit eigentlich nicht viel mehr geschehen, als das, was von Seite des Aktionskomitees zur Förderung der Angelegenheit durchgeführt worden ist, nämlich die Ausarbeitung des Detailprojektes, die Kommissionierung desselben durch die politische Begehungskommission? Meine Herren, ist der Landtag daran schuld, daß diese politische Begehung ein Resultat zutage gefördert hat, welches die Verhältnisse, die ganze finanzielle und kommerzielle Grundlage für diese Bahn, welche als eine Kohlenbahn gedacht war, vollständig auf den Kopf gestellt und für diese Bahn außerordentliche bautechnische Schwierigkeiten sich ergeben haben, die eine bedeutende Erhöhung des Baukapitales mit sich bringen mußten. Wenn behauptet wurde, daß auch der Landes-Ausschuß in seinem Berichte nicht objektiv gewesen sei, so kann ich diese Behauptung nicht zulassen; denn worauf beruft sich denn der Bericht? Nur auf offizielle Tatsachen, auf das Ergebnis der politischen Begehungskommission. Allerdings wird im Landes-Ausschuß-Berichte hervorgehoben, daß für die Rentabilitätsberechnung dieser Bahn zwischenzeitlich Umstände eingetreten sind, welche die in Aussicht gestellte Kohlenfracht für diese neue Bahn als illusorisch erkennen ließen. Die Glanzkohलगewerkschaft Eisbawald hatte inzwischen mit der Sulmtalbahn ein bindendes Übereinkommen bezüglich der Kohlenverfrachtung abgeschlossen und auch ein Abkommen mit der Köflacher Bahn getroffen, infolgedessen die Verhältnisse sich in höchst ungünstiger Weise verschoben haben. Zu dieser Darstellung war der Landes-Ausschuß doch wohl dem Landtage gegenüber verpflichtet. Meine Herren, wenn der Landes-Ausschuß in seinem Berichte diese Tatsache nicht erwähnt hätte, so hätte er sich meines Erachtens gewiß einer mangelhaften Darstellung der ganzen Sachlage schuldig gemacht. Daraus einen Vorwurf gegen den Landes-Ausschuß abzuleiten, das verstehe ich nicht. Der Landes-Ausschuß hat auch damals ausdrücklich erklärt, daß er mit Rücksicht auf die momentane Verschiebung und auch mit Rücksicht auf den Umstand, daß auch bezüglich des Kostenpunktes eine vollständige Klarstellung nicht vorliegt und auch die politische Begehungskommission noch nicht abgeschlossen ist, weil Teilstrecken noch von der Kommissionierung ausgeschieden blieben, derzeit nicht in der Lage sei, an das Eisenbahnministerium wegen einer finanziellen Unter-

stützung heranzutreten. Im weiteren Berichte, auf den sich auch bezogen wurde, ist die längst erwartete und so lange ausgebliebene Erledigung des Eisenbahnministeriums über die politische Begehung am 30. Oktober 1907 enthalten. Der Bericht enthält nichts anderes als den wörtlichen Abdruck dieser Erledigung, und diese Erledigung war doch auch nicht zu verschweigen. Wenn es im Berichte heißt, daß die Erteilung des Baukonjesses von diesen und jenen Bedingungen abhängig gemacht wird, wenn weiters gesagt wird, daß die Ausarbeitung des Projektes nicht geeignet wäre, die Grundlage für die Bauausführung zu schaffen, so glaube ich nicht, daß darin nur eine objektive Darstellung liegt.

Nun wird weiters der Vorwurf gemacht aus der Darstellung der geologischen Verhältnisse in dem Berichte des Landes-Ausschusses wegen Aufstellung eines Bauprogrammes für die steirischen Bahnprojekte.

Ich muß schon gestehen, daß mir diese Angriffe ganz unverständlich sind. Die geologischen Verhältnisse sind in diesem Berichte für alle Bahnprojekte besprochen. Haben Sie je gehört, daß eine Bahn gebaut und zur Ausarbeitung des Projektes geschritten worden wäre, ohne daß die geologischen Verhältnisse untersucht worden wären? Wenn sich der Landes-Ausschuß in seinem Bauprogramme nicht bloß mit der Marburg—Wieser Bahn, sondern mit allen Bahnprojekten beschäftigt und zur Feststellung der Baukosten auch die geologischen Verhältnisse einbezieht, so ist dies ganz selbstverständlich. Wenn bei der Marburg—Wieser Bahn diese Verhältnisse nicht so günstig sich herausstellten als bei anderen Bahntrassen, so sind dies Tatsachen, die sich nicht wegleugnen lassen, für die aber doch der Landes-Ausschuß oder das Landes-Eisenbahnamt nicht verantwortlich sein können. Bei der Aspanger Bahn heißt es ja auch, daß die geologischen Verhältnisse sehr ungünstige sind. Daraus eine feindselige Haltung oder einen Mangel an Objektivität ableiten zu wollen, erscheint mir absurd. Es wird zum Beweise dieser Feindseligkeit — die offenbar mit dem vom hohen Landtage gefaßten Beschlusse in direktem Widerspruche steht — insbesondere auch auf die Behandlung der Sulmtalbahn hingewiesen.

Nun, meine Herren, was die Sulmtalbahn betrifft, so steht die Sache so: Wie schon erwähnt, wurde in den Jahren 1897 und 1898 seitens des Herrn Abg. Baron Rokitansky ein Antrag im Landtage eingebracht. Es wurden auch die Pläne vorgelegt und ist dieser Antrag dem Landes-Ausschusse zur Erhebung über die Bauwürdigkeit zugewiesen worden. Auch in

diesem Falle war der Landes-Ausschuß vollkommen objektiv. Diese Erhebungen wurden durch das Landes-Eisenbahnamt vorgenommen. In dem Berichte desselben wurde niedergelegt, daß die Bahn mit Rücksicht auf das erforderliche Baukapital — es war ein solches von 2,800.000 K angenommen — sich nicht als bauwürdig herausstellte, weil kaum die Betriebskosten gedeckt würden. Die Konzessionäre der Sulmtalbahn haben jedoch nicht locker gelassen, sondern neue Erhebungen vornehmen lassen, sich an das Eisenbahnministerium gewendet, und seitens des Ministeriums sind nun Beamte entsendet worden, welche die vom Eisenbahnamt aufgestellte Rentabilitätsberechnung einer eingehenden Überprüfung unterzogen und gleichzeitig bezüglich des Baukapitales entsprechende Erhebungen angestellt haben. Das Ergebnis war nun insofern günstig, als das Baukapital durch die Änderung der Trasse bedeutend herabgedrückt wurde. Es ist so weit gekommen, daß das Baukapital auf 1,800.000 K herabgedrückt wurde. Auch die Rentabilitätsberechnung hatte sich mittlerweile durch die geänderten Verhältnisse günstiger für die Verzinsung des Kapitäles herausgestellt. Auf Grund dieser neuerlichen Erhebungen wurde im hohen Hause, und zwar nicht vom Landes-Ausschuße, der Antrag gestellt und vertreten, eine Landessubvention von 300.000 Kronen zu bewilligen, welcher Betrag im Jahre 1901/02 auf 400.000 Kronen erhöht worden ist. Das ist also alles zu einer Zeit geschehen, wo bezüglich des Projektes Marburg—Wies noch keine Schritte gemacht waren. Im Laufe dieser Verhandlungen, betreffend die Sulmtalbahn, und die fortwährende Verlängerung des Bautermines für diese Bahn, da das Land seine Subventionsbewilligung an eine bestimmte Frist des Baubeginnes gebunden hatte, hatten nun die Sulmtalbahn-Konzessionäre ihre Bestrebungen darnach gerichtet, sich die Kohlenfracht aus der Eisbismalder Glanzkohlen-Gewerkschaft zu sichern und sind dann jene Garantieverträge zustande gekommen, die heute — das wird ja von allen Seiten anerkannt — eine außerordentlich ungünstige Rückwirkung auf das Projekt Marburg—Wies genommen haben und schon damals ist im Landtage von mehrfacher Seite die Ansicht ausgesprochen worden, daß durch die Sulmtalbahn die Marburg—Wieser Bahn unmöglich gemacht sei mit Rücksicht darauf, daß die Hauptgrundlage, die Kohlenfracht, nun in Frage gestellt ist. Nun ist aber die Sulmtalbahn ausgebaut und bereits im Betriebe. Diese Kohlen Garantieverträge waren schon vorhanden und dadurch ist die Grundlage für das Projekt Marburg—Wies vollständig verschoben worden. Auf

eine Kohlenfracht kann die Marburg—Wieser Bahn heute nicht rechnen. Es ist ja möglich, daß durch Entdeckung weiterer Kohlenvorkommnisse später noch eine Änderung eintritt. Derzeit kann damit nicht gerechnet werden; damit ist aber heute auch eine Verbilligung der Kohle für Marburg durch diese Bahn vollkommen ausgeschlossen. In dieser Beziehung hätte also die Stadt Marburg Vorteile nicht zu erwarten.

Ich möchte nur noch eine Frage berühren insbesondere mit Rücksicht auf die Ausführungen des Herrn Abg. Rejssel. Es ist ganz richtig und wird in Steiermark sehr bitter empfunden, daß gerade die Landeshauptstadt Graz in letzter Zeit bei der Ausgestaltung der Bahnen fortwährend vernachlässigt geblieben ist und dadurch ihre verkehrspolitische Bedeutung sehr herabgedrückt wurde, und wir haben dafür zu sorgen, daß dies in Zukunft nicht mehr geschieht. Daß die Marburger auch das gleiche wünschen und solche Bestrebungen haben, finde ich vollkommen natürlich und gerechtfertigt; allein beim Baue einer Bahn muß zunächst, und zwar in erster Linie die Bauwürdigkeit die Hauptgrundbedingung für die Frage, ob eine Bahn zu bauen ist oder nicht, abgeben. Diese Bauwürdigkeit muß festgestellt sein. Eine günstige Relation zwischen dem Baukapitale, welches auszugeben ist, und zu den ökonomischen Vorteilen, welche damit erreicht werden sollen, muß bestehen. Wir haben in Steiermark eine Bahn, wo der Bezirk riesige Opfer gebracht hat und heute noch schwer belastet ist, und wir haben es erlebt, daß diese Bahn einen so geringen Verkehr hatte, daß die Garantieleistung des Bezirkes eine ganz unverhältnismäßige ist. Halten Sie die Herstellung einer solchen Bahn für ökonomisch gerechtfertigt? Ich glaube, Sie werden nein sagen. Die Belastung, welche daraus hervorgeht, und der ökonomische Vorteil stehen in keinem Verhältnisse. Ich will durchaus nicht sagen, daß auch bei der Marburg—Wieser Bahn ähnliche Verhältnisse eintreten werden. Ich stehe auf dem Standpunkte des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses. Wir haben in Steiermark gewiß sehr wichtige Bahnen zu bauen, Bahnen, die unbestritten volkswirtschaftlich höhere Bedeutung in Anspruch nehmen, als die Marburg—Wieser Bahn, und Sie werden mir zugeben müssen, daß die Hauptaufgabe unseres Bahnnetzes darin liegen muß, Lokalbahnen auszubauen für Gegenden, welche vom Eisenbahnverkehre ausgeschlossen sind. Das Attraktionsgebiet der Marburg—Wieser Bahn deckt sich zu einem nicht unbedeutenden Teile mit der Sulmtalbahn, während große Gebietsteile noch ferne von jeder solchen Verbindung sind.

Überhaupt können Lokalbahnen nur dann gebaut werden, wenn die Geldmittel mit dem Werte der Bahn in Verhältnis stehen und entsprechende finanzielle Unterstützungen in Aussicht stehen. Eine Lokalbahn, welche mindestens 8 Millionen an Baukapital beansprucht, ist gewiß nicht herstellbar, wenn an diese Bahn sich nicht wichtige staatliche Interessen knüpfen. Über diese finanzielle Schwierigkeit kommen Sie mit Phrasen nicht hinaus, denn die Annahmen, daß eine solche Lokalbahn, die diese Kapitalien verschlingt, bloß durch den Lokalverkehr, Verfrachten der Landesprodukte oder für Zwecke der Approvisionierung ohne Industrien und Massentransporten oder eines großen Transitverkehrs auch nur die Betriebskosten decken könnte, ist ausgeschlossen.

Die Anwendung dieser Grundsätze auf die Marburg—Wieser Bahn ergibt, daß die Schwierigkeit der Ausführung der Marburg—Wieser Bahn hauptsächlich in dem großen Baukapitale liegt, das aufgebracht werden muß und für welches die Interessenten, wie ich zugebe, geradezu außerordentliche Opfer gebracht haben. Ob diese Schwierigkeiten überwunden werden können, weiß ich nicht. Die vorliegende Rentabilitätsberechnung, und auf die möchte ich zu sprechen kommen, baut sich auf das generelle Projekt auf, ist also eine Berechnung, bei welcher auf die Ergebnisse der politischen Begehungskommission keine Rücksicht genommen ist. Das Finanzprogramm ist heute noch ganz in der Luft.

Ob Prioritätsaktien begebbar sein würden, das ist jetzt gar nicht zu kalkulieren. Prioritätsaktien, die Aussicht haben auf eine Verzinsung, sind heute kaum zum Kurse von 80 anzubringen. Es erhöht sich dadurch das Nominale des Aktienkapitales bedeutend. Ich will nur sagen, daß die Befürchtung nicht abgewiesen werden kann, daß mit 8 Millionen Kronen das Auslangen bei weitem nicht gefunden werden kann. Nicht zu übersehen ist, daß ein Teil der Strecke überhaupt nicht der politischen Begehung unterzogen worden ist und das Kriegsministerium solche außerordentlichen Anforderungen gestellt hat, die dieses Projekt wesentlich verteuerte.

Ich sagte, daß solche Lokalbahnen, die ein so großes Baukapital verschlingen, in Steiermark niemals zu bauen sind ohne bedeutende Unterstützung des Staates, und leider kommt bei uns in Steiermark der weitere Umstand dazu, daß in der Regel mit Rücksicht auf die Terrainverhältnisse die Baukosten sich viel höher stellen als in anderen Ländern. In Ungarn baut man solche Bahnen um $\frac{1}{4}$ des Aufwandes wie hier und wenn auch die Marburg—Wieser Bahn nicht

in einem gebirgigen Teile liegt und zum großen Teile eine Talbahn ist, so ist doch nicht zu übersehen, daß in einer größeren Strecke Rutschterrain vorhanden ist. Man muß unter allen Umständen die Bauwürdigkeit der Bahn im Auge haben und die Stadt Marburg und die Interessenten müssen die Frage sehr ernstlich in Erwägung ziehen, ob die Opfer, die sie zu bringen beabsichtigen, die wirtschaftlichen Vorteile, die sie aus dieser Bahn ziehen können, nicht überwiegen. Auf einen Kohlenverkehr ist heute für die Marburg—Wieser Bahn nicht zu rechnen, weil sich die Verträge der Kohlengewerkschaft in Wies mit der Sulmtalbahn und der Graz—Nöflacher Gesellschaft decken, danach die ganze Kohlenverfrachtung aus diesem Werke der Sulmtalbahn zufällt.

Bis heute wird das Quantum, das von der Glanzkohlen-Gewerkschaft garantiert ist, für die Sulmtalbahn noch nicht annähernd erreicht und es wird eine Reihe langer Jahre brauchen, bis es überhaupt möglich sein wird, mit Rücksicht auf diesen Garantievertrag, der als Grundlage für die Ausgabe der Prioritäts-Obligationen gedacht ist, daß dieses Garantiminimum erreicht wird.

In weitere Details über die Bauwürdigkeit will ich mich absolut nicht einlassen, weil ich auf dem Standpunkte des Eisenbahn-Ausschusses stehe. Es soll das Detailprojekt für die bisher von der Kommission ausgeschlossenen Teile demnächst auch zur Kommissionierung gelangen, und dadurch wird man eine Übersicht über die Gesamt-Baukosten gewinnen. Ich stehe auf dem Standpunkte des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses, und zwar aus folgenden Gründen:

Wenn wir das vom Landes-Ausschusse vorgelegte Eisenbahnbau-Programm durchlesen, und da möchte ich dem Herrn Abg. Neßel gegenüber bemerken, daß ich unter Bauprogramm nichts anderes verstehe, als die Aufzählung aller jener Projekte, Lokalbahnen, die überhaupt zum Baue in Beratung stehen, beziehungsweise zum Baue angeregt sind. Wenn Sie sich nun vorstellen, daß der Landes-Ausschuß an die Aufgabe schreiten sollte, die einzelnen Linien nach ihrer Bauwürdigkeit aufzustellen, würde er ebenso einer fruchtlosen Aufgabe gegenüberstehen, wie seinerzeit das Eisenbahnministerium, dem wiederholt der Auftrag gegeben wurde, ein solches Programm auszuarbeiten. Wir haben im Landtage übrigens seinerzeit auch ein Eisenbahn-Programm gehabt, da lag aber die Frage anders, da konnte man ein Eisenbahn-Programm aufstellen.

Es galt das Prinzip, Lokalbahnen nur dann zu

bauen, wenn die Sicherstellung des Baues und der Finanzierung nach dem steiermärkischen Lokalbahnge-
setze vom 11. Februar 1890 gegeben war. Damals
sagte man, wir wollen uns nicht mehr in eine wilde
Spekulation mit unserem guten Gelde einlassen und
werden nicht mehr Subventionen a fond perdu
in Stammaktien geben, sondern wollen durch den
billigen Kredit des Landes solche Bahnen bauen, und
zwar unter Voraussetzungen, die im Gesetze klar fest-
gelegt waren.

Leider hat uns dieses Landesgesetz viele Illu-
sionen gebracht, Illusionen in der Richtung, daß wir
Überschreitungen beim Bahnbau zu verzeichnen
hatten, die das Land belasten, und weiter in der Rich-
tung, weil wir es auch nachträglich mit Rutschungen
und verschiedenen Schwierigkeiten beim Baue zu tun
hatten. Auch bei bereits im Betrieb befindlichen
Bahnen wurden wir durch nachträgliche Herstellungen
und Ausgestaltungen belastet.

Nun ist man wieder auf das Subventionierungs-
system zurück gekommen und wir haben, wie Sie aus
dem Berichte sehen werden, Millionen ausgegeben für
Subventionen, für welche wir Stammaktien bekamen.
Das Land mußte die guten Wertpapiere des Stamm-
vermögens gegen Stammaktien eintauschen, von
denen wir in der Regel kein Erträgnis bekamen.
Gleichgiltig ist es nicht, solche Subventionen zu geben;
denen gegenüber steht allerdings der inkommensu-
rable Vorteil, welchen das Land aus dem Bahnbau
erhofft. Ich glaube übrigens, heute aussprechen zu
können, daß ungeachtet der herben Kritik, die heute
über die Landeseisenbahnpolitik gefallen ist, niemand
wird behaupten wollen, diese oder jene Bahn hätte
nicht gebaut werden sollen, weil die Bevölkerung aller
Gegenden, welche die Bahnen durchziehen, eine Förde-
rung ihrer volkswirtschaftlichen Interessen gefunden
haben.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß für den Bau
einer Lokalbahn, die eine Sackbahn ist, ein Baukapi-
tal von 8 Millionen aufzubringen, eine sehr schwere,
aber dann nicht aussichtslose Aufgabe ist, wenn das
Eisenbahnministerium, der Staat, in hervorragender
Weise sich für diese Bahn interessiert und an der Auf-
bringung des Baukapitales beteiligt. Es ist nun ge-
sagt worden, es ist alles eins, man könnte die Million
geben, und wird die Bahn nicht gebaut, so braucht das
Land ohnehin nicht zu zahlen.

Das ist nicht einerlei. Erstens haben wir immer
an dem Prinzipie festgehalten, solche Subventionen
nur dann zu bewilligen, wenn für die Durchführung
einer solchen Bahn schon große Anhaltspunkte ge-

geben sind, und zweitens empfehlen sich vorläufig Be-
schränkungen mit Rücksicht auf die großen Kapita-
lien, welche wir schon a fond perdu in die Landes-
bahnen investiert haben. In einem der letzten Eisen-
bahnberichte wurde deutlich zum Ausdruck gebracht,
daß vorläufig von der Erteilung weiterer staatlicher
Subventionen nach der früheren Art bei der derzeitigen
finanziellen Lage des Landes innegehalten werden
solle.

Dieser damalige Bericht, in welchem der Landes-
Auschuß vom hohen Hause die Billigung verlangte
dafür, daß vorläufig fixe ziffernmäßige Subven-
tionen nicht bewilligt werden sollen, hat die Billigung
des hohen Hauses gefunden. Von diesem Standpunkte
aus hat das hohe Haus keine Subventionen in der
letzten Zeit bewilligt.

Nun können Sie es für recht und billig halten,
daß, nachdem infolge dieser Stellungnahme des hohen
Hauses gegen weitere Subventionen im gegenwär-
tigen Augenblicke selbst jene wichtigen Projekte, die
zweifelloos durchgeführt werden müssen und für welche
sich der Staat in hervorragender Weise interessiert,
keine Subventionen bewilligt wurden, gleichzeitig für
das unter allen Umständen unreife Projekt Marburg
—Wies ohneweiters eine Subvention in der Höhe
von einer Million ausgesprochen werden soll.

Es würde dies eine offene Ungerechtigkeit gegen-
über den Projekten Gleisdorf—Gartberg und Maria-
zell—Turnau—Seebach und anderen Bahnbauten be-
deuten.

Man würde gerade eine Ausnahme machen für
ein Bahnprojekt, dessen schwere Durchführbarkeit für
jeden, der unbefangen ist und nicht die Augen zu-
macht, außer Zweifel steht.

Ich glaube, meine Herren, daß ich nur auf das
wärmste empfehlen kann, daß das hohe Haus sich den
Anträgen des Eisenbahn-Ausschusses anschließt. Da-
durch ist erstens die Ablehnung einer Subvention für
die Marburg—Wieser Bahn absolut nicht ausge-
sprochen, das erkläre ich rundweg, und das werden
Sie aus der Begründung des Antrages und dem An-
trage selbst entnehmen, und zweitens ist das der ein-
zig richtige und der kürzeste Weg, der zu einer Ent-
scheidung in dieser Frage, die die Marburger selbst
wünschen, führt.

Die Verhandlungen im Eisenbahnministerium
werden demnächst aufgenommen, und bei dieser Ge-
legenheit wird sich herausstellen, ob es möglich ist,
dieses Projekt zur Durchführung zu bringen. Wenn
Sie diesem Antrage zustimmen, dann haben Sie auch
die Interessen der Stadt Marburg und aller Inter-

effizienten an dieser Bahn im vollen Maße gewahrt, ohne eine Ungleichheit herbeigeführt zu haben gegenüber allen anderen Projekten, die mindestens volkswirtschaftlich gleich gehalten werden müssen. Ich bitte nochmals um Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.

Abg. **Nobić** (L.-G. Marburg): Hoher Landtag! Schon der erste Herr Redner in diesem Gegenstande hat hingewiesen auf den Umstand und anerkennend hervorgehoben, daß sich der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses sympathisch über das in Frage stehende Projekt ausspricht.

Auch ich muß diesen Bericht anerkennend hervorheben, leider bin ich aber nicht in der Lage, dem Antrage, der auf Grund des Berichtes gestellt wird, zuzustimmen.

Meine Herren! Der Bericht selbst sagt unter anderem günstigen (liest):

„Weiters kann auch nicht in Abrede gestellt werden, daß eine Bevölkerung von mehr als 80.000 Personen, welche an der projektierten Bahnlinie interessiert sind, denn doch auch berechtigt sind, die Forderung zu erheben, in den Bahnverkehr einbezogen zu werden, und dies umsomehr, als sie ja auch durch die Zeichnung von Stammaktien den Beweis erbracht haben, daß sie bereit sind, zur Erreichung dieses Zieles auch Opfer zu bringen.“

Meine Herren! Auf diesen sehr triftigen Grund, daß die interessierte Bevölkerung ein Recht hat, zu fordern, daß es endlich zu einer Ausführung dieser Bahn komme, auf diese Begründung hin kommt nun ein Antrag, den man, meine sehr verehrten Herren, wohl richtig mit nichts sagend bezeichnen kann: „Der Antrag der Herren Abgeordneten **Wastian** und **Genossen** wird dem Landes-Ausschusse mit dem Auftrage zugewiesen, dahin zu wirken, daß der Bau der Eisenbahn Marburg—Wies in das mit der Regierung zu vereinbarende Eisenbahn-Bauprogramm aufgenommen werde.“

Meine Herren! Ich bin schon ziemlich viele Jahre im Landtage und ich weiß, was man von derartigen Anträgen zu halten hat, und trotz der Versicherung meines so hochgeschätzten und verehrten Kollegen im Landes-Ausschusse kann ich meine Zweifel doch nicht zurückdrängen, daß dieser Antrag die Fähigkeit in sich hätte, das Eisenbahnprojekt Marburg—Wies endlich zur Durchführung bringen zu können.

Die Stadt Marburg hat eine äußerst günstige Lage. Diesem Umstande und seiner tüchtigen, arbeitssamen und strebsamen Bevölkerung hat Marburg seinen raschen Aufschwung, seine rasche Blüte zu ver-

danken. Aber die weitere Verkehrspolitik — und das können Sie nicht leugnen und das fühlen nicht nur wir in Marburg, sondern auch die in der Umgebung — hat es dazu gebracht, daß von einem weiteren raschen Aufblühen fast nicht mehr die Rede sein kann.

Das Land hat bekanntlich ein 10 Millionen Gulden-Anlehen zu dem Zwecke gemacht, um die verschiedenen Bahnlinien und Bahnprojekte zur Durchführung zu bringen. Und ich frage die Herren: Was hat die Stadt Marburg, was hat die Umgebung der Stadt Marburg je von diesen 10 Millionen bekommen? — Im Gegenteil, meine Herren, es ist die Bahn Spielfeld—Radkersburg gebaut worden, und durch diese Bahn hat die Stadt Marburg ihr natürliches Attraktionsgebiet vollkommen verloren. (Abg. Dr. **Kofoschigg**: „Aber nicht von den 10 Millionen ist die Bahn gebaut worden, die Südbahn allein hat sie gebaut.“) Allein auch nicht! (Rufe: „Stammaktien!“) Es gibt keine Stammaktien!

Landeshauptmann: Ich bitte, meine Herren, das geht doch etwas zu weit, Zwiegespräche zu führen.

Abg. **Nobić** (fortfahrend): Meine Herren! Nicht nur das Land hat in dieser Beziehung für die Stadt Marburg und für die Umgebung nichts getan, auch die Regierung, nämlich die seinerzeitige, nicht die jetzige Regierung, ist mit der Stadt Marburg in einer ganz besonderen Art und Weise umgesprungen.

Ich verweise diesbezüglich auf den Umstand, daß es nicht — wozu die Südbahngesellschaft nach der Konzessionierungsurkunde verpflichtet war — zum Ausbaue der direkten Strecke Marburg—Pettau gekommen ist. (Rufe: „Sehr richtig!“) Von dieser Verpflichtung hat die Regierung die Südbahngesellschaft enthoben, ohne je die Stadt Marburg zu fragen. Und zwar ist das geschehen durch den Vertrag vom 13. April 1867, Artikel 2, wo es heißt (liest):

„Die Südbahngesellschaft macht sich ferner anheischig, die nachfolgenden Eisenbahnlinien auszuführen:

- a) eine Linie von einem Punkte zwischen Rottori und Kanizsa nach Barcs;
- b) eine Zweigbahn von Bruck nach Leoben.

Dagegen wird die Gesellschaft von der ihr nach § 2 der Konzessionierungsurkunde vom 23. September 1858 obliegenden Verpflichtung zum Bau der Strecke Marburg—Pettau entbunden.“

(Abg. **Wastian**: „Das ist sehr klar gesagt!“) Sie sehen, wie die Regierung mit der Stadt Marburg in diesem hochwichtigen Punkte vorgegangen ist. Jetzt muß man von Marburg nach Pettau fünf Stationen

zurücklegen und damals wäre die direkte Verbindung geschaffen worden, und die Gesellschaft hätte die Bahn ausbauen müssen. (Rufe: „Fünf Stunden muß man warten!“) Und da können Sie noch so ausgezeichnete Verbindungen zwischen Marburg und Pettau herstellen, das wird die Stadt Marburg nicht zurück-erhalten, was auf Grund der Konzessionsurkunde ihr gebührt hätte.

Meine Herren! Ich will heute über dieses Projekt nicht viel Worte verlieren, denn darüber sind schon so viele Worte gesprochen und geschrieben worden, daß es nunmehr genügt, wenn ich in meinem Namen und im Namen meines Kollegen **Mořkar**, sowie im Namen meiner engeren Gefinnungsgegnossen erkläre, daß wir für den Antrag **W a s t i a n** stimmen werden.

Ich möchte nur auf eine Bemerkung des sehr geehrten Herrn Landes-Ausschuß-Beisitzers **Dr. Linř** zurückkommen, der immer mit dem Vorwurfe kommt: „Ja, warum hat sich Marburg nicht früher gemeldet? Wäre Marburg früher gekommen, da hätten wir gewiß die Eisenbahn gebaut!“

Meine Herren! Die Verhältnisse haben sich ja nicht geändert. Früher hätte diese Bahn wahrscheinlich auch nicht viel weniger gekostet, als sie heute kosten dürfte. Und dann verweise ich nur auf den Umstand: wie viele Städte, wie viele Orte haben es versäumt, zur richtigen Zeit in Verkehrsangelegenheiten einzuschreiten. Ich verweise auf Windisch-Feistritz. Durch Windisch-Feistritz wollte man die Bahn führen, und Windisch-Feistritz selbst war dagegen. Jetzt arbeitet Windisch-Feistritz und hat gearbeitet mit Händen und Füßen, endlich doch in eine gewisse Bahnverbindung einbezogen zu werden.

Das kann kein Grund sein für eine ablehnende Haltung und man kann sagen, was man will; eine ablehnende Haltung ist es, wenn man die Ausführungen des Herrn Landes-Ausschuß-Beisitzers **Dr. Linř** genau verfolgt.

Und damit schließe ich.

Abg. Wastian (St.-G. Marburg): Hohes Haus! Die Zeit ist schon arg vorgerückt, die Anteilnahme an dieser Debatte naturgemäß abgelaufen und die Spannung, insofern eine solche vorhanden war, derart verflüchtigt, daß ich mich nur auf einige Worte der Erwiderung beschränken kann. Eine weitere Freundschaftswerbung für das Projekt wäre ja doch fruchtlos, da die Mehrheit des Landtages, wie ich sehen muß, den Mut des Wollens, der überall und immer die wahrhaft produktive Macht darstellt, diesmal nicht aufzubringen vermag.

Es haben sich ein paar frühere Redner mit zäher, fast zorniger Energie gegen die Annahme des Antrages, den ich mit dem **Abg. Stiger** eingebracht habe, gewendet; insbesondere war der verehrte Herr **Abg. Rathausky** in der Frage des Bahnbaues Marburg—Wies Kragbürste, wo man ihn anrührte. Ihn rigte nicht bloß der Dorn des Widerspruchs, er ließ gleich grobe Geschütze auffahren, sodaß in seinen Ausführungen, die auf einem sorgsam zusammengefügten Materiale aufgebaut waren, leider die Furien die Grazien überwogen. Er hat ja sogar mit diplomatisierender Rhetorik und unheimlicher Gründlichkeit den Grünzeugverbrauch der Stadt Marburg berechnet und an der Hand dieser — sagen wir — unverlässlichen Technik der Kombination und der Prognose festzustellen gesucht, daß schon ein Blick auf die Approvisionierung Marburgs zeige, wie wenig man von einer Rentabilität des geförderten Schienenstranges zu erwarten habe. Herr v. **Rathausky** hat dann das ohnehin düstere Bild noch um einige weitere Florbeänge verdunkelt und das Kohlenvorkommen im Eibiswalder Becken als so gering hingestellt, daß es für die Grundlage der Ertragsfähigkeit einer solchen Bahn gar nicht ernstlich in Betracht gezogen werden könne.

Dem vermag ich allerdings sofort eine sachmännische Erklärung gegenüberzuhalten, die ich von der Eibiswalder Glanzkohlen-Gewerkschaft in Händen habe, und die mit Bestimmtheit sagt, das Kohlenvorkommen sei in ihrem Bereiche ein derartiges, daß reichliche neue Aufschlüsse auf Jahre hinaus möglich seien, und daß der Marburg—Wieser Bahn ein ausgiebiges Quantum sichergestellt werden könne.

Es steht somit Behauptung gegen Behauptung, und so wie die Dinge hier in diesem hohen Hause nun einmal liegen, werden wir über den problematischen Wert einer weiteren Debatte nicht im Unklaren sein und aus dem *circulus vitiosus* eines begeisterten Für und eines streitbaren Wider heute vergeblich einen Ausweg suchen. Ich wollte nur kurz an einem Beispiel zeigen, daß man allem dem, was man contra gehört hat, ein mindestens ebenso beweiskräftiges pro entgegensetzen könne. Wenn diese Verhandlungen im Sitzungsprotokolle festgelegt sind, wird man sich die Ausführungen meines hochgeschätzten Herrn Kollegen **Rathausky** schon näher ansehen und gebührend ausleihen. Wer sich mit der Politik vermählt, bekommt die Kritik als Schwiegermutter, das ist nun einmal so. überdies ist der Herr **Abg. Rathausky** von der unrichtigen Voraussetzung ausgegangen, daß man bloß die gegenwärtig bestehenden Verhältnisse zum

Maßstabe der Betrachtung und Beurteilung für das Künftige nehmen müsse. Ich glaube, daß sich eine Reihe von Produktionsmöglichkeiten erst mit und nach dem Bahnbaue ergeben werden, Neugestaltungen, die aus den gegenwärtigen wirtschaftlichen Wechselbeziehungen zwischen Marburg und dem in Betracht stehenden Hinterlande heute nicht abzusehen sind, und die sich eben erst durch die Vorteile des neuen Verkehrsweges zu entwickeln vermögen.

Ich habe aber auch, meine Herren, wohl herausgespürt, was unter der Oberfläche der Worte des Herrn v. Rathausky ist. Es hat allen Anschein, als ob die Sulmtalbahnteile und Radlbahninteressenten in der Frage des Projektes Marburg—Wies mit den eingefleischtesten Gegnern des von mir vertretenen Schienenweges mindestens fühlten.

Ich habe aus der Rede des Herrn Abgeordneten Rathausky das Pfeifen der Sulmtalbahn und die Stollenschläge des Raddurchbruches herausgehört. Dieses Empfinden ist für einen ehrlichen Vertreter der Stadt Marburg durchaus nicht ein besonders erfreuliches, denn die Sulmtalbahn wird nun zu einem Todesurteile für unser Projekt, und die Radlbahn soll das übrige an Abbruch verkehrstärkender und wirtschaftlicher Vorbedingungen besorgen. In einem Augenblicke, wo in den Gebieten der geplanten Bahn Marburg—Wies alles sich auf den Zehenspitzen der gespanntesten Erwartung emporreckt, muß ich gegen eine solche Behandlung schärfsten Einspruch erheben. Leider bin ich solchen Gegnerschaften mit den Mitteln, die das Arsenal für geistige Kriegführung bietet, nicht gewachsen.

Wenn die Radlbahn gebaut und unsere Bahn im Projekte gelassen würde, erschiene die Stadt Marburg sehr abseits gerückt und neuerlich geschädigt, so wie sie schon gegenwärtig durch die Sulmtalbahn um die Erfüllung ihres Herzenswunsches gebracht werden soll und schon früher durch die Abzweigungen in Pragerhof und Spielfeld eine unverantwortliche wirtschaftliche Beeinträchtigung und böse Verkehrsvernachlässigung erfahren mußte. Einer solchen Stiefmütterlichkeit der zweitgrößten Stadt des Landes gegenüber ruhig zuzusehen, halte ich mich wahrhaftig nicht für berufen.

Es wird die Marburg—Wieser Bahn auch nicht immer die geringe lokale Bedeutung haben, die man ihr heute beizumessen beliebt, denn wenn das Projekt einer Eisenbahnverbindung zwischen Voitsberg oder Köflach und Obersteiermark einmal durchgeführt ist, — die Herren Reichsratsabgeordneten Gimpinger, Dr. Hofmann v. Wellenhof und Genossen be-

treiben das ja schon im Reichsrate — dann wird die Bahn Marburg—Wies das Stück einer bedeutenden Transversallinie sein und hiedurch eine Bedeutung erlangt haben, die es gewiß als gerechtfertigt erscheinen läßt, wenn dafür ein höherer Betrag als sonst bei Lokalbahnen üblich ist, zur Bewilligung gelangt.

Nun, meine sehr geehrten Herren, Sie sehen, für mich gibt's kein Adagio der Entsagung, denn ich habe das Gefühl, daß die wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Grundbedingungen für den Bau der Bahn Marburg—Wies im vollkommenen und reichlichen Ausmaße gegeben sind. Abgesehen davon, daß die Eisbwalder Glanzkohlen-Gewerkschaft ein Urteil abgegeben hat, das dem vom Herrn v. Rathausky vorgebrachten sehr widerspricht, kann ich auch anführen, daß die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft erklärt hat, ganz gut in der Lage zu sein, von ihrer Produktion vertragsmäßig einen entsprechenden Teil über die Linie Marburg—Wies zu leiten.

Auf die Frachttarif-Angelegenheit näher einzugehen, halte ich beim heutigen Anlasse für überflüssig. Herr v. Rathausky hat sich damit in lieberhabererischer Art befaßt; Stedenpferde haben eben meist recht guten Appetit. Aber auch ich könnte nur, wie er von Annahmen und Hypothesen ausgehen, denn Tatsächliches, Endgiltiges vermochte er doch nicht vorzubringen; er hat wirklich nur Hypothetisches anführen können, da er ja auch beiläufig die Bemerkung fallen ließ, er persönlich bezweifle es, daß die Tarifverhältnisse auf der Strecke der zu errichtenden Marburg—Wieser Bahn derartige sein würden, um die Konkurrenzfähigkeit mit anderen, in Betracht gelangenden Strecken herzustellen. Das sind rein persönliche und viel zu wenig sachliche Beweisgründe, als daß ich ihretwegen ein Plaidoyer auf mildernde Umstände halten müßte. Und dann frage ich Sie, meine Herren, welches Projekt bietet der Kritik nicht genug derartige Angriffspunkte?

Wenn ferner behauptet wird, daß nur 15 Kilometer, von Marburg ab bis St. Georgen, in Betracht kommen für die wirtschaftlichen Beziehungen zur Stadt Marburg, während das übrige Gebiet schon mehr in die Attraktionsphäre der Sulmtalbahn falle, so kann ich wohl auf die Ausführungen des Herrn Abg. Schweiger und auf meine eigenen Wahrnehmungen verweisen. Bei den dortigen hügeligen Bodenverhältnissen, Berg ab und Berg auf, ist es den Leuten nicht leicht, ihre Frachten rasch zur Sulmtalstrecke zu bringen, und deshalb sehen sie trotz Sulmtal-

bahn ihre volle Hoffnung auf das Zustandekommen der Marburg—Wieser Bahn. Wie ungeduldig sie schon sind, haben die vielen Petitionen, Deputationen und Eisenbahntage klärlich gezeigt; ich bleibe darum fest bei meinem Antrage, von dem ich mir nicht ein i-Tüpfelchen abmarkten lasse. Kurz möchte ich hier nur noch etwas erwähnen, was mir vorhin entgangen ist: Es fallen für uns nicht bloß die Gribwalder Glanzkohlen-Gewerkschaft und die Köflacher Bergbaugesellschaft mit ihrer Produktion ins Gewicht, sondern es sind Aufschlüsse im ganzen Gebiete zwischen Ansfels, Oberhaag und Wies möglich; dort hat man schon mehrfach das Vorkommen von Kohle konstatiert, und es steht gewiß nicht besonders im Zweifel, daß sich auch dort in Zukunft bei günstigen Verkehrsverhältnissen neue Produktionsstätten ergeben werden.

Meine sehr verehrten Herren! Nach den Ausführungen des Herrn Landes-Ausschuß-Beisitzers Dr. Link, der uns leider nur immer die Nordseite seines Weisens zukehrt, hat es den von mir schon wiederholt bekämpften Anschein, als wenn die Kostenüberschreitungen, angesichts derer uns ein kalter Schauer über den Rücken zu laufen habe, ganz gewaltige sein müßten. Wir wird's bei solchen Schreckmitteln nicht bangherzig zunute. Denn die Bahn Marburg—Wies fordert doch kein technisches Meisterstück und soll ja keine Großtat moderner Ingenieurkunst werden. Die Geleiseanlage ist ohne Überwindung bedeutender Höhenunterschiede, ohne Anlage schwieriger Kunstbauten oder himmelanstrebender Viadukte zu schaffen. Was an Bedürfnissen für den Bahnbau in finanzieller Hinsicht aufgebracht werden muß, das ist ziffermäßig im Kostenvoranschlag enthalten, und es ist nicht einzusehen, warum besondere neue Kosten erwachsen sollten.

Der mir vorliegende Kostenvoranschlag rechnet mit 7,100.000 Kronen Gesamtkosten und setzt für den Kilometer 164.000 Kronen an Kosten an; hierbei sind alle Varianten und alle geforderten Verbesserungen inbegriffen. Ich kann mir wirklich auf diese, trotz meiner Richtigstellungen stets wiederholten Behauptungen keinen Reim machen. Oder will man dadurch nur Verlästerungen vorbringen?

Der Herr Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. Link hat selbstverständlich die Haltung des Landes-Ausschusses zu verteidigen gesucht; das ist vollkommen begreiflich und in schönster Ordnung. Wenn ich aber in Betreff der im Jahre 1905 zu Gunsten des Marburg—Wieser Projektes gefaßten Entschliebung des Landtages frage: „Was ist denn in gewissenhafter Durchführung des damals erfolgten Beschlusses ge-

schehen?“ Dann haben wohl alle Flöten und Geigen zu schweigen, denn es ist nichts geschehen!

Ich kann ruhig sagen, daß der Landes-Ausschuß die Schmerzen meiner Wählerschaft bis ins Innerste gekannt hat und kennt, daß er aber doch pedantisch lieblos geblieben ist, wie Parsival, als er bei seinem ersten Besuche in der Gralsburg die Leiden des Königs Amfortas sieht, aber ihnen nicht nachfragt. Die Dinge liegen nach meinem Gefühle so, wie ich sie in meinen früheren, längeren Ausführungen erörtert habe.

Der Umstand, daß der Herr Abg. Rathausky sehr warm für den Antrag des Herrn Berichterstatters Sagenhofer eingetreten ist, derselbe Herr v. Rathausky, der so viele ernstliche und gründliche sachmännische Bedenken gegen den Bahnbau in sich trägt, dieser Umstand muß doch äußerst nachdenklich stimmen. Auch die besondere Bereitwilligkeit, die der von mir ansonsten innig geschätzte Herr Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. Link zu Gunsten des Ausschußantrages zeigt, macht mich mißtraulich. Der verehrte Herr Kollege Dr. Link verzeihe mir das gütigst. Ich bin nicht genug opportunistisch. Der Opportunist hilft sich über den Augenblick weg, indem er nur allzu oft eine lange Zukunft opfert.

Der Herr Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. Link hat z. B. am Schlusse seiner Rede ungefähr gesagt: „Es ist nicht unmöglich, daß die Bahn gebaut wird, aber es sind immerhin noch gewaltige Schwierigkeiten zu überwinden.“ Ich vermag nun diese Schwierigkeiten bei der schärfsten Überprüfung nicht einzusehen und kann darum leider in diesem Falle die Ansicht des Herrn Landes-Ausschuß-Beisitzers Dr. Link nicht teilen.

Der Antrag, den der Herr Berichterstatter Sagenhofer im Auftrage des Eisenbahn-Ausschusses vertritt, ist ein so dürftiger und, wie ihn der Herr Landes-Ausschuß-Beisitzer Robitz ganz richtig gekennzeichnet hat, ein so nichtsagender und zu nichts verpflichtender; er kann doch nur als die rein theoretische Erledigung einer lästigen Sache aufgefaßt werden.

Wenn aber trotzdem nach der Durchführung des Antrages des Herrn Berichterstatters Sagenhofer etwas Positives erreicht werden sollte, so wird mich das sehr angenehm enttäuschen, und ich werde mich dann gerne als verbesserlicher Schwarzseher einer dankbareren Auffassung dieses Antrages nicht verschließen. Vorläufig kann ich nur freimütig bekennen: „Die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube.“

Abg. Dr. Graf (Vorstädte Graz): Hohes Haus! Der Herr **Abg. Wastian** hat in lebhafter Weise seinen Antrag verteidigt, und — aufrichtig gesagt — ein jeder, der ihm gefolgt ist, muß sich sagen, daß er das in vortrefflicher Weise getan hat.

Allein in seinem Eifer hat er sich auch zu Äußerungen hinreißen lassen, die ich nicht stillschweigend hinnehmen kann, die ich zurückweisen muß. Er hat nämlich hervorgehoben, daß im Eisenbahn-Ausschusse und auch teilweise hier im hohen Hause sich eine feindselige Stimmung geltend mache gegenüber der Stadt Marburg.

Nachdem ich Vertreter der Stadt Graz und zugleich Mitglied des Eisenbahn-Ausschusses bin und im Eisenbahn-Ausschusse für den Antrag, wie er heute dem hohen Hause vom Herrn Berichterstatter zur Annahme empfohlen wurde, gestimmt habe, so muß ich eben die Behauptung des Herrn **Abg. Wastian**, daß irgendeine feindselige Stimmung gegen die Stadt Marburg bei Beurteilung dieses ganzen Gegenstandes geherrscht habe, auf das entschiedenste zurückweisen. (**Abg. Wastian**: „Nur gegen das Projekt!“) Ich sehe mich veranlaßt, diese Äußerung umsomehr zurückzuweisen, weil auch der Herr **Abg. Gemeinderat Rejcl** in seinen Ausführungen hervorgehoben hat, daß auch in Graz eine Gegnerschaft gegenüber dem Projekte herrsche.

Ich will auf die näheren Details dieser Eisenbahn-Angelegenheit nicht näher eingehen, sondern nur erklären, daß für mich bei der Abstimmung lediglich maßgebend war, daß die Durchführung des Projektes mit großen Kosten verbunden ist. Und da mußte ich mich fragen, wie diese Kosten aufgebracht werden sollen? Ist es möglich, daß das Land einen solchen Beitrag leistet, daß die Arbeit durchgeführt werden kann? Es wird vom Lande eine Beitragsleistung von einer Million verlangt; dem gegenüber stehen aber nahezu acht Millionen. Ist es möglich, auch wenn das Land eine Million für diese Bahn bewilligt, daß dann die übrigen Beträge für dieses Bahnprojekt von den Interessenten aufgebracht werden können? Das ist absolut unmöglich; das Projekt läßt sich nur dann verwirklichen, wenn der Staat sich finanziell ganz bedeutend an der Durchführung beteiligt.

Alle Bahnprojekte, die im Eisenbahn-Ausschusse verhandelt worden sind, wurden auf den Erlaß des Eisenbahn-Ministeriums verwiesen, worin gesagt wird, daß das Eisenbahnministerium bereit sei, sich bezüglich der verschiedenen Bahnprojekte und deren Durchführungsmöglichkeit mit den kompetenten Faktoren

ins Einvernehmen zu setzen, daß eine Enquete stattfinden soll zwischen dem Eisenbahnministerium und dem Landes-Ausschusse.

Wenn ich aber zur Überzeugung gekommen bin, daß, wenn auch heute vom Lande für das Bahnprojekt Marburg—Wies eine Million Kronen bewilligt wird, dasselbe trotzdem vorläufig nicht durchgeführt werden kann, warum soll ich dann heute schon für eine Subvention stimmen?

Das war der Grund, daß ich im Eisenbahn-Ausschusse für den Antrag, der heute dem hohen Hause vorliegt, gestimmt habe, und nicht etwa deshalb habe ich mich gegen den Antrag des Herrn **Abg. Wastian** ausgesprochen, weil ich Abgeordneter von Graz bin und weil die Stadt Graz möglicher Weise durch den Ausbau der Bahn Marburg—Wies geschädigt werden könnte. Wenn solche unrichtige Behauptungen hier im hohen Hause vorgebracht werden, dann kann leicht eine Mißstimmung zwischen der Landeshauptstadt und der Stadt Marburg hervorgerufen werden, was ich hintanhalten möchte.

Landeshauptmann: Der Herr Abgeordnete **Wastian** hat sich neuerlich zum Worte gemeldet. Der Herr **Abg. Wastian** hat aber bereits zweimal in der Debatte das Wort erhalten, ich kann ihm daher das Wort nur erteilen, wenn er eine tatsächliche Berichtigung vorzubringen hat.

Abg. Wastian (St.-G. Marburg): Ich bitte um das Wort zu einer tatsächlichen Berichtigung.

Ich will zur tatsächlichen Berichtigung vorbringen, daß ich selbstverständlich niemals auch nur die leiseste Absicht gehabt habe, einen feindlichen Gegensatz zwischen der Stadt Graz und der Stadt Marburg herauszutüfteln, sondern daß ich mir nur erlaubt habe, darauf aufmerksam zu machen, wie sehr es den Anschein gewinnt, als wenn gegen das Projekt Marburg—Wies Gegnerschaften und Machenschaften in Grazer Kreisen betrieben würden. Mit dieser Äußerung habe ich auch nur einem oft geäußerten Empfinden, das sich in Marburg vielen aufgedrängt hat, Ausdruck gegeben. Ich dachte dabei außer an die *couleur changeante*, die uns gegenüber der Landes-Ausschuß an den Tag gelegt hat, an jenen Redner im Grazer Hausherrenvereine, der dort vor Monaten orakelte, unsere Bahnlinie sei dem Lande nicht von Nutzen. Dieser heimatliche Nationalökonom, dessen Blickfeld durch die Verzehrungssteuerschranken der Stadtgemeinde Graz begrenzt ist, zählte Marburg und all die Orte im Pöbknitz, Längen- und Saggautale gar nicht zur Steiermark!

Ich habe hinsichtlich der sonstigen Gesinnung der Stadt Graz gegenüber der Stadt Marburg mit keiner Silbe etwas behauptet, was irgendwie ein Eingreifen des Herrn Bürgermeisters Dr. Graf in die Debatte nötig gemacht hätte. Wenn der Herr Abg. Dr. Graf meint, er habe sich nur deshalb gegen meinen Antrag gewendet, weil zuerst der Staat mit einer offenen Erklärung seiner Geneigtheit dem Projekte Marburg—Wies gegenüber vorangehen müsse, so gestatte ich mir, darauf zu bemerken, daß die Regierung bei allen Bemühungen, die das Aktionskomitee der Marburg—Wieser Bahn bisher in Wien unternommen hat, sich auf das Land auszureden beliebte. Da hieß es immer: „So lange das Land Steiermark nicht in sichtbarer und tatkräftiger Form für das Projekt eingestanden ist, sind wir auf Grund des Lokaleisenbahngesetzes nicht in der Lage, uns für diese Linie zu entscheiden.“

Das wollte ich richtiggestellt haben.

Abg. **Nejfel** (M. W. Graz): Es liegt mir vollkommen ferne, in der Debatte zur Sache selbst weitere Worte zu verlieren, aber unser Herr Bürgermeister hat eine Wendung gebraucht, die leicht darauf schließen lassen könnte, daß er auch mich damit meint, wenn er sagt, daß man bestrebt sei, eine Gegnerschaft zwischen der Stadt Marburg und der Stadt Graz zu konstruieren.

Wer meine Stellung kennt, wird mir das nicht zumuten. Ich bin Landtags-Abgeordneter von Graz und Reichsrats-Abgeordneter von Marburg. Ich vereinige gewissermaßen beide Städte und muß es mir deshalb umso ferner liegen, einen Gegensatz zwischen beiden Städten auch nur im entferntesten zu konstruieren.

Wohl aber werde ich, trotz meiner Stellung und trotzdem es mir ferne liegt, einen Gegensatz zu konstruieren, wenn in Graz Stimmen laut werden und kleinliche Interessen gegen die Marburg—Wieser Bahn zur Geltung kommen, gegen diese Stimmung aufzutreten mir erlauben. Es ist eine Tatsache und ich stelle es fest, daß nicht vielleicht die Gemeindevertretung, nicht etwa maßgebende Persönlichkeiten es sind, daß aber in Graz Leute existieren, die meinen, der Ausbau der Marburg—Wieser Bahn würde eine Schädigung für Graz bedeuten, und daß sie deshalb Gegner dieses Projektes sind.

Ich gebe der Überzeugung Ausdruck, daß die Interessen der Stadt Graz durch den Ausbau der Marburg—Wieser Bahn in keiner Weise tangiert werden und daß ich als Vertreter von Graz es ganz gut mit meiner Stellung vereinbarlich finde, für das Bahnprojekt Marburg—Wies einzutreten.

Landeshauptmann: Nachdem sich niemand

mehr zum Worte meldet, erkläre ich die Debatte für geschlossen und erteile dem Herrn Berichterstatter das **Schlufwort**.

Berichterstatter **Hagenhofer:** In der abgeführten Debatte sind alle Pro- und Kontragründe, welche für oder gegen die Durchführung des Projektes Marburg—Wies sprechen, gefallen, sodaß kaum etwas übrig bleibt, hinzuzufügen. Ich bin aber der Meinung, daß sowohl rechts als links über das Ziel geschossen worden ist. Auf der einen Seite wurde das Pro als so glänzend hingestellt, daß kein Zweifel übrig bleibt, daß sich die Bahn nicht rentieren würde, andererseits wurde die Sache so dargestellt, daß es unmöglich sei, diese Bahn zu bauen. Darum bin ich der Meinung, daß beide Seiten über das Ziel geschossen haben. Es wird nun Sache des Landes-Ausschusses sein, die ganzen Pro- und Kontrafragen genau zu studieren, und das bezweckt auch der vom Eisenbahn-Ausschuß gestellte Antrag.

Entschieden verwahren muß ich mich namens des Eisenbahn-Ausschusses, daß dieser Antrag nicht ernst gemeint sei, oder daß derselbe gar eine Feindseligkeit gegen das Projekt enthalte. Wer die Begründung des Antrages liest, wird ersehen können, daß die Frage des Eisenbahnbaues Marburg—Wies in vollkommen objektiver Weise behandelt und befürwortet wurde. Meine Herren! Der Herr Abg. **Wastian** hat gemeint, daß die Marburger das, was im Antrage gegeben wird, schon im Jahre 1905 gehabt haben. Sie meinen, daß sie noch mehr gehabt haben und daß gar nichts geschehen sei, was dafür spreche, daß sie jetzt weniger Aussichten haben sollten, als damals. Der Herr Abg. **Wastian** wird sich aber erinnern, daß doch etwas geschehen ist, was den Bahnbau ein bißchen beeinträchtigt hat, nämlich daß die Sulmtalbahn gebaut worden ist. Wer daran schuld ist, daß nicht die Bahn Marburg—Wies früher gebaut worden ist als die Sulmtalbahn, das will ich nicht genau untersuchen. Ich glaube aber sicher, wenn die Herren in Marburg genauer nachforschen, sie die Schuld daran in Marburg selbst finden werden. (Ruf: „Das ist leider wahr!“) Hätten sie sich mit allem Ernste dafür eingesetzt, dann wäre vielleicht die Bahn Marburg—Wies gebaut worden und nicht die Sulmtalbahn. Daran ist aber nicht der Landtag schuld, nicht wir, sondern eben die anderen, und es darf uns nicht vorgeworfen werden, daß wir gegen das Projekt feindselig wären. Pflicht des Landtages ist es, solche Bahnfragen mit aller Vorsicht zu behandeln.

Es ist dem Eisenbahn-Ausschuß auch vorgeworfen worden, daß nicht immer so genau vorgegangen

worden ist, und es war leider mitunter so. Dies soll sich aber nicht wiederholen. Wenn nun eine Bahn gebaut werden soll, so muß untersucht werden, ob einerseits die Bahn rentabel ist, und andererseits, welchen volkswirtschaftlichen Wert dieselbe hat. Es kann ja möglich sein, daß eine Bahn nicht rentabel ist, daß sie kein Reinertragnis abwirft, daß sie aber doch gebaut werden kann und soll, weil sie eben einen großen volkswirtschaftlichen Wert hat, besonders, wenn die Bahn durch produktive Gegenden geführt wird, welche kulturell entwicklungsfähig sind. In einem solchen Falle würde es sich dann empfehlen, daß die Bahn gebaut wird. Eine solche Frage muß aber genau studiert werden, und das ist die Aufgabe unseres Antrages.

Meine Herren! Wenn ich nun auf die Ausführungen des hochgeehrten Herrn Landes-Ausschuß-Beisitzers Dr. Linz zurückkomme, so möge dies entschuldigt werden. Er hat gesagt, daß sich bei der politischen Begehung für das Projekt Marburg—Wies ergeben hat, daß es nicht so leicht sei, diese Bahn zu bauen. Nun, meine Herren, wenn ich aber die Äußerungen des Landes-Ausschuß-Stellvertreters, welche derselbe bei der politischen Begehung abgegeben hat, durchlese, so finde ich, daß dieser Vertreter damals diese Überzeugung nicht gewonnen hat, denn damals hat er seiner Überzeugung dahin Ausdruck gegeben, daß ein weiterer Schritt für den Bahnbau gemacht sei und daß die ganze Gegend durch diesen Bahnbau viel gewinnen werde; er versprach, daß sich der Landes-Ausschuß mit Entschiedenheit bei der Regierung einsetzen werde, daß der Bau der Bahn auch finanziell in ausgiebiger Weise unterstützt werde. Ich glaube, die Herren hätten schon damals Gelegenheit gehabt, auf die Schwierigkeit des Zustandekommens des Projektes aufmerksam zu machen. Ich möchte von dieser Stelle aus den Wunsch aussprechen, daß in Zukunft bei der Abgabe solcher Äußerungen mit allem Ernste vorgegangen wird und daß die Vertreter des Landes-Ausschusses die volle Wahrheit sagen und zu Protokoll geben, denn sonst können derartige Äußerungen nicht ernst genommen werden. Im übrigen habe ich nichts mehr anzuführen und empfehle ich Ihnen die Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.

Landeshauptmann: Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung. Bei derselben gedenke ich so vorzugehen, daß ich zuerst den Gegenantrag des Herrn Abg. Wastian zur Abstimmung stelle, welcher lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen, es sei für den Bau der normalspurigen Bahn Marburg—Wies der Betrag von einer Million Kronen in Stamm-

aktien aus Landesmitteln, auszahlfar in fünf Jahresraten zu je 200.000 Kronen, zu bewilligen.“

Wenn dieser Antrag nicht angenommen werden sollte, kommt der Antrag des Ausschusses zur Abstimmung, welcher lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Antrag der Herren Abgeordneten Wastian und Genossen, Beilage Nr. 271, wird dem Landes-Ausschuße mit dem Auftrage zugewiesen, dahin zu wirken, daß der Bau der Eisenbahn Marburg—Wies in das mit der Regierung zu vereinbarende Eisenbahn-Bauprogramm aufgenommen werde.

Hiermit erledigen sich auch die Petitionen Nr. 105, 106, 107, 108, 124, 156, 157, 158, 159, 198, 458, 553, 576, 611.“

Ist hinsichtlich der von mir in Vorschlag gebrachten Reihenfolge der Abstimmung etwas zu bemerken? (Nach einer Pause.) Es scheint dies nicht der Fall zu sein und werde ich so vorgehen wie ich in Aussicht genommen habe und ersuche jene Herren, welche den vom Herrn Abg. Wastian gestellten Antrag annehmen, sich von den Sitzen zu erheben. (Geschicht.) Der Antrag ist abgelehnt.

Wir gelangen nun zur Abstimmung über den Antrag des Ausschusses, welchen ich wohl nicht mehr zu verlesen brauche.

(Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses wird angenommen.)

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der mündliche Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Rathausky und Genossen, Beilage Nr. 192, betreffend Förderung des Ausbaues der Radlspahbahn.

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

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Dr. Hofschinegg (von der Tribüne): Hohes Haus! Die Herren Abg. Rathausky und Genossen haben einen Antrag eingebracht, welcher lautet (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, die auf den Ausbau der Radlspahbahn gerichteten Bestrebungen nachdrücklichst und tatkräftigst zu unterstützen und dem Landtage in der nächsten Session Bericht zu erstatten.“

Mit Rücksicht auf den Erlaß des Eisenbahnministeriums, nach welchem nur vom Staate subventionierte Bahnen die Möglichkeit genießen, ausgeführt

zu werden, erlaube ich mir namens des Eisenbahn-Ausschusses den Antrag zu stellen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, die Verhandlungen mit dem Eisenbahnministerium auch auf die Herstellung der Radlspahbahn auszudehnen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der mündliche Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Sutter und Genossen, Beilage Nr. 306, betreffend die Einlösung und Verstaatlichung der Lokalbahnen Fehring—Fürstenfeld, Fürstenfeld—Hartberg—Friedberg und Aspang—Wien.

Berichterstatter ist Herr Abg. Sagenhofer, den ich ersuche, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Sagenhofer** (von der Tribüne): Hoher Landtag! Die Herren Abgeordneten Sutter und Genossen haben beantragt, daß der Landes-Ausschuß beauftragt werden soll, bei der k. k. Regierung dahin zu wirken, daß die Lokalbahnen Fehring—Fürstenfeld, Fürstenfeld—Hartberg (Neudau), Hartberg—Friedberg und Aspang—Wien ehestens eingelöst, beziehungsweise verstaatlicht werden.

Es ist selbstverständlich, daß es nur zweckentsprechend ist, wenn so wichtige Bahnen, wie diese Linien es sind, in Verbindung mit der Wien—Aspang-Bahn verstaatlicht werden und nicht den Lokalbahn-Gesellschaften überlassen bleiben. Heute ist z. B. die Bahn Wien—Aspang in Händen einer belgischen Gesellschaft, die jetzt im Bau begriffene Bahnstrecke Friedberg—Aspang wird als Staatsbahn unter der Aufsicht einer staatlichen Bauleitung gebaut, ebenso wurde die Bahn Friedberg—Hartberg gebaut, die Bahnlinie Hartberg—Fürstenfeld mit dem Seitenstück Bierbaum—Neudau befindet sich in Händen einer eigenen Gesellschaft und schließlich das Stück Fürstenfeld—Fehring wieder in Händen einer anderen Gesellschaft. Daß das nicht zweckentsprechend ist, liegt auf der Hand, und deshalb hat sich auch der Eisenbahn-Ausschuß entschlossen, dem hohen Landtage folgenden Antrag vorzulegen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, bei der k. k. Regierung dahin zu wirken, daß die Lokalbahnen Fehring—Fürstenfeld, Fürstenfeld—Hartberg samt Bierbaum—Neudau, Hartberg—Friedberg—Aspang und Aspang—Wien ehestens verstaatlicht werden.“

Ich empfehle die Annahme dieses Antrages.

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Wir kommen nun zu Punkt 12 der Tagesordnung, das ist der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 619 der Interessenten für den Ausbau der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz—Anger—Birkfeld um Bewilligung, daß der vom hohen Landtage gewährte Stammaktienbeitrag von 300.000 Kronen für die Bahn von Weiz nach Anger eventuell statt an die Lokalbahn Gleisdorf—Weiz einer selbstständigen Gesellschaft für den Ausbau einer schmalspurigen Eisenbahn von Weiz über Anger nach Birkfeld übergeben wird

(Beilage Nr. 505).

Berichterstatter ist Herr Abg. Sutter, dem ich das Wort erteile und ersuche, den Gegenstand einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Sutter** (von der Tribüne): Hoher Landtag! Die Interessenten für den Ausbau der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz—Anger—Birkfeld haben beim Landtage um die Bewilligung angesucht, daß der vom hohen Landtage gewährte Stammaktienbeitrag von 300.000 Kronen für die Bahn von Weiz nach Anger eventuell statt an die Lokalbahn Gleisdorf—Weiz einer selbstständigen Gesellschaft für den Ausbau einer schmalspurigen Eisenbahn von Weiz über Anger nach Birkfeld übergeben wird. Der hohe Landtag hat in seiner Sitzung am 24. November 1905 folgende Beschlüsse gefaßt (liest):

„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 Betriebseröffnung auf derselben, den Betrag von 300.000 Kronen 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 4 Prozent festgesetzt wird;

2. das Anrecht auf den Bezug einer Dividende für die noch im Umlaufe befindlichen Prioritätsaktien der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz von 5 Prozent auf 4 Prozent herabgesetzt wird; wobei, falls es sich als erforderlich erweisen sollte, dieser Teil des Prioritäts-

aktienkapitales 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 Umlauf befindlichen, ebenfalls von 5 auf 4 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 entsprechender 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 mehr erwähnte Fortsetzungslinie nicht längstens bis Ende des Jahres 1907 begonnen worden ist."

Mit Rücksicht darauf, daß es 1907 nicht mehr möglich war, mit dem Baue zu beginnen, hat der hohe Landtag über Ansuchen der Lokalinteressenten beschlossen, die im letzten Absätze obigen Beschlusses festgestellte Frist bis Ende 1908 zu verlängern und überdies den hohen Landes-Ausschuß ermächtigt, eine weitere Fristverlängerung bis Ende 1909 auf Ansuchen zu erteilen.

Diese obigen Beschlüsse des hohen steiermärkischen Landtages gingen von der Voraussetzung aus, daß die Lokalbahn Gleisdorf—Weiz die Fortsetzungslinie über Puch nach Anger als normalspurige Bahn ausbauen werde.

Die Bahn von Weiz bis Anger sollte also als eine normalspurige Bahn gebaut werden.

Nachdem sich in der Zwischenzeit die Unterhandlungen mit der Firma, welche den Bahnbau unternehmen wollte, zerstreut haben und die Aktiengesellschaft für die Lokalbahn Gleisdorf—Weiz auch mit den vom hohen Landtage gestellten Bedingungen bezüglich der Finanzierung des Unternehmens nicht einverstanden war, hat sich in der letzten Zeit eine andere Gesellschaft gefunden, welche die Bahn von Weiz über Anger nach Birkfeld bauen will, und zwar unabhängig von der Aktiengesellschaft der Gleisdorf—Weizer Bahn. Die Vorteile bei Anwendung der Schmalspur wären, daß die Strecke von Weiz bis Birkfeld infolge einer Änderung der Trasse kürzer würde, nur eine

Länge von zirka 24 Kilometern gegenüber einer normalspurigen Bahn mit 32 Kilometern hätte und zusammen zirka 9½ Tariffkilometer in Ersparung kämen, weiters sich die Kosten im ganzen nicht viel höher belaufen würden als für die Teilstrecke Weiz—Anger.

Die Durchführung des Projektes ist in folgender Weise gedacht:

1. Die Baukosten, inklusive Ausrüstung der Bahn, würden sich belaufen auf 4.100.000 Kronen;

2. hiezu Zinterkallarzinsen, Finanzierungsipesen, Anlage des Reservefonds u. s. w. 497.140 Kronen, zusammen 4.597.140 Kronen.

Diese Baukosten werden aufgebracht durch Emission von 1.400.000 Kronen Stammaktien. Diese werden aufgebracht:

1. durch den Staatsbeitrag von 800.000 Kronen;

2. durch den mit eingangs erwähnten Landtagsbeschluß bewilligten Beitrag des Landes Steiermark von 300.000 Kronen;

3. durch Stammaktienzeichnungen der Privatinteressenten mit zusammen 300.000 Kronen. Vom gesamten Baukostenbetrag pro 4.597.140 Kronen in Abzug gebracht die durch Stammaktienzeichnungen aufzubringende Barzahlung pro 1.400.000 Kronen, verbleibt ein unbedeckter Rest von 3.197.140 Kronen.

Für diese 3.197.140 Kronen sind Prioritätsaktien, eventuell für einen Teil Prioritätsobligationen auszugeben, welchen, insoweit Prioritätsaktien in Betracht kommen, ein Vorzugsrecht von 5 Prozent Dividende und, insoweit Obligationen in Betracht kommen, 4 bis 4½ Prozent Zinsen einzuräumen sind.

Diese gesamten Papiere ist die Baufirma zum Kurse von 90 Prozent auf Rechnung ihres restlichen Rauffüllings zu übernehmen bereit, sodaß die zu gründende selbständige Aktiengesellschaft zu emittieren hat:

Stammaktien 1.400.000 K, Prioritätsaktien oder Obligationen 3.552.000 K und demnach ein gesamtes Anlagekapital von 4.952.000 K sich ergeben würde.

Durch eine weitere Änderung der Trasse soll noch ein Betrag von 352.000 K an den Baukosten und daher auch des Anlagekapitales in Ersparung kommen können.

Als ein Vorteil bei diesem Unternehmen wird noch angeführt, daß die im Besitze des Landes befindlichen Stammaktien der Gleisdorf—Weizer Bahn, welche sich jetzt mit 6½ Prozent verzinsen und einen jährlichen Ertrag von 13.000 K abwerfen, an ihrem Werte nicht nur nichts verlieren, sondern sich voraussichtlich noch besser verzinsen werden, wenn die beiden

Bahnen Gleisdorf—Weiz und Weiz—Anger—Birkfeld abgeforderte Unternehmungen bleiben.

Wenn auch gegen den vorgelegten Finanzierungsplan einiges eingewendet werden kann, so glaubt der Eisenbahn-Ausschuß, die Durchführung des Unternehmens nicht erschweren zu sollen, nachdem den Interessenten vom k. k. Eisenbahnministerium bereits ein Betrag von 800.000 K für die Übernahme in Stammaktien in Aussicht gestellt worden sein soll und die weiteren Unterhandlungen ja dem Landes-Ausschusse überlassen werden müssen.

Bei dem Umstande, daß der Bezirk Birkfeld und ein großer Teil im Nordosten des Landes keine Aussicht hat, auf eine andere Weise zu einer Bahn zu kommen, die Verkehrsverhältnisse dort sehr traurige sind, auch die Anlage einer besseren Straße nach Birkfeld mit großen Kosten verbunden wäre, muß dieses Projekt als ein günstiger Ausweg angesehen werden, und stellt der Eisenbahn-Ausschuß folgende Anträge (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Beschluß des hohen Landtages vom 24. November 1905, Beschluß Nr. 347, betreffend die Subventionierung des Baues einer normalspurigen Fortsetzungslinie von der Station Weiz der Gleisdorf—Weizer Bahn bis Anger durch Übernahme eines Nominales von 300.000 K Stammaktien wird auf Verlangen der Interessenten dahin abgeändert, daß an Stelle dieser Subvention zum Baukapitale für eine schmalspurige Lokalbahn von Weiz über Anger nach Birkfeld ein gleich hoher Betrag, nämlich 300.000 K, gegen Übernahme von Stammaktien der für diese Lokalbahn zu bildenden Aktiengesellschaft gewährt wird, welcher nach erfolgter Betriebsöffnung dieser Bahn auszusahlen sein wird.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, die Bestrebungen des Aktionskomitees behufs Erlangung einer entsprechenden Staatsubvention für diese Bahn kräftigst zu fördern und zu unterstützen.

3. Endlich wird der Landes-Ausschuß beauftragt, dafür zu sorgen, daß ihm auf die Finanzierung, auf die Bauvergebung und alle anderen zu erledigenden Fragen, sowie auch auf die feinerzeitige Verwaltung dieser Bahn ein entsprechender Einfluß eingeräumt wird.“

(Die Anträge werden ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über Petitionen, Verzeichnis Nr. 140:

Petition Nr. 756 des Gleichenberger Johannesbrunnen-Aktienvereines um Subventionierung einer Postautomobilverbindung von Gleichenberg nach Feldbach,

Petition Nr. 774 des Bezirks-Ausschusses Feldbach, einverständlich mit der Stadtgemeinde Feldbach, der Gemeinde Gleichenberg und dem Aktienvereine Gleichenberg, um Förderung des Bahnprojektes Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg.

Berichterstatter ist der Herr Abg. **Hagenhofer**.

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, sich zuerst über die Petition Nr. 756 zu äußern.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Hagenhofer** (von der Tribüne): Hoher Landtag! Dem Eisenbahn-Ausschusse wurde die Petition Nr. 756 des Gleichenberger Johannesbrunnen-Aktienvereines um Subvention einer Postautomobilverbindung von Gleichenberg nach Feldbach zur Berichterstattung überwiesen.

Der Eisenbahn-Ausschuß erlaubt sich, folgenden Antrag dem Landtage zur Annahme zu empfehlen (liest):

„Wird dem Landes-Ausschusse zur Erhebung, eventuell Erledigung im eigenen Wirkungskreise zugewiesen.“

Ich empfehle die Annahme dieses Antrages.

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Wir gehen nun zur Petition Nr. 774 über.

Berichterstatter **Hagenhofer**: Der Bezirks-Ausschuß Feldbach, die Stadtgemeinde Feldbach, die Gemeinde Gleichenberg und der Aktienverein Gleichenberg bitten um Förderung des Bahnprojektes von Feldbach nach Gleichenberg, weiters bittet der Eisenbahn-Ausschuß der Stadt Radkersburg um eine Beitragsleistung aus Landesmitteln für das Detailprojekt für die Trasse Gleichenberg nach Radkersburg, und der Arbeits-Ausschuß für die Lokalbahn Fehring—Gleichenberg—Radkersburg bittet um Gewährung eines Landesbeitrages zur Ausarbeitung des Detailprojektes für die Lokalbahn Fehring—Gleichenberg—Radkersburg.

Hoher Landtag! Schon im Jahre 1907 hat sich der Landtag mit der Frage beschäftigt, ob die südliche Fortsetzung der Wechselbahn von Fehring oder Feldbach aus stattfinden soll. Der Eisenbahn-Ausschuß hat damals dem hohen Landtage den Antrag gestellt, daß sämtliche diesbezügliche Petitionen dem Landes-Ausschusse mit dem Auftrage zugewiesen werden sollen,

sich mit den Interessenten und mit dem Eisenbahnministerium ins Einvernehmen zu setzen und endgültig festzustellen, von welcher Station aus die Fortsetzung der Bahn stattfinden soll. Nachdem diese Frage bis heute noch nicht erledigt ist, glaubte der Eisenbahn-Ausschuß, nicht anders vorgehen zu können, als dem hohen Landtage zu empfehlen, daß diese Petitionen ebenfalls mit dem gleichen Auftrage dem Landes-Ausschusse zugewiesen werden sollen.

Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses lautet (liest):

„Wird dem Landes-Ausschusse mit dem Hinweise auf den am 3. März 1907 gefaßten Beschluß des hohen Landtages mit dem Auftrage zugewiesen, ehestens die Frage, ob die erwähnte Bahn von Feldbach oder von Fehring aus gebaut werden soll, zur endgültigen Erledigung zu bringen. Zugleich wird der Landes-Ausschuß beauftragt, den Bau der endgültig festgelegten Eisenbahn von der Staatsbahn Graz—Fehring über Gleichenberg nach dem Süden in das aufzustellende Eisenbahn-Bauprogramm aufzunehmen.“

Hiermit erledigen sich auch die Petitionen Nr. 781, 788 und 772.“

Ich empfehle die Annahme dieses Antrages.

Landeshauptmann: Ich bitte, zur Kenntnis zu nehmen, daß das Wort „ungarischen“ vor Staatsbahn zu streichen ist, weil das eine österreichische Staatsbahn ist.

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der mündliche Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Dr. Hofmann v. Wellenhof, Einspinner und Genossen, Beilage Nr. 398, betreffend die bevorstehenden Tarifierhöhungen auf der Südbahn, und über den Antrag der Abgeordneten Dr. Schacherl, Reisel und Genossen, Beilage Nr. 400, betreffend die Tarifierhöhung auf den Linien der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft.

Berichterstatter ist Herr Abg. W a s t i a n, dem ich das Wort erteile und ersuche, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Wastian** (von der Tribüne): Hohes Haus! Die Herren Abg. Dr. Hofmann v. Wellenhof, Einspinner und Genossen, sowie die Herren Abg. Dr. Schacherl, Reisel und Genossen haben hinsichtlich der am 1. Oktober d. J. in Kraft getretenen Erhöhung der Personentariife und infolge der in Aussicht ge-

nommenen Hinaufschraubung der Frachtentariife auf den Linien der Südbahngesellschaft Anträge im Landtage gestellt, die die k. k. Regierung durch den Landes-Ausschuß auffordern sollen, gegen jede Erhöhung der Personen-, beziehungsweise Gütertariife einen entschiedenen Einspruch zu erheben, auf die schwere Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Landesinteressen hinzuweisen und womöglich die Rückgängigmachung der bereits erfolgten Erhöhung der Personentariife zu erwirken. Wie allgemein bekannt ist, erhöhte die k. k. privilegierte Südbahngesellschaft ihren Personentarif und hob jene Begünstigung auf, die bisher durch die Benützung von Rückfahrkarten geboten war.

Da nachgewiesenermaßen über 80 vom Hundert aller Reisenden, soweit nicht ganz große Strecken in Betracht kommen, Rückfahrkarten benützt, so erhöht sich nunmehr für diese die Fahrt um 25 bis 30 Prozent. Wer also genötigt ist, häufig berufliche Fahrten zu unternehmen, wer um seiner Gesundheit willen gerne an Sonn- und Feiertagen in das Freie, in die Ferne entflieht, sieht sich jetzt einer unangenehmen Mehrbelastung gegenübergestellt. Man kommt aber bei einer genauen Betrachtung der ganzen Finanzgebarung und des gesamten Geschäftswesens der Südbahngesellschaft zum Schlusse, daß diese Tarifmaßnahmen den angestrebten Zweck nicht erreichen werden, weil die Aussichten auf eine ordentliche Gesundung der Südbahn-Verhältnisse aus ziemlich allgemein bekannten Gründen durchaus nicht günstige zu nennen sind. Außer der Verzinzung der Obligationen, den Betriebsausgaben, Pensions-, Unfalls- und Krankenkassengelbern, Real- und Erwerbsteuern muß die Südbahngesellschaft dem Staate für die jährliche Rückzahlung der italienischen Regierung eine Einkommensteuer von über 3 Millionen Kronen erlegen. Diese großen Ausgaben und die noch zu gewärtigenden bedeutenden Investitionen machen es sehr fraglich, ob die Südbahngesellschaft durch die Zuhilfenahme höherer Tarife sich finanziell wird aufzurichten vermögen. Durch die Tarifmaßnahmen wird sie sich nicht in ein finanzielles Gleichgewicht oder in eine finanziell günstigere Situation bringen, wohl aber wird die Abschaffung der Jahrzehnte hindurch bestanden, längst eingelebten und von der Bevölkerung mit großer Freude genossenen Ermäßigungen, beziehungsweise Verkehrsbegünstigungen und Verkehrserleichterungen einen berechtigten tiefen Unwillen in der Bevölkerung auslösen. Diesem begreiflichen Unwillen einen gehörigen Ausdruck zu geben, ist der Landtag geradezu in hervorragendem Maße verpflichtet.

Die Aufhebung der Rückfahrkarten trifft die Be-

völkerung umso empfindlicher, als ja durch diese Begünstigung wenigstens ein teilweiser Ersatz dafür geboten war, daß die Personentarife der Südbahngesellschaft durchschnittlich bedeutend höher sind als die Tarife an allen anderen größeren Eisenbahnen Österreichs.

Es ist sehr verlockend, bei dieser Gelegenheit auf die Verhältnisse der Südbahn des näheren einzugehen.

Ich kann mich aber angesichts der späten Stunde nur mit wenigen Einzelheiten befassen. Was die Investitionen anlangt, kann ohne weiteres mit Recht behauptet werden, daß z. B. für die Lokomotive und besonders für den Wagenpark viel zu wenig aufgewendet wird. In den Jahren 1906 und 1907 sind 46 Lokomotiven gekauft und 8 kassiert, 98 Personenwagen und 599 Güterwagen angeschafft und 69 Personenwagen, sowie 270 Güterwagen als unbrauchbar ausgestoßen worden. Wie soll mit einem Zuwachs von 330 Güterwagen in zwei Jahren bei einer Verkehrszunahme von fast 6 Prozent das Auslangen gefunden werden?

Auf einen Vergleich mit den k. k. Staatsbahnen darf man da es allerdings nicht ankommen lassen, da diese im Verhältnisse zu den Nutzlängen der von ihnen betriebenen Strecken viel weniger Lokomotive und Wagen besitzen, als die Südbahn. Trotzdem kommt auf den Staatsbahnen der Mangel besonders an Güterwagen nicht so empfindlich zum Ausdruck, wie auf der Südbahn, weil die Güter auf dieser durchschnittlich weiter rollen und die Wagen daher länger ausbleiben. Eine bedeutende Vermehrung des Wagenparkes auf der Südbahn ist also dringend notwendig.

Wenn die von der Südbahn durchzogenen Länder durchwegs teure Tarife zahlen müssen, können sie mit Fug und Recht verlangen, daß eine einwandfreie Betriebsführung und ein entsprechendes Entgegenkommen in verschiedenen Punkten eintrete. Insbesondere bezieht und erstreckt sich das auf die Wünsche, die den Fahrplan betreffen, auf das Verlangen nach einer entsprechenden Unterkunft in anständigen, reinen, gut beleuchteten Eisenbahnwagen, dann auf die Forderungen in Betreff der Instandhaltung der Stationsanlagen und dergleichen mehr. Hinsichtlich der Bahnhöfe ergibt sich, wie Sie, meine Herren, gut wissen, auch durchaus kein erfreuliches Bild; im Gegenteil, die Vernachlässigung, die sich die Südbahngesellschaft bei ihren Stationsanlagen zuschulden kommen läßt, fällt beispielsweise beim Bahnhof in Graz sehr ins Gewicht. (Rufe: „Er ist lebensgefährlich!“) Auch auf dem Hauptbahnhof meines Wahlortes Marburg sind dieselben traurigen Wahrnehmungen zu machen, und alle Wünsche, Gesuche und dringenden Bitten um eine end-

liche Ausgestaltung des ganz unzulänglichen Bahnhofes sind bisher nur mit Vertröstungen oder Glückwünschen erwidert worden.

Die Südbahn durchzieht auf österreichischem Gebiete durchwegs landschaftlich schöne Gegenden und hat fast nicht eine Station ohne Sommerfrische, ohne Bad, ohne Ausgangspunkt für eine Jagd oder Skisport und Touristik. Wie stark hiedurch der Personenverkehr unterstützt wird, zeigt der Vergleich der Einnahmen aus dem Personenverkehre der k. k. Staatsbahnen und der Südbahngesellschaft. Im Jahre 1906 haben die Staatsbahnen bei einer Gesamtlänge von 15.634 Kilometern rund 75 Millionen Kronen für beförderte Personen eingenommen. In demselben Betriebsjahre sind auf den österreichischen Linien der Südbahn mit 1478 Kilometern Bahnlänge rund 32,1 Millionen Kronen eingegangen. Die Staatsbahnen hatten per Kilometer rund 5000 Kronen, die Südbahngesellschaft 21.720 Kronen Einnahmen aus dem Personenverkehre; die Südbahn hat demnach einen fast 4½mal so starken Personenverkehr als die k. k. Staatsbahnen. Man kann mit Recht annehmen, daß eine Gesellschaft, die so prächtige Landschaften durchzieht und aus diesen Verhältnissen einen entsprechenden Nutzen hat, in der modernsten Erhaltung und Einrichtung der Stationen, durch zweckmäßige Fahrordnungen nicht nur in der Ferne, sondern auch im Lokalverkehre, durch moderne Wagen mit großen Fenstern, bequemen Sitzplätzen und guter Beleuchtung und allen jenen Dingen, die das Fahren angenehm machen, ihre Pflicht zu erfüllen habe.

Von allem dem, was ja nicht nur wünschenswert, sondern höchst notwendig erscheint, ist aber, wie Sie, meine Herren, leider wissen, recht wenig bei der Südbahn zu bemerken. Außer den Wiener Lokalfahrten mit den neuen Wagen der Stadtbahnart gibt es im Lokalverkehre nur alte Wagen, die schon längst beseitigt oder höchstens nur in Zeiten besonderen Andranges zum Transporte von Massen verwendet werden sollen.

Es gibt z. B. noch Personenwagen, die so kleine Fenster haben, wie ein armseliges Knechtlerhaus im steirischen Oberlande. Mit der Reinlichkeit ist es in den Stationen, sowie in den Personenwagen meist übel bestellt.

In den Stationen wird sowohl an der Gebäudeerhaltung, wie hinsichtlich der Reinigung so wenig als nur möglich getan. Nicht einmal in unserer Landeshauptstadt sieht sich das Stationsgebäude entsprechend anständig und würdig an. Die Mauer z. B. sieht überall aus wie ein Kranker mit Leberflecken.

Der Elfarbanstrich an den Säulen und am Verandadach ist nur mehr in bescheidenen Spuren vorhanden.

In den Personenwagen der Lokalzüge Graz—Frohnleiten, Graz—Marburg, Köflach—Wies, Radkersburg—Luttenberg sieht es oft sehr verwahrlost aus. Die Beleuchtung ist, von wenigen Ausnahmen abgesehen, geradezu skandalös. Lebensschwache Lampen, die seit den Anfängen der Südbahn, das ist seit 65 Jahren, im Gebrauche sind, werden auch heute noch verwendet. Alle Erfindungen und Verbesserungen seit dieser Zeit sind spurlos an dem Beleuchtungsverfahren der Südbahn, soweit es eben alte Wagengattungen betrifft, vorübergegangen. Es ist unmöglich, auch nur eine Kleinigkeit bei diesem Lichte zu lesen, das durch die mangelhafte Reinigung vielfach noch schlechter wird. An Personal wird natürlich geknauert und gespart, so daß die reichliche Arbeit nicht hinlänglich bewältigt werden kann. Es gehört wirklich die sprichwörtliche Gutmütigkeit der Steirer dazu, sich solche Zustände so lange Zeit hindurch bieten zu lassen. Die Wagen sind vielfach das ganze Jahr unterwegs, können daher nie gründlich gereinigt werden, und wenn ein reparaturbedürftiger Wagen in eine Werkstätte gelangt, wird er meist nur notdürftig instand gesetzt, damit er ja nicht zu lange entbehrt werden muß.

Die Fahrordnungen bedürfen einer gründlichen Änderung. Die der Stadt Graz nahe liegenden Ortschaften, z. B. bis Bruck und bis Marburg sollten wenigstens zweistündlich zu erreichen sein, während heute Zeiträume von 4—6 Stunden verstreichen, während denen kein Zug z. B. bis Marburg verkehrt.

Der Mangel an Güterwagen hat heuer bei der reichen Obsternte in Steiermark sich ganz besonders empfindbar gemacht.

Doch ich muß zum Schlusse eilen, meine Herren. Nur das sei noch besonders hervorgehoben, daß die geplante Erhöhung der Gütertarife eine ganz außergewöhnlich schwere Schädigung für das volkswirtschaftliche Leben in Steiermark wäre. Mit dem Augenblicke, wo dieses Ereignis in Kraft treten sollte, stünden wir vor einer bedeutenden Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse, hätten wir eine solche tiefe Rückwirkung auf Gewerbe, Handel und Wandel zu gewärtigen, daß sich ein unerträglicher Zustand ergeben müßte. Diese Anschauungen haben vor allem auch den Eisenbahn-Ausschuß bestimmt, die wertvolle Anregung, die in den beiden eingangs erwähnten Anträgen zum Ausdruck kommt, zu einer entsprechenden Rundgebung werden zu lassen.

Als Berichterstatter des Ausschusses für Eisen-

bahnangelegenheiten gestatte ich mir demnach, dem hohen Hause den folgenden Antrag zur Annahme zu empfehlen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Die k. k. Regierung werde durch den Landes-Ausschuß eindringlichst aufgefordert, die leider schon erfolgte Erhöhung der Personentarife auf den Linien der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft, die eine empfindliche Beeinträchtigung der Verkehrsverhältnisse und eine wirtschaftliche Schädigung des Landes bedeutet, durch eine rasche und entsprechende Einflußnahme auf die Generaldirektion der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft rückgängig zu machen und die geplante Erhöhung der Frachttarife, die mit ihren tiefen Rückwirkungen auf Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft eine ganz unerträgliche Maßnahme wäre, unter allen Umständen hintanzuhalten.“

Abg. Dr. **Schacherl** (N. B. Leoben): Hohes Haus! Nach den verschiedenen Eisenbahntagen haben wir heute einen großen Eisenbahntag im Landhause in der Herrengasse in Graz. Wir plagen und mühen uns den ganzen Tag, neue Verkehrswege zu schaffen, um Handel und Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft zu fördern, und nun sehen wir eine neue schwere Schädigung des Verkehrs wesens in Steiermark; denn seit 1. Oktober ist bereits das eingetreten, was befürchtet wurde und was durch die beiden Anträge, die gestellt wurden, verhindert werden sollte. Seit 1. Oktober sind die ermäßigten Rückfahrkarten aufgehoben, die Verteuerung des Personentarifes ist eingetreten und diese Verteuerung ist eine ganz gewaltige, denn man zahlt jetzt für eine Fahrt von Graz nach Leoben und zurück 6 K 60 h gegen 4 K 90 h, also um 1 K 70 h mehr als man vor dem 1. Oktober 1908 gezahlt hat. Die teuerste Bahn von Steiermark, mit der höchstens noch die Graz-Köflacher Bahn um die Palme konkurrieren könnte, ist noch teurer geworden, die Ausplünderung der Bevölkerung wird im verstärkten Maße betrieben, die ganze Entwicklung des Landes, die Industrie, Handel, Gewerbe und Landwirtschaft sind dadurch auf das schwerste geschädigt und auch die Entwicklung des Eisenbahnnetzes ist wesentlich gehindert. Nun liegt uns ein Antrag vor, der sich im wesentlichen auf die Ausführungen bezieht, die vom Antragsteller Abg. Dr. **Sofmann v. Wellenhof** am 25. September hier vorgebracht wurden. Herr Dr. **Sofmann v. Wellenhof** sagt, die Regierung soll ihren ganzen Einfluß aufbieten, damit die Südbahn von der Bewilligung dieser Tarifierhöhung keinen Gebrauch macht. Meine Herren! Erlauben Sie

mir zu sagen, daß mir das so ähnlich vorkommt, als wenn man einen Tiger, der bereits ein Lamm zwischen den Zähnen hat, zureden wollte, er möge das Lamm wieder herausgeben. Das wird der Südbahn nicht einfallen, daß sie auf das, was sie einmal hat, das ist der erhöhte Tarif, freiwillig verzichtet. Es wäre Pflicht und Schuldigkeit des Eisenbahnministeriums gewesen, diese Genehmigung nicht zu erteilen. Ich begreife vollständig, daß die Herren, welche den Antrag vorlegen, zu diesem Antrage gekommen sind. Sie befinden sich, wie ich begreife, in ziemlicher Verlegenheit. Das einzige, was noch zu sagen ist, ist der Ausdruck der Entrüstung über das Eisenbahnministerium und über den Leiter des Eisenbahnministeriums. Eisenbahnminister ist zufällig Herr Dr. v. Derjchatta, dem Sie nicht wehe tun wollten. Es muß aber festgestellt werden, daß dieser Raubzug der Südbahn auf die Bevölkerung nur möglich gemacht worden ist durch das Eisenbahnministerium, durch die Genehmigung, die der deutsche Eisenbahnminister Dr. v. Derjchatta erteilt hat. Es ist das geschehen, man hat diesen Schritt unternommen, ohne daß die Länder, die Gemeinden befragt worden wären. Sonst wird wegen jeden Schmarrens eine Enquête veranstaltet, aber in diesem Falle hat man es für nicht notwendig gefunden, erst die betroffenen Kreise zu befragen, sondern man hat einfach der Südbahngesellschaft den Gefallen erwiesen.

Nun, das ist jetzt leider geschehen, da wird sich nichts mehr ändern lassen; die Erhöhung der Personentarife ist vollzogen und nun droht die zweite Gefahr, daß die Frachttarife erhöht werden, und diese Gefahr ist ebenso nahe bevorstehend und eminent, wie das, was bereits geschehen ist.

Wir haben gelesen, daß die Versammlung der dreiprozentigen Prioritäte in Paris stattfand und daß ihnen bereits vom Eisenbahnminister Dr. v. Derjchatta die Mitteilung zugegangen ist, daß er prinzipiell gegen die Erhöhung der Frachttarife nichts einzuwenden haben wird. (Rufe: „Hört!“) Es muß das ein rührender Augenblick gewesen sein, wie der Baron Rothschild, der Lord Rothschild und der Freiherr v. Rothschild beisammen waren und wie die den Brief des deutschnationalen Eisenbahnministers zur Verlesung gebracht haben. Damit wird ein neuer Schlag gegen die Industrie, gegen den Handel und das Verkehrsweisen in ganz Steiermark geführt. Man muß sagen, man findet gar keinen Ausdruck über ein solches Vorgehen des Eisenbahnministers, man ist einfach starr darüber.

Die Bevölkerung ist bereits von der größten Ent-

rüstung über die Südbahn erfüllt, aber ebenso von der größten Entrüstung und Empörung über den Eisenbahnminister, über einen Steirer und gewesenen Landes-Ausschuß-Mitglied von Steiermark, der jetzt noch Landtagsabgeordneter und Reichsratsabgeordneter von Steiermark ist.

Meine Herren! Der Herr Eisenbahnminister reist nach Galizien, um dort die Rohölproduzenten, die Schlachzigen, die adeligen und nichtadeligen, zu subventionieren und ihnen für teures Geld das Rohöl abzunehmen für die schlechte Beheizung der Maschinen. Er zerbricht sich den Kopf, wie man den galizischen Magnaten helfen könnte, damit sie ihre überproduktion auf Kosten des Staates absetzen können, er reist nach Böhmen, aber wir haben noch nicht gehört, daß er nach Steiermark gereist wäre, um das Eisenbahnwesen in Steiermark zu studieren, im Gegenteil, wir sehen, daß er die Steiermark gebunden an Händen und Füßen den Krallen der räuberischen Südbahngesellschaft ausliefert.

Bei der Begründung des Antrages habe ich gesagt, schlechter könnte es uns nicht mehr gehen, wenn wir einen galizischen Eisenbahnminister hätten; ich möchte heute sagen, es würde besser für uns sein, wenn wir einen galizischen oder tschechischen Eisenbahnminister hätten, denn der wäre gezwungen, sich um die Steirer zu kümmern, während sich unser steirischer Eisenbahnminister bei den Schlachzigen, Polen und Tschechen beliebt macht, denn bei den deutschen Steirern hat er es nicht notwendig, die hat er ohnedies in der Tasche. Für den Antrag, der vorgelegt wird, können wir im ersten Teile nicht stimmen und auch im zweiten Teile erscheint er nicht scharf genug. Der erste Teil des Antrages würde nur auf eine Irreführung und Täuschung der Bevölkerung hinauslaufen, es würden dadurch in der Bevölkerung gewissermaßen Illusionen und Hoffnungen erweckt werden, als ob diese Erhöhung der Personentarife wieder rückgängig gemacht würde. Es wird in dem Antrage verlangt, die Regierung soll aufgefordert werden, durch rasche und entschiedene Einflußnahme auf die Generaldirektion der Südbahn diese Erhöhung rückgängig zu machen; es würde das geradezu eine Irreführung sein, wenn man der Bevölkerung sagen wollte, daß von diesem Antrage auch nur das geringste zu erwarten ist. Seien Sie aufrichtig, sagen Sie in Bezug auf die Erhöhung der Personaltarife ist die Kuh aus dem Stalle heraus, da gibt's nichts mehr, das Thürl zuzumachen nützt nichts mehr. Sagen wir der Bevölkerung aufrichtig, das ist geschehen und der Eisenbahnminister ist schuld, der es zugelassen

hat. Protestieren wir aber in entschiedener Weise, geben wir unserer Entrüstung über das Vorgehen des Eisenbahnministers Ausdruck und versuchen wir, eine weitere Schädigung des Landes, das zweite Unglück, zu verhüten. Vielleicht, wenn der Eisenbahnminister sehen wird, daß man im steirischen Landtag sein Vorgehen bezüglich der Erhöhung der Personentarife in entschiedener Weise beurteilt, wird er sich überlegen, die Erhöhung der Frachttarife zu bewilligen. Ich erlaube mir daher einen Gegenantrag zu stellen, welcher folgenden Wortlaut hat (liest):

„Der steirische Landtag spricht sein tiefstes Bedauern darüber aus, daß das k. k. Eisenbahnministerium dem Verlangen der k. k. privilegierten Südbahn-Gesellschaft nach Aufhebung der ermäßigten Rückfahrkarten Folge geleistet und dadurch ermöglicht hat, die ohnehin so hohen, Industrie, Handel, Gewerbe, Landwirtschaft und das reisende Publikum schwer schädigenden Fahrpreise noch zu erhöhen.

Umso größere Erregung muß es hervorrufen, daß das k. k. Eisenbahnministerium der Versammlung der Südbahn-Prioritätäre in Paris auch noch eine günstige Erledigung des Verlangens der Südbahn-Gesellschaft auf Erhöhung der Fracht-Transporttarife in Aussicht gestellt hat. Der steirische Landtag erblickt darin eine neuerliche schwere Gefährdung der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes Steiermark und richtet daher an das k. k. Eisenbahnministerium die dringendste und entschiedenste Aufforderung, diese neue Schädigung der ohnehin so stiefmütterlich behandelten Steiermark zu unterlassen.“

Ich hoffe, daß die Herren diesen Antrag annehmen werden, und ich hoffe, daß sich auch der Herr Referent diesem Antrage anschließen wird; vielleicht wird es möglich sein, durch eine schärfere Fassung den Eisenbahnminister wegen der Frachttarife zu beeinflussen.

Man hätte die Resolution noch schärfer fassen können, ich wollte es auch, aber ich wollte nicht gewisse Gefühle bei Ihnen verletzen und Ihnen die Möglichkeit geben, für diesen Antrag zu stimmen. Ich hoffe, daß auch der Herr Referent für diesen Antrag stimmen wird, denn in Bezug auf den Antrag, den er heute verlesen hat, möchte ich ihm zurücksagen, was er heute bei der Angelegenheit der Marburg—Wieser Bahn gesagt hat. Was man vorschlägt, ist alles nur platonische Erklärung und hat höchstens einen dekorativen Effekt. Ich möchte auch bezüglich dieses Antrages sagen, er hat nur einen platonischen Wert.

Ich glaube, der steirische Landtag ist sich und dem Lande Steiermark schuldig, den Eisenbahnminister nicht im geringsten im Zweifel zu lassen, daß er sein Vorgehen absolut mißbilligt und verwirft und verlangt, daß er, wenn er schon in einem Falle gegen die Interessen des Landes gehandelt hat, verpflichtet ist, im zweiten Falle, wo es sich um die Erhöhung der Frachttarife handelt, die Interessen des Landes Steiermark zu wahren.

(Der Antrag wird genügend unterstützt.)

Abg. **Ginspinner** (Graz, Innere Stadt): Als Mitantragsteller in der Sache fühle ich mich verpflichtet, auch einige Worte an das hohe Haus zu richten. In erster Linie möchte ich betonen, daß an sich wohl kaum ein Antrag so gerechtfertigt sein kann, wie es der von uns gestellte Antrag ist.

Die Schädigung der Stadt Graz und die Schädigung des gesamten Landes Steiermark durch diese Tarifierhöhung steht außer jedem Zweifel. Ich erkläre rückhaltlos, daß es tief bedauerlich ist, daß allen begründeten Vorstellungen, welche von den verschiedensten Faktoren gegen diese Erhöhung eingebracht wurden, von der Südbahn-Gesellschaft kein Gehör geschenkt wurde. Was die Verhältnisse der Südbahn betreffen, so haben wir gerade in Graz Gelegenheit Tag für Tag, die traurigsten Erfahrungen machen zu können.

Die Verhältnisse, wie sie am Grazer Südbahnhof liegen, sind geradezu lebensgefährliche. Ich möchte die Herren bitten, nur um die Mittagsstunde den Verkehr am Grazer Südbahnhof anzuschauen. Sie werden finden, daß vier Züge zu gleicher Zeit in der Station stehen, darunter zwei Schnellzüge. Das reisende Publikum ist gezwungen, nicht nur um die Züge herumzulaufen, sondern das Publikum ist sogar gezwungen über die Züge hinüber zu klettern. Daß derartige Verhältnisse in einer Stadt wie Graz mit 150.000 Einwohnern skandalös zu nennen sind, das, glaube ich, ist nicht notwendig, besonders begründen zu müssen.

Ich habe bei jeder Gelegenheit, die sich mir geboten hat, immer, sowohl im Reichsrat als auch in der Handels- und Gewerbekammer die Gelegenheit wahrgenommen, auf diese trassen Übelstände am Grazer Südbahnhof und auf die Übelstände bei der Südbahn überhaupt hinzuweisen, und tue es heute wieder.

Aber, meine Herren, ich möchte dennoch mit einigen Worten auf meinen unmittelbaren Vorredner zurückkommen.

Ich finde es ja begreiflich, vom sozialdemokrati-

ischen Parteistandpunkte aus, wenn man eine solche Gelegenheit ergreift, um gegen eine andere Partei Stellung zu nehmen. Aber es scheint, als ob Dr. Schacherl in der Sache doch etwas über das Ziel geschossen hätte.

Die Vorwürfe, die er erhebt, erhebt er ausschließlich nur gegen den Eisenbahnminister Dr. v. Derichatta. Durchsichtig ist es ja, daß er diese Vorwürfe darum gegen ihn erhebt, weil derselbe Angehöriger einer nichtsozialdemokratischen Partei, weil derselbe ein deutschfreiheitlicher Abgeordneter der Stadt Graz ist. (Abg. Schoiswohl: „Den die Sozialdemokraten gewählt haben!“) Herr Dr. Schacherl ist sich darüber ebenso wie ich im Klaren, daß alles Mißliche, was auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens vorkommt, nicht auf das Konto des Eisenbahnministers zu schreiben ist. Meine Herren! Ich möchte hier gerade bei dieser Gelegenheit mit Nachdruck betonen, daß diese Tarifierhöhung eine Sache ist, wo andere Mächte, gewisse Geldmächte, eben stärker gewesen sind, als es eben der Eisenbahnminister Dr. v. Derichatta gewesen ist. Daß er sich dagegen gewehrt hat, das weiß ich. Wir haben vor kürzester Zeit einen Fall erlebt, der dies bewiesen hat. Es hat sich damals um den Wechselbahnbau gehandelt. Das war damals ein Kampf bis auf die Zähne zwischen Dr. v. Derichatta und jenen Mächten, die hinter der Südbahn stehen, die ein Interesse daran haben, daß der Südbahn keine Konkurrenz erwächst und die Wuchertarife erhalten bleiben.

Meine Herren! Bis auf das äußerste ist dieser Kampf geführt worden und nicht viel hätte gefehlt, wäre der Eisenbahnminister über das Bein, das man ihm stellte, gestolpert. Ich erkläre nochmals, ich begreife es vom Herrn Dr. Schacherl, daß er diese Gelegenheit ergriffen hat, um gegen den Eisenbahnminister Dr. v. Derichatta loszugehen. Aber meine Herren, wir lassen uns das Recht nicht nehmen, gegen eine derartige Sprache, die gegen einen unserer besten Parteigenossen in diesem hohen Hause geführt wurde, entschiedenst aufzutreten. Ich möchte bitten, auf den Antrag des Herrn Dr. Schacherl nicht einzugehen und den Antrag des Herrn Berichterstatters zum Beschlusse zu erheben. Ich möchte aber auch über diese Sache nicht abschließen, ohne an den Landes-Ausschuß eine höfliche Bitte zu richten.

Ich bitte den Landes-Ausschuß, wenn derartige Fragen auftauchen, wie gerade diese Tarifierhöhung auf der Südbahn, rechtzeitig und frühzeitig sich an die Seite jener Faktoren zu stellen, die gegen derartige Schädigungen der Bevölkerung auftreten. Der

Landes-Ausschuß kann überzeugt sein, daß die gesamte Bevölkerung von Steiermark für ein derartiges rechtzeitiges Eintreten ihm gewiß Dank wissen wird.

Abg. Dr. Hofmann von Wellenhof (Graz, Innere Stadt): Ich hätte demjenigen, was mein Herr Vorredner gesagt hat, nichts beizufügen und hätte mich auch nicht zum Worte gemeldet, wenn nicht der Herr Abg. Dr. Schacherl mit einigen Worten meiner bescheidenen Person gedacht hätte.

Er hat gemeint, daß dasjenige, was in unserem feinerzeitigen Antrage gestanden ist und zur Begründung dieses Antrages vorgebracht wurde, eigentlich ein begreiflicher Ausfluß der Verlegenheit gewesen sei.

Dem muß ich entschieden widersprechen. Ich finde, daß dasjenige, was wir in unserem Antrage verlangt und was wir zu dessen Begründung auch ausgeführt haben, das war, was bei der gegenwärtigen Sachlage überhaupt vorgebracht und getan werden konnte und im wesentlichen nichts anderes, als was der Herr Abg. Dr. Schacherl in seinem Antrage, wenn auch in etwas ausführlicherer Weise, feinerzeit getan hat.

Dasjenige, was wir in jenem Zeitpunkte tun konnten, war die Aufforderung an die Regierung, bezüglich der Erhöhung der Personaltarife einen Einfluß dahin zu nehmen, daß die Erhöhung wieder rückgängig gemacht werde und gegen die drohende Erhöhung der Frachtsätze Stellung zu nehmen. Das haben wir getan, das hat auch der Herr Abg. Dr. Schacherl getan.

Was weiters Herr Dr. Schacherl in seiner heutigen Resolution beantragt, ist gleichfalls grundsätzlich nicht verschieden von dem, was der Herr Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses vorschlägt, es ist im wesentlichen das gleiche, und wir haben daher umsoweniger Grund, von jener Resolution abzugehen, die uns der Eisenbahn-Ausschuß vorschlägt.

Die Südbahngesellschaft ist leider mit 1. Oktober mit der Erhöhung der Personentarife, beziehungsweise mit der Aufhebung der Rückfahrkarten vorgegangen. Sie hat aber zum Schaden der Bevölkerung auch noch den Spott hinzugefügt, sie hat in der Beantwortung der Eingabe eines großen Vereines, der sich auch gegen die Aufhebung der Rückfahrkarten an die Südbahn gewendet hatte, gemeint, es seien eigentlich die Tarife der Südbahn im wesentlichen nicht höher als die der übrigen österreichischen Eisenbahnen, obwohl natürlich das Gegenteil jederzeit ziffermäßig sofort nachgewiesen werden kann; es seien weiters eigentlich die 12 Prozent der Fahrkartensteuer abzurechnen zu Gunsten der Südbahn, wenn man die

Tarife der Südbahn mit denen der Staatsbahnen vergleiche — ein Argument, welches geradezu ein ungeheuerliches genannt zu werden verdient.

Ich glaube, daß wir den Kampf gegen diese Art und Weise der Ausbeutung der Bevölkerung durch die Südbahngesellschaft mit vereinten Kräften fortführen sollen, ohne Unterschied der Parteien, und ich möchte einen Appell an das hohe Haus dahin richten, daß es viel besser ist, mit vereinten Kräften gegen die Südbahn vorzugehen, als auch bei dieser Gelegenheit uns gegenseitig in die Haare zu fahren.

Abg. Nathausky (St.-G. Voitsberg): Als Industrieller und im Namen der Industrie muß ich mich gegen die geplante Erhöhung der Südbahntarife verwahren, und zwar umsomehr, als bekanntlich die Südbahn schon drei Jahre lang das Prinzip verfolgt, von Jahr zu Jahr bestehende Frachtbegünstigungen, die früher Konzediert wurden, zurückzuziehen und zu beschneiden.

Wenn man die ganze Tarifpolitik bei uns in Österreich verfolgt, so muß man glauben, daß wir Industriellen und Gewerbetreibenden uns in einer Periode wirtschaftlichen Aufschwunges befinden. Nun, das ist nicht der Fall; es kann nicht geleugnet werden, daß schon längere Zeit eine Stagnation auf allen Gebieten der Industrie und des Gewerbes herrscht, daß lauter Preisreduktionen stattfinden, daß durch die politischen Verhältnisse unsere Absatzgebiete eingeschränkt werden und wir unter dem Drucke der heutigen politischen Verhältnisse unsere natürlichen Absatzgebiete, z. B. die Türkei und Serbien, verlieren und wir dort geradezu boykottiert werden.

Wir Industriellen haben es nachgerade satt, daß uns immer und immer wieder neue Lasten auferlegt werden sollen, und muß ich vom Standpunkte der Industrie wünschen, daß die geplante Tarifierhöhung der Südbahn nicht in Kraft trete und dieselbe vom Eisenbahnministerium nicht genehmigt werden möge.

Ich werde deshalb den Antrag wärmstens unterstützen und für ihn stimmen.

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

Berichterstatter Wastian: Hohes Haus! Ich habe persönlich gegen den gestellten Gegenantrag gar nichts einzuwenden, schäke mich aber als Berichterstatter des Ausschusses für Eisenbahnanangelegenheiten nicht für ermächtigt, von dem vorgeschlagenen Entwürfe abgehen zu dürfen, und ich muß ihn infolgedessen mit seinem ganzen, vollen Inhalte aufrecht

halten. Ich erblicke darin auch kein besonderes Unglück für den Antrag des Herrn Dr. Schacherl, weil eigentlich wesentliche Unterschiede zwischen der von mir gebrachten Fassung und dem von ihm überreichten Gegenantrage, wenigstens für meine Beurteilung, nicht vorhanden sind.

Ich meine doch, daß die Wendung, die nach meinem Vorschlage die in Aussicht genommene Steigerung der Frachttarife abwehrt und die da besagt, daß die geplante Erhöhung der Frachttarife mit ihren tiefen Rückwirkungen auf Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft eine ganz unerträgliche Maßnahme wäre, einen genug scharfen und bestimmten Ton anschlägt, um dieselbe Beachtung zu erringen, die der Herr Abg. Dr. Schacherl mit seiner Textierung beabsichtigt.

Ich bitte daher nochmals um die Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.

Landeshauptmann: Wir gelangen zur Abstimmung. Gegenüber dem Antrage des Eisenbahn-Ausschusses ist ein Antrag von Seite des Herrn Abg. Dr. Schacherl eingebracht worden, der folgendermaßen lautet (liest):

„Der steirische Landtag spricht sein tiefstes Bedauern darüber aus, daß das k. k. Eisenbahnministerium dem Verlangen der k. k. priv. Südbahngesellschaft nach Aufhebung der ermäßigten Rückfahrkarten Folge geleistet und dadurch ermöglicht hat, die ohnehin so hohen, Industrie, Handel, Gewerbe, Landwirtschaft und das reisende Publikum schwer schädigenden Fahrpreise noch zu erhöhen.“

Unso größere Erregung muß es hervorrufen, daß das k. k. Eisenbahnministerium der Versammlung der Südbahn-Prioritätäre in Paris auch noch eine günstige Erledigung des Verlangens der Südbahngesellschaft auf Erhöhung der Frachten-Transporttarife in Aussicht gestellt hat. Der steirische Landtag erblickt darin eine neuerliche schwere Gefährdung der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes Steiermark und richtet daher an das k. k. Eisenbahnministerium die dringendste und entschiedenste Aufforderung, diese neue Schädigung der ohnehin so stiefmütterlich behandelten Steiermark zu unterlassen.“

Ich möchte bei der Abstimmung so vorgehen, daß ich zuerst den Antrag des Herrn Abg. Dr. Schacherl als Gegenantrag zur Abstimmung bringe und falls derselbe die Zustimmung der Mehrheit nicht finden sollte, würde der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses zur Abstimmung gestellt werden.

Haben die Herren gegen diesen Vorschlag etwas

einzuwenden? (Nach einer Pause.) Es ist dies nicht der Fall.

Der Antrag des Herrn Abg. Dr. Schacherl lautet (liest):

„Der steirische Landtag spricht sein tiefstes Bedauern darüber aus, daß das k. k. Eisenbahnministerium dem Verlangen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Aufhebung der ermäßigten Rückfahrkarten Folge geleistet und dadurch ermöglicht hat, die ohnehin so hohen, Industrie, Handel, Gewerbe, Landwirtschaft und das reisende Publikum schwer schädigenden Fahrpreise noch zu erhöhen.

Umso größere Erregung muß es hervorrufen, daß das k. k. Eisenbahnministerium der Versammlung der Südbahn-Prioritäre in Paris auch noch eine günstige Erledigung des Verlangens der Südbahn-Gesellschaft auf Erhöhung der Frachten-Transporttarife in Aussicht gestellt hat. Der steirische Landtag erblickt darin eine neuerliche schwere Gefährdung der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes Steiermark und richtet daher an das k. k. Eisenbahnministerium die dringendste und entschiedenste Aufforderung, diese neue Schädigung der ohnehin so stiefmütterlich behandelten Steiermark zu unterlassen.“

Diesenigen Herren, welche diesem Antrage zustimmen wollen, bitte ich, sich von ihren Sitzen zu erheben. (Geschieht.)

Der Antrag ist abgelehnt.

Abg. Dr. **Schacherl** (M. W. Leoben): Ich möchte bitten, den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses in zwei Teilen zur Abstimmung zu bringen, weil wir für den zweiten Teil nur nach Ablehnung unseres Antrages stimmen können, und zwar soll der zweite Teil heißen (liest):

„Die k. k. Regierung werde durch den Landes-Ausschuß eindringlichst aufgefordert, die geplante Erhöhung der Frachttarife, die mit ihren tiefen Rückwirkungen auf Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft eine ganz unerträgliche Maßnahme wäre, unter allen Umständen hintanzuhalten.“

Landeshauptmann: Ich werde so vorgehen, wie es der Herr Abg. Dr. Schacherl gewünscht hat.

Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Die k. k. Regierung werde durch den Landes-Ausschuß eindringlichst aufgefordert, die leider schon erfolgte Erhöhung der Personentarife auf den

Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, die eine empfindliche Beeinträchtigung der Verkehrsverhältnisse und eine wirtschaftliche Schädigung des Landes bedeutet, durch eine rasche und entsprechende Einflußnahme auf die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft rückgängig zu machen.“

Ich ersuche diejenigen Herren, die diesen Teil des Antrages annehmen wollen, sich von ihren Sitzen zu erheben. (Geschieht.)

Dieser Teil des Antrages ist angenommen.

Weiters heiß es (liest):

„und die geplante Erhöhung der Frachttarife, die mit ihren tiefen Rückwirkungen auf Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft eine ganz unerträgliche Maßnahme wäre, unter allen Umständen hintanzuhalten.“

Die Herren, die auch für den zweiten Teil des Antrages stimmen wollen, bitte ich, sich von ihren Sitzen zu erheben. (Geschieht.)

Dieser zweite Teil des Antrages ist einstimmig angenommen.

Somit ist dieser Punkt der Tagesordnung erledigt. Der nächste Gegenstand derselben ist der

mündliche Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Brandl und Genossen, Beilage Nr. 429, betreffend die Herstellung eines Warterraumes bei der Haltestelle Lind der k. k. Staatsbahn.

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

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Burger** (von der Tribüne): Hoher Landtag! Ich habe die Ehre, im Namen des Eisenbahn-Ausschusses Bericht zu erstatten über den Antrag der Abgeordneten Brandl und Genossen, Beilage Nr. 429, betreffend die Herstellung eines Warterraumes bei der Haltestelle Lind der k. k. Staatsbahn.

Es wird als ein allgemeines Bedürfnis empfunden, daß die Haltestelle Lind bei Zeltweg der k. k. Staatsbahn mit einem entsprechenden Warterraum versehen werde. Im Jahre 1907 gelangten bei der genannten Haltestelle 5957 Fahrбилетts zur Ausgabe. Zieht man in Berechnung, daß die Personenanzahl, welche in Lind aussteigen, dieselbe Ziffer erreicht, so macht schon dieser Verkehr die Anlage eines Warterraumes zur Notwendigkeit. Besonders bei schlechtem Wetter sind die Passagiere oft gezwungen, nach Zeltweg oder Knittelfeld zu gehen, weil sie in Lind allen Unbilden des Wetters ausgesetzt sind, was besonders

mißlich ist, wenn es sich um Kranke handelt, die nach Knittelfeld oder Zeltweg zum Arzt geschafft werden.

Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses ist gleichlautend mit dem Antrage der Antragsteller und lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, sich beim k. k. Eisenbahnministerium für die Herstellung eines Warteraumes in Lind zu verwenden.“

Ich möchte das hohe Haus ersuchen, diesem Antrage seine Zustimmung zu geben.

(Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der mündliche Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Brandl und Genossen, Beilage Nr. 472, betreffend die Herstellung eines Durchlasses am Bahnkörper der k. k. Staatsbahn bei der Station Unzmarkt.

Berichterstatter ich gleichfalls der Herr Abg. Burger, dem ich das Wort erteile und ersuche, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Burger** (von der Tribüne): Hohes Haus! Ich habe weiter die Ehre, Bericht zu erstatten über den Antrag der Abgeordneten Brandl und Genossen, Beilage Nr. 472, betreffend die Herstellung eines Durchlasses am Bahnkörper der k. k. Staatsbahn bei der Station Unzmarkt.

Vor Erbauung der Kronprinz Rudolf-Bahn führte die Gemeindestraße in Frauendorf quer durch die Station Unzmarkt. Nach Fertigstellung dieser Bahnlinie wurde sie knapp an den Frauendorferbach und parallel laufend mit diesem verlegt, sodaß sie durch den Durchlaß nächst dem Wächterhause Nr. 221 bei der Station Unzmarkt in Kilometer 258 2/3 der Staatsbahnlinie Amstetten—Pontafel geführt wurde. Dieser Durchlaß ist jedoch nicht nur mangelhaft, sondern auch gefährlich und sind deshalb bereits mehrere Unfälle vorgekommen.

Alle Schritte, welche seitens der Gemeinde Frauendorf in der Angelegenheit bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Villach unternommen wurden, waren bisher vergebliche, trotzdem der heutige Zustand ein vollends unhaltbarer ist. Nachdem es sich hier um eine unbedingt notwendige Reform für den Verkehr in der genannten Gemeinde handelt, ist es notwendig, daß die Landesvertretung ihren Einfluß geltend macht, um den Forderungen der Gemeinde

Frauendorf bei Unzmarkt endlich Geltung zu verschaffen.

Der Eisenbahn-Ausschuß hat sich daher dem Antrage der Antragsteller vollkommen angeschlossen, welcher lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, sich mit dem k. k. Eisenbahnministerium ins Einvernehmen zu setzen, damit der bereits erwähnte Durchlaß entsprechend erweitert und für den Verkehr wirklich brauchbar hergestellt wird.“

Ich bitte um Annahme dieses Antrages.

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Somit ist die Tagesordnung erledigt.

Die mündliche Berichterstattung wird angesprochen, und zwar vom Eisenbahn-Ausschuße über den Antrag der Abgeordneten Burger und Genossen, Beilage Nr. 238, betreffend die Herstellung einer zweiten Zu-, beziehungsweise Abfahrtsstraße zur Frachstation Niklasdorf a. d. Mur.

Der Antrag lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, bei der Südbahn und eventuell beim k. k. Eisenbahnministerium die geeigneten Schritte zu unternehmen, damit den geschilderten Übelständen abgeholfen und eine geeignete Zufahrtsstraße zur Station Niklasdorf gebaut werde.“

Berichterstatter ist der Herr Abg. Rathausky.

Weiters vom Sonder-Ausschuße für Gemeindeangelegenheiten über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 438, betreffend die Erlangung von Bahn- und Portobegünstigungen für die freiwilligen Feuerwehren.

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

Berichterstatter ist der Herr Abg. v. Mahrmelnhof.

Ferner vom Eisenbahn-Ausschuße über den Antrag der Abgeordneten Einspinner und Genossen, Beilage Nr. 453, betreffend die Erbauung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Rößlach und Obersteiermark.

Der Antrag lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Antrag der Abgeordneten Einspinner und Genossen, Beilage Nr. 453, betreffend die Erbauung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Röß-

lach und Obersteiermark, wird dem Landes-Ausschusse mit dem Auftrage zugewiesen, dahin zu wirken, daß der Bau der Eisenbahn zwischen Köflach und Obersteiermark in das mit der Regierung zu vereinbarende Eisenbahn-Bauprojekt aufgenommen werde."

Berichterstatter ist der Herr Abg. **Rathausky**.

Seitens des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 460, über das Ansuchen der Ortsgemeinde St. Radegund um Teilung des Gemeindegebietes behufs Schaffung zweier Ortsgemeinden unter dem Namen St. Radegund und Stenzengreith und um Abtrennung der neu zu bildenden Ortsgemeinde St. Radegund vom Bezirke Weiz und ihrer Vereinigung mit dem Bezirke Umgebung Graz.

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

Berichterstatter ist der Herr Abg. v. **Mayer-Melnhof**.

Vom Eisenbahn-Ausschusse über den Antrag der Abgeordneten **Capra, Fürst, Schoiswohl** und Genossen, Beilage Nr. 506, betreffend die Förderung des Baues einer Bahnverbindung von Mariazell nach Seebach-Turnau.

Der Antrag Punkt I bis einschließlich IV ist gleichlautend mit dem Antrage der Antragsteller.

Weiters beantragt der Eisenbahn-Ausschuß (liest):

„V. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, dem Aktionskomitee für den gedachten Eisenbahnbau zu den Projektkosten einen Beitrag von 5000 K aus dem Landes-Eisenbahnfonde gegen nachträgliche Refundierung zu gewähren.“

Hiermit erledigt sich die Petition Nr. 683.

Berichterstatter ist der Herr Abg. **Burger**.

Endlich seitens des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über das Ersuchen des k. k. Landes- als Strafgerichtes Graz, Abteilung VIII, vom 20. Oktober 1908, Pr. VIII., 27/8,² um Erteilung der Zustimmung zur strafgerichtlichen Verfolgung des Landtagsabgeordneten **Josef Anottinger** wegen Vergehens nach §§ 487, 488, 491, 496 und 497 St.-G.

Der Antrag lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Dem Ansuchen des k. k. Landes- als Strafgerichtes Graz, Abteilung VIII, vom 20. Oktober 1908, Pr. VIII., 27/8,² um Erteilung der Zustimmung zur

strafgerichtlichen Verfolgung des Landtagsabgeordneten **Josef Anottinger** wegen Vergehens nach §§ 487, 488, 491, 496 und 497 St.-G. wird Folge geleistet.“

Berichterstatter ist der Herr Abg. v. **Mayer-Melnhof**.

(Die mündlichen Berichterstattungen werden genehmigt.)

Ich bitte, diese Anträge als aufgelegt zu betrachten.

Es sind mir während der Sitzung eine Interpellation und mehrere Anträge übergeben worden, die ich die Herren Schriftführer bitte, zur Verlesung zu bringen.

Schriftführer **Sedlaczek** (liest):

„Interpellation

der Abgeordneten **Burger, Brandl** und Genossen an Seine Exzellenz den Herrn Statthalter, betreffend die bezirksweise Abgrenzung der Rehrgebiete und die Aufstellung eines Maximaltarifes für die Schornsteinfeger.

Die k. k. steiermärkische Statthalterei hat angeblich aus feuerpolizeilichen Gründen eine bezirksweise Abgrenzung der Schornsteinegegebiete vorgenommen und auch einen Maximaltarif aufgestellt. Nach § 42 der Gewerbeordnung hat die politische Landesstelle allerdings das Recht dazu; jedoch ist es nicht vorgeschrieben, daß sie dies tun muß.

Durch diese Maßregel wurden aber die Hausbesitzer und vor allen aber die Landwirte einer neuerlichen, ganz bedeutenden Mehrbelastung ausgesetzt, nachdem die Rauchfangkehrer den Maximaltarif in seiner vollen Höhe ausnützen. Sie können dies umso leichter tun, als sie durch die Abgrenzung der Rehrgebiete keinerlei Konkurrenz zu befürchten haben. So ist es gekommen, daß bei manchem Besitzer infolge dieser Verfügung sich die Mehrkosten auf mehrere 100 K jährlich belaufen, ohne daß dadurch die Feuer-sicherheit gewonnen hätte. Die Rauchfangkehrer selbst sind mit dieser Verfügung nicht durchwegs einverstanden. Auch muß darauf hingewiesen werden, daß im § 42 der Gewerbeordnung ausdrücklich die Anhörung der Gemeindevorstände verlangt wird, was aber nicht vollkommen geschehen ist. Soweit dies aber geschah, lauteten nach den Informationen der Interpellanten die Gutachten ablehnend. Das ist auch nur zu begreiflich, wenn man berücksichtigt, daß der Maximaltarif exorbitant hoch ist und in keinem Verhältnis zu den Leistungen steht. Die ganze Aktion scheint überhaupt lediglich auf die Bestrebungen der Rauch-

fangkehrer-Genossenschaft zurückzuführen zu sein, mit welcher die Rauchfangkehrer selbst nicht immer einverstanden sind. Es würde sich daher empfehlen, den Maximaltarif herabzusetzen und die gebietsweise Abgrenzung der Kehrtrayons aufzulassen. Dadurch wird eine wirtschaftliche zweckentsprechende Konkurrenz ausgelöst, die schließlich auch der Feuericherheit der in Betracht kommenden Objekte keinen Abbruch tun würde.

Die Gefertigten stellen deshalb an Seine Erzellenz den Herrn Statthalter folgende

Anfrage:

1. Sind Sr. Erzellenz die durch die Abgrenzung der Kehrgebiete und die Aufstellung eines Maximaltarifes geschaffenen Verhältnisse bekannt?

2. Gedenkt Se. Erzellenz in Würdigung der dargelegten Gründe eine entsprechende Abänderung dieses Zustandes eintreten zu lassen?

Graz, am 30. Oktober 1908.

Burger. Brandl. Stieg.
Frank. Sedlacher. Georg Daniel."

Landeshauptmann: Diese Interpellation ist gehörig gezeichnet und wird an Se. Erzellenz den Herrn Statthalter geleitet werden.

Schriftführer **Sedlaczek** (liest):

„Antrag

der Abgeordneten Brandl und Genossen, betreffend die Sperrung der Zufahrt zum Frachtmagazin am Staatsbahnhofe in Knittelfeld.

Höher Landtag!

Der Verkehr beim Frachtmagazin des Staatsbahnhofes in Knittelfeld hat sich bis zum Jahre 1898 so vermehrt, daß das Auf- und Abladen dort selbst nicht mehr bewältigt werden konnte. Über Einschreiten der interessierten Gemeinden sah sich die k. k. Staatsbahndirektion in Villach veranlaßt, einen neuen Lagerplatz zu errichten. Nur hat sich damals die k. k. Staatsbahndirektion vorbehalten, bezüglich der anzulegenden Zu- und Durchfuhrstraße an die interessierten Gemeinden im Sinne des Gesetzes vom 1. Jänner 1878, L.-G.-Bl. Nr. 3, heranzutreten, was indes nicht geschehen ist, trotzdem die Durchfuhrstraße hergestellt wurde. Selbstverständlich wurde dieselbe von den Frächtern immer mehr benützt, und zwar seit zehn Jahren ohne Unterbrechung. Im Laufe des heurigen Jahres wurde aber die Benützung dieser Straße allen jenen Frächtern untersagt, die von der Groß-Robminger Seite kommen. Die Gemeinde Apfelberg hat sich zwar unterm 7. März 1908 mit der Bitte um Auf-

hebung dieses Verbotes an die k. k. Staatsbahndirektion gewendet, jedoch der hierauf erfolgte Bescheid gipfelte in einer Ablehnung des Gesuches.

Man sollte doch glauben, daß die k. k. Staatsbahndirektion ein Interesse daran hat, daß sich der Verkehr so sehr gehoben und daß sie alles tun werde, um durch die Ausgestaltung der Zufahrtswege zum Bahnhof in Knittelfeld den gesteigerten Ansprüchen seitens der Frächter in jeder Beziehung zu genügen. Nachdem aber diese Annahme nicht zutrifft, erscheint es geboten, daß sich die Landesvertretung dieser Sache annimmt und stellen deshalb die Gefertigten den

Antrag:

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, sich mit dem k. k. Eisenbahnministerium ins Einvernehmen zu setzen, damit die Zufahrt und Abfahrt zum Frachtmagazin am Staatsbahnhofe in Knittelfeld von der Groß-Robminger Seite wie in den letzten zehn Jahren auch fernerhin erlaubt werde."

Graz, am 30. Oktober 1908.

Brandl.
Stieg. Burger. Frank.
Sedlacher. Georg Daniel."

„Antrag

der Abgeordneten Johann Gerlig und Genossen, betreffend die Errichtung einer landwirtschaftlichen Winterschule in Hartberg.

Höher Landtag!

Die Errichtung einer landwirtschaftlichen Winterschule in der Oststeiermark ist ein dringendes Bedürfnis für die dortige landwirtschaftltreibende Bevölkerung.

Da Stadt und Bezirk Hartberg diesbezüglich über die Unterbringung der Schule sich bereits geeinigt haben, so stellen die Gefertigten den

Antrag:

„Der hohe Landtag wolle die Errichtung einer landwirtschaftlichen Winterschule in Hartberg beschließen und durch Ernennung und Bezahlung der hiezu nötigen Lehrerschaft dieselbe unterstützen."

Graz, am 29. Oktober 1908.

Johann Gerlig.
F. Hagenhofer. Dr. Rokošinegg.
Capra. Reitter.
Sedlaczek. Krebs.
Sutter. J. Drnig.
M. Einspinner."

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

Die nächste Sitzung beantrage ich für Samstag den 31. Oktober 1908 um 10 Uhr vormittags und auf die

Tagesordnung

beabsichtige ich zu setzen:

1. Begründung des Antrages der Abgeordneten Brandl, Kunz und Genossen, betreffend die Unterstützung der Winterschule in Judenburg. (Beilage Nr. 512.)

2. Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, betreffend die Abänderung des Gesetzes, womit grundsätzliche Bestimmungen für die öffentliche Wasserleitung in Gillsi erlassen werden. (Beilage Nr. 513.)

3. Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses mit Vorlage des Gesetzesentwurfes, betreffend die Verbauung des Teichenbaches bei Kallwang. (Beilage Nr. 514.)

Die heute aufgelegten, zur mündlichen Berichterstattung zugelassenen Beilagen:

4. Mündlicher Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Burger und Genossen, Beilage Nr. 238, betreffend die Herstellung einer zweiten zu-, beziehungsweise Abfahrtsstraße zur Frachtenstation Niklasdorf an der Mur. Berichterstatter Abg. Rathausky.

5. Mündlicher Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Einspinner und Genossen, Beilage Nr. 453, betreffend die Erbauung einer Eisenbahnverbindung zwischen Köflach und Obersteiermark. Berichterstatter Abg. Rathausky.

6. Bericht des Unterrichts-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Einspinner und Genossen, Beilage Nr. 286, 1906/07, betreffend die Schaustellung des steirischen Herzogshutes im Landesmuseum. (Beilage Nr. 511.) Berichterstatter Abg. Einspinner.

7. Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 424, betreffs der unentgeltlichen Abtretung der zur Errichtung einer öffentlichen Wasserleitung in St. Gallen erforderlichen Quellen und des hiezu erforderlichen Grundes. (Beilage Nr. 501.) Berichterstatter Abg. Erber.

8. Mündlicher Bericht des Finanz-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Freiherrn v. Rofitansky, Brandl und Genossen, Beilage

Nr. 478, auf Vermehrung der Landesstipendien für Schüler der landwirtschaftlichen Winterschule in Andritz. Berichterstatter Abg. Graf Lamberg.

9. Mündlicher Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 459, über das Ansuchen des Stadtrates Graz wegen Abänderung des für die Verwendung des 14 Millionen Kronen-Anlehens der Stadt Graz aufgestellten Bauprogrammes. Berichterstatter Abg. Freih. v. Fraydenegg.

10. Mündlicher Bericht des Landeskultur-Ausschusses über den Antrag der Abgeordneten Anton Kern und Genossen, Beilage Nr. 421, betreffs Abstellung des Waggonmangels an der Südbahn. Berichterstatter Abg. Schoiswohl.

11. Bericht des Finanz-Ausschusses über Petitionen, und zwar

Verzeichnis Nr. 137:

Petition Nr. 798 der Eheleute Michael und Anna Bouk um Regulierungsprojekt an einer bestimmten Stelle des Feistritzbaches und Subventionierung des Projektes. Berichterstatter Abg. Freih. v. Kellersperg.

Verzeichnis Nr. 138:

Petition Nr. 803 des Franz Senn um Pensionserhöhung, Nr. 797 des Josef Iglo um Stipendium. Berichterstatter Abg. Graf Lamberg.

12. Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeindeangelegenheiten über die Petition Nr. 782 im Verzeichnis Nr. 139 des Vereines der Bezirks- und Gemeindebeamten für Steiermark in Graz um gesetzliche Regelung ihrer Dienstverhältnisse. Berichterstatter Abg. Freih. v. Fraydenegg.

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

Ich habe noch bekanntzugeben, daß morgen um halb 10 Uhr vormittags eine Sitzung des Petitions-Ausschusses stattfindet.

Eine Sitzung des Landeskultur-Ausschusses findet morgen Samstag um 9 Uhr vormittags statt.

Der Unterrichts-Ausschuß versammelt sich am Dienstag den 3. November 1908 um halb 10 Uhr vormittags zu einer Sitzung.

Die für heute, halb 4 Uhr nachmittags, anberaumte Sitzung des kombinierten Finanz- und Sonderausschusses für Gemeindeangelegenheiten findet heute wegen vorge-rückter Tageszeit und wegen anderweitiger Sitzungen nicht statt, sondern ist für Dienstag in Aussicht genommen.

(Rufe: „Was ist's mit dem Jubiläums-Ausschuß?“)

Ich habe einige Herren des Landes-Ausschusses

und Mitglieder des Jubiläums-Ausschusses zu mir gebeten für halb 5 Uhr nachmittags. Es ist an mich das Ersuchen gestellt worden, ich möchte diese Herren erst für 6 Uhr nachmittags einladen. Ich bitte, das zur Kenntnis zu nehmen.

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

Ich erkläre nunmehr die Sitzung für geschlossen.

(Schluß der Sitzung 4 Uhr 10 Minuten nachmittags.)