

Stenographisches Protokoll

über die

23. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 28. September 1888.

Inhalt:

Angelobung.

Mittheilung über die zur Vertheilung gelangten Druckschriften und Vorlagen.

Interpellation des Abg. Morre an den Landes-Ausschuß, betreffend die Besetzung einer Lehrerstelle und die Ertheilung des Zeichenunterrichtes am Laubstümmen-Institute in Graz — Beantwortet durch den Landes-Ausschuß-Beisitzer Monsignore Karlon.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 81 des Bezirks-Ausschusses Steinz um Gewährung einer Landes-Subvention für den Eisenbahnbau von Steinz nach Wiefelsdorf (Beilage Nr. 90 — Annahme des Ausschuß-Antrages.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 67 des Hermann Ritter v. Wurmb-Nordmünster, Nr. 65 des Bezirks-Ausschusses Murau und Nr. 66 verschiedener Gemeinden, betreffend die Murboden-Bahn (Beilage Nr. 93 — Annahme des Ausschuß-Antrages).

Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 77), betreffend das Ansuchen der Gemeinde Reischstraße im Bezirke Judenburg um Bewilligung zur Einhebung einer 105percentigen Gemeinde-Umlage pro 1889 (Beilage Nr. 94 — Annahme des Antrages des Gemeinde-Ausschusses).

Vertrauliche Sitzung.

Beginn der Sitzung: 11 Uhr 15 Minuten Vormittags.

Vorsitzender: Seine Excellenz Landeshauptmann Gundacker Graf Wurmb-Brand-Stuppach.

Schriftführer: Kautschitsch und Dr. Pschiden.

Von Seite der Regierung anwesend: Se. Excellenz Statthalter Freiherr von Kübeck.

Landeshauptmann: Das Haus ist beschlußfähig; ich erkläre daher die Sitzung für eröffnet. Gegen das Protokoll der letzten Sitzung wurde keine Einwendung erhoben, ich erkläre dasselbe somit für genehmigt.

Der Herr Rector magnificus ist anwesend; ich ersuche ihn, die Angelobung zu leisten.

§ 7 der Geschäftsordnung schreibt vor (liest):

„Die Landtags-Abgeordneten haben bei ihrem Eintritt in den Landtag dem Kaiser Treue und Gehorsam, Beobachtung der Gesetze und gewissenhafte Erfüllung ihrer Pflichten in die Hand des Landeshauptmannes an Eidesstatt zu geloben.

(Rector magnificus Dr. Schuster leistet die Angelobung.)

Ich bitte um Mittheilung der Auflage.

Schriftführer **Kautschitsch** (liest):

„Stenographisches Protokoll der 18. Sitzung.“

„Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über die Petition Nr. 10 der Stadtgemeinde Graz um die Bewilligung zur Aufnahme eines Darlehens von 1,700.000 (Beilage Nr. 99).“

„Bericht des Sonder-Ausschusses über die Vorlage des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 48, betreffend den Ankauf eines Theiles des der alpinen Montangesellschaft in Steiermark gehörigen Waldbesizes (Beilage Nr. 100).“

„Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 75, betreffend die Gewährung einer Pensionserhöhung für den pensionierten Rechnungsrevidenten Karl Groder und die definitive Anstellung des Oberdruckers der Landes-Lithographie Ludwig Schwarz (Beilage Nr. 101).“

„Antrag des Finanz-Ausschusses zum Berichte des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 18, betreffend die Er-

richtung eines Landes-Siechenhauses nächst Cilli, beziehungsweise Vergrößerung des Landes-Siechenhauses in Pettau (Beilage Nr. 102).“

Landeshauptmann: Es ist mir vom Herrn Abg. Morre eine Interpellation an den Landes-Ausschuß übergeben worden, die ich zu verlesen bitte.

Schriftführer Dr. **Pscheiden** (liest):

„Hoher Landes-Ausschuß! Ist es richtig, daß von Seite des hohen Landes-Ausschusses für die in dieser Session geschaffene Stelle eines Lehrers und zugleich Subdirectors an der landschaftlichen Taubstummen-Anstalt ein dritter Priester in Aussicht genommen ist, und ist es dem hohen Landes-Ausschusse bekannt, daß dieser Aspirant bereits das 43. Lebensjahr überschritten und bisher noch nie an einer Taubstummen-Anstalt gelehrt oder gewirkt hat?

Ist es ferner bekannt, daß an der gedachten Anstalt schon seit zwei Jahren der Zeichenunterricht von einer Industrie-Lehrerin besorgt wird, welche über dieses Fach nie eine Prüfung abgelegt hat?

Graz, am 27. September 1888.

Karl Morre.“

Landeshauptmann: Der Landes-Ausschuß wird später diese Interpellation zu beantworten Gelegenheit haben.

Wir gehen zur Tagesordnung über.

Der erste Gegenstand derselben ist der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition des Bezirks-Ausschusses Stainz Nr. 81 um Gewährung einer Landes-Subvention für den Eisenbahnbau von Stainz nach Wiefelsdorf

(Beilage Nr. 90).

Berichtersteller ist der Herr Abgeordnete Graf Kottulinsky.

Berichtersteller des Eisenbahn-Ausschusses Graf **Kottulinsky** (von der Tribüne): Hoher Landtag! Ich habe die Ehre, im Namen des Eisenbahn-Ausschusses zu berichten über die Petition Nr. 81 des Bezirksauschusses Stainz, worin eine Subvention aus Landesmitteln im Betrage von 140.000 fl. behufs der Erbauung einer Eisenbahn von Stainz nach Wiefelsdorf erbeten wird. Nachdem die maßgebenden Verhältnisse ohnedies in dem dem hohen Hause vorliegenden Berichte ausführlich auseinandergesetzt sind, glaube ich mich darauf beschränken zu können, nur die maßgebendsten Momente hervorzuheben. Der hohe Landtag hat bereits einmal und zwar im Jahre 1880 das Bedürfnis dieser Bahnverbindung dadurch anerkannt, daß er über eine diesbezügliche Petition des Bezirkes Stainz eine Subvention von jährlichen 4000 fl. für einen Zeitraum von 30 Jahren bewilligt

hat zum Behufe der Erbauung einer Vicinalbahn. Dieses Bahnproject ist jedoch aus verschiedenen Ursachen nicht zu Stande gekommen. Unter diesen Umständen hat sich der Bezirksauschuß Stainz veranlaßt gesehen, eine Verbesserung seiner Straßen, insbesondere jener Communicationen, welche die Verbindung des Marktes und des Bezirkes Stainz mit der Landeshauptstadt herstellen, anzustreben. Die Bezirksstraße I. Classe von Stainz nach Lannach weist höchst ungünstige Steigungsverhältnisse auf und ist dadurch für den Verkehr in hohem Grade hemmend. Der Landes-Ausschuß hat sich bewogen gefunden, über eine diesbezügliche Bitte der Bezirksvertretung Stainz ein Organ des Landes-Bauamtes hinauszusenden und daselbe mit der Aufgabe zu betrauen, zu untersuchen, in welcher Weise diesem Uebelstande abzuhelfen wäre. Das betreffende Organ des Landes-Bauamtes hat nun zwei Eventualitäten in's Auge gefaßt: Die Correction dieser Straße oder die gänzliche Umlegung und hat hiefür die Kosten berechnet. Die Umlegung der Straße würde einen Kostenaufwand von 194.000 fl., die Correctur der hauptsächlichsten Steigung einen Kostenaufwand von 150.000 fl. erfordern. Unter diesen Umständen hat der Bezirksauschuß Stainz mit Rücksicht auf die große Kostspieligkeit dieser Straßenumlegung doch wieder in's Auge gefaßt, eine Bahnverbindung anzustreben und hat in seiner Sitzung vom 17. November 1887 den Beschluß gefaßt, für einen eventuellen Bahnbau von Stainz nach Wiefelsdorf einen Betrag von 60.000 fl. zu votiren, welcher Beschluß mit namhafter Majorität von der Bezirksvertretung auch angenommen wurde. Der Bezirksauschuß glaubt nämlich, daß mit diesem Betrage von 60.000 fl. und für den Fall der Gewährung einer Subvention aus Landesmitteln von 140.000 fl. sich die Graz-Köflacher Bahn-Gesellschaft bewogen finden werde, diesen Flügel herzustellen, weil derselbe auch einen namhaften Zuzug von Frachten für ihre Bahn und dadurch eine größere Rentabilität bedeutet. Es liegt auch bereits ein Project für diese Bahn vor. Die Bahn soll normal-spurig hergestellt werden und hat eine Länge von 10 Kilometer. Die Baukosten sind beziffert mit 364.900 fl. Der Eisenbahn-Ausschuß war nun nicht in der Lage, dem Petite des Bezirksauschusses Stainz vollinhaltlich nachzugeben, beziehungsweise die Gewährung einer Subvention von 140.000 fl. dem hohen Hause zu empfehlen, weil dieser Betrag das bisher vom hohen Landtage bei Eisenbahn-Subventionirungen eingehaltene Maß weit überschreiten würde. Er ist jedoch der Ansicht, daß auch mit einem Betrage von 100.000 fl. der Bahnbau zu Stande kommen könnte und für diesen Antrag wären vornemlich folgende Erwägungen bestimmend.

Er glaubte nämlich, daß der hohe Landtag sich für die Dauer nicht werde verschließen können, den berechtigten Wünschen der Bezirksvertretung Stainz nach einer Verbesserung der Bezirksstraße von Stainz nach Lannach zu entsprechen. Nach den bisher bei solchen Straßenumlegungen oder Correcturen eingehaltenen Normen hat das Land in der Regel die Hälfte der Kosten zu übernehmen. Wenn man nun in Erwägung zieht, daß diese Kosten zwischen 150.000 fl. und 200.000 fl. schwanken, daß demnach ein Betrag von 75.000 fl. bis 100.000 fl. vom Lande zu übernehmen wäre, daß ferner eine dauernde Belastung des Landes noch immer durch die Erhaltung dieser Bezirksstraße sich ergeben wird und wenn man anderseits in Berücksichtigung zieht, daß mittelst der Erbauung einer solchen Bahn den Verkehrsbedürfnissen in weit hervorragenderer Weise entsprochen wird, daß ferner dem Lande eine Ersparung auch dadurch zu Gute kommt, daß die beiden Bezirksstraßen von Stainz nach Wiefelsdorf und von Stainz nach Lannach, welche beide dem Lande bisher an Subventionen rund 4.000 fl. jährlich kosten, Bezirksstraßen 2. Classe werden, — aus allen diesen Erwägungen glaubte der Eisenbahn-Ausschuß mit voller Berechtigung folgenden Antrag dem hohen Hause zur Annahme empfehlen zu können (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Dem Bezirks-Ausschusse Stainz wird zum Behufe der Erbauung einer normalspurigen Localbahn mit Secundärbetrieb von Stainz nach Wiefelsdorf in der Voraussetzung, daß der Bezirk Stainz selbst für diesen Zweck 60.000 fl. beiträgt, eine Subvention aus Landesmitteln von 100.000 fl. in zehn auf einander folgenden Jahresraten à 10.000 fl. vom Tage der Betriebseröffnung angefangen, bewilligt. Diese Zusicherung hat vorläufig bis Ende des Jahres 1889 Geltung. — Mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Localbahn sind die Bezirksstraßen I. Classe Stainz-Wiefelsdorf und Stainz-Lannach als solche aufzulassen und vom Bezirke Stainz als Bezirksstraßen II. Classe zu übernehmen“.

Abg. **Kurz** (L.-G. Stainz): Hohes Haus! Wenn ich mir zu diesem Gegenstande das Wort erbeten habe, geschieht es einerseits, um die Wünsche und Ansichten der Bevölkerung über diesen Gegenstand hier zum Ausdruck zu bringen, und anderseits um einige Aufklärungen zu geben über den Werth einer Bahn von Stainz nach Wiefelsdorf. Es besteht unter den Bewohnern des Bezirkes Stainz in Bezug auf diese Bahn ein sehr merkwürdiges Verhältniß. Für die Bahn sind eigentlich nur sehr Wenige,

und die sich am meisten begeistern für diese Bahn, sind einige Bezirks-Ausschüsse. Die ländlichen Bewohner des Bezirkes dagegen sind schnurstracks gegen die Bahn, weil sie in erster Linie eine so großartige Belastung des Bezirkes fürchten. Die Landbewohner kämpfen gegenwärtig einen ungeheuer schweren Kampf um ihre Existenz, die Steuern, die Abgaben und die Arbeitslöhne sind überaus hoch, die Leute haben Einnahmen, von denen man überhaupt nicht sprechen kann. Seit den letzten Jahren sind die Preise der verschiedensten Producte so heruntergegangen, daß es den Leuten rein unmöglich ist, ihre Existenz weiter zu führen. Der Stainzer Bezirk, der ein kleiner Bezirk ist, soll nun die Summe von 60.000 fl. beisteuern, obwohl die ländliche Bevölkerung keinen Nutzen, sondern nur Schaden haben wird. Ueberhaupt glaube ich, daß die Bahn für den Bezirk Stainz gar nicht nothwendig ist. Die Lieboch-Wieser Bahn umringt den Bezirk, zwei Stationen derselben befinden sich in dem Bezirke, ferner haben wir eine ebene Straße zu dem Bahnhofe in Wiefelsdorf, auf der unsere Producte ganz leicht verfrachtet werden können.

Was die Frachten anbelangt, welche der Bezirk für die Bahn ausgewiesen hat, ich glaube 2.000.000 Centner, so ist das eine Lächerlichkeit; das muß jeder Mensch begreifen, daß das der reinste Schwindel ist. Das größte Quantum der Frachten ist Straßenschotter (Heiterkeit rechts), dann sind Bausteine und eine große Menge Sägespäne und Brennmaterial. Davon geht aber keine Fuhr aus dem Bezirk hinaus und es ist höchst lächerlich, eine Bahn zu bauen, um Straßenschotter zu verführen. Noch ein Umstand aber ist es, welcher die Bewohner bedenklich macht. Man soll eine Bahn bauen, von der von vornherein keine Aussicht vorhanden ist, daß sie erträglich ist. Selbst Bürger von Stainz sagten mir, ich sollte alles in Bewegung setzen, um eine solche Bahn zu verhindern, und haben ausgesprochen, daß sich der Bezirks-Ausschuß doch nicht dahin versteigen wird, die Garantie für eine solche Bahn zu übernehmen.

Die Subvention, welche das Land geben soll, ist eine sehr große und ich möchte bitten, sie zu einem besseren Zwecke zu verwenden; es kommen von anderer Seite Bitten und die Leute würden dort eine Subvention gerne annehmen, warum soll man also den Bewohnern von Stainz eine Sache aufdringen, gegen die sie sich wehren, wie die Kaze vor dem Sack. (Heiterkeit rechts.)

Was die Umlegung der Straße anbelangt, so ist die Straße ungeschickt angelegt worden und die Steigungsverhältnisse sind ungünstige; aber diese Straße war ein Verkehrsmittel, wo Stainz noch etwas zu verfrachten gehabt hat, die berühmten Stainzerplatten wurden da verfrachtet.

Jetzt hat man in den Städten Cement und diese Platten sind gar nicht mehr im Verkehr.

Wenn aber schon etwas geschehen soll, womit der Bezirk belastet wird, so ist die Bevölkerung noch mehr dafür, es soll für die Straße etwas geschehen und nicht für eine Bahn.

Ich glaube daher im Interesse der ländlichen Bevölkerung das Richtige zu thun, wenn ich das hohe Haus freundlich bitte, das Ansuchen des Bezirkes Stainz abzulehnen. (Beifall rechts)

Abg. **Kautschitsch** (M.-G. Stainz): Hoher Landtag! In erster Reihe erlaube ich mir, Sr. Excellenz den Herrn Landeshauptmann zu bitten, den Herrn Abgeordneten Kurz zur Ordnung zu rufen, da er behauptete, die Bestrebungen des Bezirks-Ausschusses zur Schaffung einer Bahn wären Schwindel.

Uebergehend auf den in Berathung stehenden Gegenstand erlaube ich mir zu bemerken, daß ich die Verhältnisse des Bezirkes Stainz aus eigener Anschauung und genauen Informationen kenne und in der Lage bin, zu dem heutigen Gegenstande zu sprechen. Der Bezirk Stainz ist vermöge seiner Lage und Productionsfähigkeit von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung und wird von einer strebsamen und fleißigen Bevölkerung bewohnt, welche sich früher einer gewissen Wohlhabenheit erfreut hat. Durch die Herstellung von Bahnen und Communicationen haben sich die Verhältnisse verschoben und der Bezirk Stainz ist von dem Hauptverkehre und dadurch vom Handel und Wandel und der Verwerthung seiner Boden- und industriellen Producte zurückgedrängt worden. Es ist daher begreiflich und naturgemäß, daß die Wohlhabenheit abnimmt; es ist aber auch natürlich, daß die Bevölkerung des Bezirkes Stainz es sich angelegen sein läßt und bestrebt ist, wieder mit einer Hauptverkehrsline in Verbindung zu gelangen. Der Bezirk Stainz hat in Folge dessen das Ansuchen um eine Subvention gestellt, und zwar, wie wir vom Herrn Berichterstatter gehört haben, entweder zur Correction der bestehenden Straße von Stainz nach Lannach oder um deren Umlageung oder um die Herstellung einer Eisenbahn nach Wiefelsdorf. Die Straßen-Correction nimmt einen Betrag von 158.000 fl. in Anspruch, die Umlageung der Straße 194.000 fl.; die Herstellung der Bahn aber 365.000 fl. Um nun eine dieser Communicationen herzustellen, hat der Bezirks-Ausschuß in seiner Sitzung vom 17. November 1887 den Beschluß gefaßt, durch eine bestimmte Reihe von Jahren hindurch eine 10percentige Umlage einzuhoben, um einen Baufond zu bilden. Die Einhebung dieser erhöhten Umlage soll solange dauern, bis der Betrag von 60.000 fl. erreicht ist. Diesem Beschlusse haben zwei Drittel der anwesenden Mitglieder und selbst ein Theil der conservativen Partei zugestimmt. Nur hat es sich

um die Bahnlinie Stainz-Wiefelsdorf, eventuell Stainz-Eöding, gehandelt. Nun ist diese Angelegenheit am 7. Juli 1880 im Landtage verhandelt worden und wurde damals dem Bezirke Stainz für den Bau einer schmalspurigen Straßenbahn der Betrag von 120.000 fl. votirt mit der Bedingung, daß die Ausbezahlung dieses Betrages auf 30 Jahre, in Raten zu je 4000 fl., vertheilt werde. Heute liegt der Antrag vor, 100.000 fl. zu diesem Zwecke zu widmen, und zwar in zehnjährigen Raten à 10.000 fl. Wenn man bedenkt und in's Auge faßt, daß durch die Herstellung einer Bahn das Land selbst entlastet wird, daß es zur Herstellung der Correction 80.000 fl., zur Straßenumlegung 100.000 fl. beitragen müßte, wenn man weiter bedenkt, daß, wenn die Umlage erfolgt, die Wegstrecke länger wird und die jährliche Subvention von 4000 fl. auf 6000 fl. sich erhöhen müßte, wenn man weiter bedenkt, daß der Bezirk Stainz die Summe von 60.000 fl. votirt hat, so kommt man zu dem Schlusse, daß der Betrag von 100.000 fl. als Subvention für die Herstellung einer normalspurigen Bahn ein zu geringer ist. Ich werde mir daher erlauben, am Schlusse meiner Ausführungen einen dießbezüglichen Antrag zu stellen.

Nun erlaube ich mir, mich mit dem Herrn Collegen Kurz ein klein wenig zu beschäftigen. Der Herr Abg. Kurz ist mir in seinen Ausführungen unbegreiflich. Er ist weder für die Straßencorrection, noch für die Straßenumlegung, noch für die Bahn. Er hat im Bezirks-Ausschuße gegen die 10percentige Umlage gestimmt, im vorigen Jahre im Landtage gegen deren Bewilligung gesprochen und gestimmt. Heute hat er gegen Erhöhung der Umlage zwar nicht gesprochen, aber dagegen gestimmt. Ich möchte fragen, was er denn eigentlich will und warum er seinen Bezirk so stiefmütterlich behandelt, nachdem nachgewiesen ist, daß er für Subventionen, welche anderen Bezirken für Bahnzwecke bewilligt wurden, mitgestimmt hat. Ich würde seine Haltung noch begreifen, wenn dieselbe durch Petitionen unterstützt wäre. Nun liegt aber gar keine einzige Petition, weder von einer Gemeinde, noch von einzelnen Bewohnern des Bezirkes Stainz vor und er sieht nach meiner Ansicht in dieser Angelegenheit ganz isolirt. Uebrigens hat er dies mit seinen Wählern abzutun.

Ich erlaube mir am Schlusse meiner Ausführungen das hohe Haus zu bitten, der Beschluß zu fassen, daß conform dem Beschlusse des hohen Landtages vom 7. Juli 1880 die Subvention für die Bahn Stainz-Wiefelsdorf auf den Betrag von 120.000 fl. erhöht werde, u. z. in der Weise, daß dieser Betrag in 12 Jahresraten à 10.000 fl. zur Auszahlung zu gelangen habe.

Landeshauptmann: Ich muß auf die Rede des Herrn Abg. Kurz zurückkommen und erklären, daß wenn der Ausdruck „schwindelhafte Bestrebungen des Bezirks-Ausschusses Stainz“ gebraucht worden ist, ich mich veranlaßt fühlen würde, den Herrn Abgeordneten zur Ordnung zu rufen. Ich habe den Ausdruck nicht gehört und würde den Ordnungsruf nur erteilen, wenn dieser Ausdruck in solcher Weise gebraucht worden wäre.

Abg. Kurz (L.-G. Stainz): Hohes Haus! Sollte ich in Bezug auf den Frachtausweis, welchen der Bezirks-Ausschuß von Stainz vorlegte, einen Ausdruck gebraucht haben, der vielleicht hier vor dem hohem Hause nicht gerechtfertigt werden könnte, so muß ich offen gestehen, daß ich für ein solches Vorgehen keinen passenden Ausdruck weiß. (Heiterkeit rechts.) In Bezug auf die Ausführungen des Herrn Abg. Kautschitsch möchte ich sagen, wenn er glaubt, ich sei gegen alles und könnte es vor meinen Wählern nicht verantworten: Die Landbevölkerung würde sich schon bedanken, wenn sie mit solchen Lasten beschwert würde. Die Landbevölkerung ist es, welche mich bestimmt, dagegen zu sprechen und die Wünsche meiner Wähler zum Ausdruck zu bringen. Ich könnte viel leichter dafür stimmen, als dagegen sprechen. Ich bin nicht gegen alles, aber die Bevölkerung fürchtet solche Lasten. Ueberhaupt könnte man sagen, das Vorgehen des Bezirks-Ausschusses ist nicht so ehrlich gemeint, als es aussieht. Weiter sagt der Herr Abg. Kautschitsch, wenn die Bevölkerung dagegen ist, warum schickt sie keine Petitionen. Im Jahre 1880 waren viele Petitionen gegen diese Bahn da. Ich muß erklären, daß es heuer unmöglich war, Gegenpetitionen einzusenden, weil die Bevölkerung keine Ahnung hatte, daß der Bezirk Stainz um eine Bahn und Subvention ange sucht hat. Ich als Mitglied der Bezirksvertretung habe erst in der Landstube davon erfahren. Die Bevölkerung weiß nichts. (Hört Hört! rechts.) Sie hätte sonst schon Gegenpetition eingekendet und wenn die Bahn dieses Jahr nicht in Angriff genommen wird, so kann ich Sie versichern, daß im nächsten Jahre genug Gegenpetitionen da sein werden.

Abg. Kautschitsch (M.-G. Stainz): Ich erlaube mir noch ein Paar Worte über die Petitionen. Im Jahre 1880 wurden 33 Petitionen vorgelegt; von diesen waren 18 von Gemeinden, welche früher um die Herstellung der Bahn petitionirt haben und später gegen dieselbe. Damals hat die Bevölkerung wenigstens in Form von Petitionen sich geäußert und ihre Wünsche dargelegt. Heute ist nicht eine einzige Petition da. Ich schließe daraus, daß sich die Landbevölkerung seit dem Jahre 1880 mit dem Gedanken vertraut gemacht hat und sich eher zustimmend als ablehnend verhält. (Die Debatte wird geschlossen.)

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Graz Kottulinäsky: Ich habe den Worten meines unmittelbaren Herrn Vorredners nur Weniges hinzuzufügen. Ich muß die Bezirksvertretung Stainz vor der Beschuldigung in Schutz nehmen, daß sie unrichtige Daten geliefert hat. Es ist in der vorliegenden Petition und deren Beilagen nirgends davon die Rede, daß das anzuheffende Frachtenquantum eine Höhe von zwei Millionen Centnern beträgt. Der Herr Abgeordnete Kurz dürfte zu diesem Irrthum dadurch geführt worden sein, daß eine solche Bestimmung allerdings in der Concessionsurkunde der Bahn Lieboch-Wies vorkommt. Es heißt darin, daß, falls ein solches Frachtenquantum von zwei Millionen Wiener-Centnern nachgewiesen werden könnte, die Bahn verpflichtet wäre, diesen Flügel nach Stainz zu bauen. Gerade wie dieses Quantum nicht nachgewiesen werden konnte, fürchtet die Bezirksvertretung Stainz, daß es nicht möglich ist, die Graz-Köflacher Bahngesellschaft zum Ausbaue dieser Flügelbahn zu zwingen. Ebenso kann ich in der Richtung den Herrn Abgeordneten beruhigen, daß vom Bezirke Stainz niemals eine Garantie bezüglich der Rentabilität dieser Bahn verlangt werden wird, sondern es würde sich lediglich darum handeln, daß die Graz-Köflacher Bahngesellschaft, eventuell eine andere Unternehmung mit Hilfe der Subvention aus Bezirks- und Landesmitteln diese Bahn baut. Was den Antrag des Herrn Abgeordneten Kautschitsch auf Erhöhung dieser Subvention betrifft, so bin ich nicht in der Lage, Namens des Eisenbahn-Ausschusses demselben zuzustimmen, weil, wie ich schon Eingangs meiner Ausführungen gesagt habe, das Maß, welches das Land bei solchen Subventionen für Eisenbahnen bisher eingehalten hat, dadurch weitaus überschritten ist. Ich empfehle dem hohen Hause den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses zur Annahme.

(Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses wird angenommen.)

Landeshauptmann: Nächster Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 67 des Hermann Ritter von Wurmb-Nordmünster, Nr. 65 des Bezirks-Ausschusses Murau und Nr. 66 verschiedener Gemeinden, betreffend die Murboden-Bahn, (Beilage Nr. 93.)

Ich ersuche den Herrn Abg. Dr. Boes, das Referat zu erstatten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Dr. Boes (von der Tribüne): Hoher Landtag! Wenn ich im Namen des Eisenbahn-Ausschusses zur Erstattung des Berichtes das Wort ergreife, so muß ich zunächst bedauern, daß ich über eine Gegend sprechen muß, deren Kenntniß

sehr wenig verbreitet ist, so daß es mir ziemlich schwer fällt, ohne Karte den Herren Abgeordneten ein richtiges Bild des Gegenstandes zu geben. Die Herren werden jedenfalls wissen, daß die Rudolfsbahn von ihrem von Westen nach Osten gerichteten Laufe zwischen der Station Scheifling und St. Lambrecht gegen Süden ablenkt, mithin das Murthal verläßt, daß somit eine ganze ausgedehnte Gegend, das ganze sich vielleicht 80 Kilometer gegen Westen erstreckende Murthal mit seinen zahlreichen von Norden und Süden einmündenden Nebenthälern ohne Bahnverbindung bleibt. Es ist eine notorische Thatsache, daß, während dort, wo Bahnen ihren Verlauf nehmen, eine gewisse befruchtende Wirkung auf Verkehr und Production, sowie auf die Steigerung der Grundpreise ausgeübt wird, in den anderen Gegenden, die abseits der Bahn liegen, das gerade Gegentheil stattfindet. So haben wir es auch in unserer Gegend erfahren, daß seit circa 20 Jahren die Grundpreise sinken. Die Industrie hat in unseren Gegenden nahezu vollkommen aufgehört. Ich erinnere an die lebhaften Betriebe, die zahlreichen Hammerwerke, die in der Nähe von Murau und in der Paal jene berühmten Stahlorten erzeugt haben, die ihren Absatz bis England und Spanien gefunden haben. Ich erinnere an den reichen Eisensteinbergbau in Turach, der ein Material liefert, welches sich zur Bessermestahlerzeugung in vorzüglichster Weise eignet, daher auch in Turach die erste Bessermesthütte des Continentes errichtet wurde. Ich erinnere an die Industriewerke in Lungau, welche gänzlich ruhen. Das Schmelzwerk in Turach ist gerade soweit beschäftigt, daß eben der Betrieb aufrecht erhalten wird. Seit 20 Jahren ist die Bevölkerung, deren Zahl sich auch im Rückgange befindet, bestrebt, durch eine Bahnverbindung sich die Vortheile anderer Gegenden zu sichern, welche schon lange der Wohlthat einer Bahn genießen und zahlreiche Petitionen, welche im hohen Maße eingebracht worden sind, geben hievon Zeugniß. Bisher war alle Mühe vergebens. Jetzt endlich leuchtet uns ein Hoffungsstrahl entgegen, indem eine Wiener Unternehmung Tracenstudien angestellt, die Tracen und Stationsrevision erwirkt und die Finanzierung der Bahn in die Hand genommen hat. Die Finanzierung denkt man sich derart, daß vom gesammten Baucapitale per 3·3 Millionen für eine Gesamtlänge von 66 Kilometern, wovon 40 Kilometer auf das Land Steiermark und 26 Kilometer auf das Land Salzburg entfallen, $\frac{3}{5}$ in Prioritäten und $\frac{2}{5}$ in Stammactien gedeckt werden sollen. Wie sehr die Bevölkerung diesem Unternehmen entgegenkommt, mögen die Herren daraus entnehmen, daß in Localkreisen, in Murau und Salzburg eine lebhafteste Agitation sich entwickelt hat und ich berufe mich vorzüglich auf das, was die Bezirksver-

tretung von Murau in dieser Beziehung gethan hat. Diese, in ihren Mitteln äußerst beschränkt, hat dennoch den Bezirksausschuß zum Studium beauftragt und der Bezirksausschuß hat beim Plenum der Bezirksvertretung beantragt, im Wege einer Creditoperation das Capital von 50.000 fl. herbeizuschaffen und dasselbe dem Ankaufe von Stammactien zu widmen.

Dieser Antrag wurde in der Plenarversammlung der Bezirksvertretung geworfen, indem gerade auf eine ganz spontane Anregung eines Mitgliedes aus bäuerlichen Kreisen, — ich betone dies — die Mehrheit der Plenarversammlung beschloß, diese Summe von 50.000 auf 80.000 fl. zu erhöhen. Zweitens wurde das bei einer jetzt armen Bevölkerung überraschende Resultat zu Tage gefördert, daß in Privatkreisen circa 40.000 fl. in Stammactien in Betragen von 100, 200, höchstens 2000 fl. gezeichnet wurden. Es konnte daher der Eisenbahnausschuß sich wohl der Ueberzeugung nicht verschließen, daß die Erbauung einer Bahn durch das oberste Murthal für diese Gegend eine wichtige, ja eine Lebensfrage bildet und daß es sich verlohnt, dieses Unternehmen entsprechend seitens des Landes zu unterstützen. Bei der Berechnung der Ziffer, welche das Land dem Unternehmen widmen soll, hat man sich zuerst die Frage gestellt, inwieferne das Land durch den Bahnbau von den bisherigen Straßenerhaltungskosten entlastet wird. Die Straße, welche derzeit ins oberste Murthal hinauf führt, befindet sich in schlechtem Zustande, so daß schon seit Jahren von Seite des Landtages eine gänzliche Reconstruction dieser Straße angestrebt und theilweise durchgeführt wird. Immerhin dürften sich die Kosten dieser Reconstruction, welche schließlich doch auf das Land fallen werden, auf circa 100.000—150.000 fl. belaufen. Die jährliche Subvention, welche zur normalen Straßenerhaltung aus Landesmitteln gewährt würde, berechnet sich im Durchschnitte auf 45—5.000 fl., was auch die Verzinsung eines Capitaless von ungefähr 100.000 fl. repräsentirt. Aus diesen Gründen glaubte der Eisenbahn-Ausschuß annehmen zu können, daß zunächst durch die Widmung eines Capitaless von 250.000 fl. dem Landesfonde nicht größere Opfer auferlegt werden, als er derzeit durch die Erhaltung und Verbesserung des wirklich höchst elenden Straßenzustandes zu zahlen hat. Mit Rücksicht auf die Ihnen schon geschilderten Verhältnisse glaubte der Eisenbahn-Ausschuß aber auch, daß es der Aufgabe des Landes entspreche, dem traurigen Zustande, in dem sich die Bevölkerung der Gegend befindet, noch durch weitere Opfer entgegenkommen zu können, umsomehr, als diese Opfer durch eine bedeutende Hebung der Production in den oberen Gegenden die Hebung der Steuerkraft ihren Lohn finden werden. Der Eisenbahn-Ausschuß wurde daher über die

Ziffer von 400.000 fl. schlüssig und erlaubt sich durch mich folgenden Antrag zu stellen (liest):

„Der hohe Landtag geruhe zu beschließen:

Es wird für den Bau einer normalspurigen Localbahn von Station St. Lambrecht durch das Murthal bis Tamsweg, eventuell Mauterndorf, unter Zugrundelegung des im August 1888 der behördlichen Tracenrevision unterzogenen generellen Projectes aus Landesmitteln eine Subvention von 400.000 fl. al pari durch Uebnahme von Stammactien unter der Voraussetzung, daß die übrigen Stammactien durch die localen Interessenten, resp. durch den salzburgischen Landesfond übernommen werden und mit der Beschränkung gewährt, daß von dem Anlage-Capital von der Unternehmung nicht mehr als drei Fünftel in Prioritäten ausgegeben werden dürfen, daß die Bedingungen für die Capitals-Verzinsung und Amortisation dem Landes-Ausschusse vor Durchführung und Ausgabe der Titres zur Genehmigung vorgelegt werden — und daß die Erfolgslaffung des Betrages per 400.000 fl. erst am Tage der Eröffnung der Bahn zu geschehen habe.“

Abgeordneter Ritter von **Sprung** (H.-R. Leoben):

Ich bin nicht willens, gegen die Murboden-Bahn zu sprechen, im Gegentheil halte ich dieselbe für einen großen Segen und schmeichle mir, daß ich gegenwärtig schon durch 10, 12 oder noch mehr Jahre mich für dieselbe bemüht habe. Wenn ich heute spreche, so kann ich dem hohen Hause nur im Allgemeinen, im Principe die Annahme der Beschlüsse des Eisenbahn-Ausschusses wärmstens empfehlen. Ich würde das Wort gar nicht genommen haben, wenn ich nicht durch eine Bezirks-Vertretung des Murthales aufgefordert und beauftragt worden wäre, die Bedenken derselben, welche sonst gar nicht zur Sprache kommen würden, hier mitzutheilen, was ich hiermit thue. Es ist dieß die Bezirksvertretung Oberwölz, welche findet, nicht durch die Bahn, sondern durch die Tracirung derselben in einer Richtung stark beeinträchtigt zu sein. Wenn man nun diese Bahntrace ansieht, muß man allerdings zugestehen, daß die Murthal-Bahntrace in Verbindung mit der schon im Murthale gelegenen Rudolfsbahn dem Ansehen nach und auch in Wirklichkeit eigentlich die widernatürlichste Trace ist, die man sich denken kann. Warum soll die Murthal-Bahn von Unzmarkt nach Schauerfeld — dort ist nämlich die Station St. Lambrecht — die Wasserscheide zwischen der Mur und der Drau, welche hier etwa 190 Meter über dem Thale liegt, ersteigen, um dann unmittelbar von dem nächsten Punkte aus wiederum auf einer Strecke von ungefähr 5 Kilometern 180 Meter tiefer in's Murthal zurück hinunter zu fahren? Wozu die Bergüberschreitung

einer Alpe, in welche die Rudolfsbahn eingeschnitten ist, wenn man die Murbodenbahn als Fortsetzung der Rudolfsbahn ansieht? Es hat diese Trace an und für sich gerade für diesen Theil des Murthales nicht die Wirksamkeit, welche sie bei einer anderen Tracirung haben könnte, denn am rechten Murufer sind dort nach der Lage der Bahn keine Anwohner, während am linken Murufer der Bezirk Oberwölz vorhanden ist, welcher gegenwärtig, wenn er diese Bahn benützen will, von sich weg aufsteigen muß auf diese Wasserscheide zwischen der Mur und Drau, um allsogleich wieder hinunterzufahren, und so in der Weise in Verbindung zu kommen mit dem oberen Murthale und anderen Weltbahnen. Es ist also kein Wunder, sondern es ist klar und begreiflich, daß der Bezirk Oberwölz sich über diese Tracirung wundert. Auch in Bezug auf den finanziellen Erfolg ist der Unterschied zwischen den Tracirungen nicht so groß, weil auf der gegenwärtig vorliegenden Trace ein sehr schönes Object, nämlich ein sehr kostspieliger Uebergang über einen breiten und tiefen Thal-Einschnitt hergestellt werden muß, weil ferner die Bahn vielleicht mit $\frac{1}{50}$ Steigung ausgeführt werden muß, während sie im Murthale rund $\frac{1}{130}$ Steigung hätte und endlich noch eine Brücke hergestellt werden muß, um die Mur zu überschreiten, weil doch bei Murau die Bahn wieder auf das linke Ufer kommt. Der Bezirk Oberwölz meint nun, es wäre zweckmäßiger, die Bahn von Unzmarkt direct im Murthale bis Murau zu führen, er glaubt, daß das Interesse der am rechten Murufer Wohnenden nicht so groß ist, als sein Interesse, und ich muß gestehen, daß dies nach meiner Ueberzeugung auch der Fall ist, weil am rechten Ufer zwischen Murau und Schauerfeld eigentlich außer dem sehr kleinen Dorfe Trojach gar kein Mensch ist. Es wird dort Niemand der Bahn zufahren können, es werden die zwei Stationen Murau oder Schauerfeld oder Unzmarkt benützt werden. Für die weitere Bahn Lungau und für den Verkehr mit Italien wird dadurch nichts geändert, denn die Güter nach Italien müssen jedenfalls über die Wasserscheide gehen. Für den Verkehr des oberen Murthales mit Steiermark, für den Verkehr von Lungau mit Steiermark, für den Verkehr der einzelnen Theile des Murthales unter sich, ist es entschieden eine Unbequemlichkeit, wenn man zuerst auf den Berg hinaufsteigen muß, um dann wieder hinunterzufahren.

Ich würde nun sehr bedauern, wenn durch meine Bemerkungen das Zustandekommen der Bahn gestört würde, aber ich muß nach meiner Ueberzeugung sagen, der Unterschied ist wahrscheinlich nicht so groß, und die von mir proponirte Trace ist sogar zum Vortheile der wirklichen Murthalbahn, wenn man die Objecte berücksichtigt. Nach meiner Ueberzeugung ist der Verkehr mit den übrigen

Theilen von Steiermark und mit Lungau interessanter, als der einzige Verkehr, welcher aus dem obersten Murthale, nämlich von Murau aufwärts nach Italien geht. Es wird sich also eigentlich auch für diesen Verkehr gar kein großer Unterschied herausstellen, indem die virtuelle Länge der Bahn, also der Frachtsatz, ziemlich gleich groß sein wird, ob die Bahn dort oder ob sie da geführt wird.

Ich wollte diese Wünsche des Bezirkes Oberwölz und der hinter ihm liegenden Gegenden zum Ausdruck bringen. Ich weiß nicht, wie stark alle diese Umstände bei der Tracirung in's Auge gefaßt worden sind, aber der Bezirk Oberwölz findet, daß er nicht genügend berücksichtigt worden ist.

Ich will keinen Beschluß veranlassen, sondern möchte nur den hohen Landes-Ausschuß ersuchen, er möge doch im Interesse dieses Bezirkes, der von allen Bezirken im Murthale am meisten von der übrigen Welt abgeschnitten ist, bei der Ausführung der Bahn oder bei der nochmaligen Revision dahin wirken, daß den Interessen des Bezirkes Oberwölz möglichst Rechnung getragen werde, daß die Gründe für und wider einer strengen Prüfung unterzogen werden. Die übrigen Vortheile, welche durch den Bahnbau erzielt werden sollen, die Ersparung an Straßen u. s. w. werden dadurch nicht alterirt. Auch die Leute und Frachten von St. Lambrecht werden nicht viel gewinnen, denn die Station wird zwar St. Lambrecht genannt, befindet sich aber eigentlich nicht in St. Lambrecht, die Frachten und Leute von St. Lambrecht werden auch künftig nach der Station zufahren, die vor Zeiten Schauerfeld genannt wurde und nicht nach der Mittelstation Trojach, welche in der Luftlinie am nächsten liegt, aber ebenfalls durch einen sehr unbequemen Berg von St. Lambrecht getrennt ist. Ich bitte also, auf die Bedenken des Bezirkes Oberwölz Rücksicht zu nehmen; sollte aber dieses Bedenken von maßgebenden Persönlichkeiten, welche für die Trace bestimmend sind, bei Seite gesetzt und nicht beachtet werden, so kann ich Ihnen nur empfehlen, den Antrag, so wie er ist, anzunehmen, weil es noch immer besser ist, das Mindergute zu bekommen, als gar nichts.

Abg. **Stadlober** (L.-G. Murau): Ich begreife nicht, wie der Bezirk Oberwölz die Station Unzmarkt haben will und nicht die Station St. Lambrecht. Liegt ihnen doch Station Scheifling viel näher wie Unzmarkt. Der Bezirk bringt seine Producte alle sehr leicht nach Scheifling und hat immer bergab zu fahren, während von Scheifling nach St. Lambrecht ein Berg ist. Denn von Laßnitz und Metnitz und von Kärnten können die Producte nach St. Lambrecht kommen, währenddem, wenn die Station in Unzmarkt errichtet würde, St. Lambrecht gar keinen Nutzen von der Murbodenbahn haben würde.

Ich möchte daher das hohe Haus bitten, dem Antrage des Eisenbahn-Ausschusses seine Zustimmung zu ertheilen. (Die Debatte wird hierauf geschlossen.)

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Dr. Boesj**: Ich bin genöthigt, mich mit wenigen Worten gegen die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Ritter v. Sprung zu wenden. Ich muß zuerst sagen, mir scheint, wenn die Oberwölzer diesen Wunsch nach einer Tracirung durch das Murthal bis Unzmarkt haben, sie diese Gedanken bei der Tracenrevision hätten vorbringen können. Allein ich war persönlich anwesend und kann mich auf das Zeugniß des Herrn Landes-Ausschußbeisitzers Dr. Schmiderer berufen, daß bei der Tracenrevision von keinem anderen Anschlusse die Rede war, als von Schauerfeld, obwohl die Gemeinde Oberwölz von der Abordnung der Commission nach dem Gesetze ebenso gut verständigt war, wie die anderen Gemeinden, deren Vorsteher zur Revision erschienen waren. Ich berufe mich ferner darauf, daß nicht eine einzige Petition von Seite der Oberwölzer vorliegt, welche dem Gedanken Ausdruck gibt, welchen der Herr Abgeordnete Ritter von Sprung vorbrachte. Die Frage des Anschlusses in Unzmarkt ist übrigens eine solche, welche sich bei dem Studium der dortigen Gegend aufdrängt und sie ist auch wohl erwogen worden. Es ist eben nicht möglich in Unzmarkt anzuschließen. Die Trace verlängert sich durch diesen Anschluß um 15—20 Kilometer und der Bau in dieser Sumpfsgegend, welche den Ueberschwemmungen der Mur ausgesetzt ist, ist nicht billig und wird sich vielleicht auf 40—50.000 fl. per Kilometer stellen.

Es ist leicht auszurechnen, um welche Summe die Bahn durch den Anschluß in Unzmarkt höher zu stehen käme, als durch den Anschluß in St. Lambrecht. Das allein schließt bei den Mitteln, die uns zu Gebote stehen, die Discussion über die Frage eigentlich schon aus. Ich muß dem noch beifügen, daß die Oberwölzer durch den Anschluß in Unzmarkt eigentlich sehr wenig Nutzen haben. Sie hoffen bei einem Anschlusse an Unzmarkt eine Station in Niederwölz zu erhalten. Nun fahren die Oberwölzer von Oberwölz nach der Station Scheifling, circa 18 bis 20 Kilometer, während Scheifling von Niederwölz nur 41 Kilometer entfernt liegt. Sie ersparen daher im Ganzen zur Bahn durch den so theueren Anschluß in Unzmarkt eine Wegstrecke von 4 Kilometern. Das ist ihr ganzer Gewinn, der mit Rücksicht darauf, daß sie auch nach Niederwölz weit zu fahren haben, höchst minimal ist. Die Bahn müßte, wenn der Anschluß in Unzmarkt erfolgt, eigentlich durch 2 Stationen der Rudolfsbahn hindurch ganz parallel mit der Letzteren laufen. Die Rudolfsbahn führt am rechten Ufer der Mur, von St. Lambrecht, auch Schauerfeld genannt, nach Unzmarkt und die Murthalbahn

würde bei St. Lambrecht ungefähr in die Nähe der Rudolfsbahn kommen und dann auf dem linken Ufer hinunter führen. Eine derartige Parallelbahn zu bauen, um einem Bezirke den Weg von 4 Kilometern zu ersparen, kann man sich doch nicht entschließen.

Ich empfehle den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses zur Annahme.

(Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses wird angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 77), betreffend das Ansuchen der Gemeinde Reischstraße im Bezirke Judenburg um Bewilligung zur Einhebung einer 105procentigen Gemeinde-Umlage pro 1889.

(Beilage Nr. 94).

Berichterstatler ist der Herr Abgeordnete Posch.

Berichterstatler des Gemeinde-Ausschusses **Posch** (von der Tribüne): Die Gemeinde Reischstraße im Bezirke Judenburg ist um die Bewilligung zur Einhebung einer 105procentigen Gemeinde-Umlage eingeschritten. Der betreffende Gemeinde-Ausschußbeschuß ist allerdings dahin gegangen, daß die Umlage für drei Jahre bewilligt werden möge. Allein der Landes-Ausschuß hat empfohlen, diesem Beschuße nur theilweise gerecht zu werden und die Einhebung der 105procentigen Umlagen nur für das Jahr 1889 zu beantragen. Den Formalitäten der Gemeindeordnung ist in allem vollkommen entsprochen. Auffallend ist in dem Voranschlage nur, daß 24 fl. eingestellt sind für Kosten der Gemeinde-Ausschußsitzungen. Diesbezüglich möchte ich den Landes-Ausschuß aufmerksam machen, daß die Gemeinde dahin belehrt wird, daß nach § 21 der Gemeindeordnung das Amt eines Gemeinde-Ausschusses ein unentgeltliches ist und daß nur Baarauslagen vergütet werden. Es ist aber bekannt, daß die Gemeinde-Ausschußsitzungen keine Baarauslagen verursachen, ausgenommen, es befinden sich in dem betreffenden Ausschusse Mitglieder, welche außerhalb der Gemeinde domiciliren, allenfalls mit der Equipage oder Eisenbahn zur Ausschußsitzung fahren. (Heiterkeit.) Nachdem es nicht vorausgesetzt werden kann, daß dies in einer Landgemeinde Usus ist, so dürfte eine derartige Auslage zu ersparen sein, besonders dann, wenn man gezwungen ist, den Gemeindefassen eine 105procentige Umlage auferlegen zu müssen. Die übrigen Auslagen sind Verwaltungskosten 254 fl., Armenversorgung 530 fl., Zinsen und Capitalrückzahlungen 345 fl., so daß durch diese Auslagen der größte Theil der Gemeindebedürfnisse aufgezehrt ist. Nachdem

von den Posten sich nichts streichen läßt, die 24 fl. auch nicht maßgebend sind, um die Verringerung der Umlagen auch nur um 1 Procent zu veranlassen, beantragt der Ausschuß (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen;

Der Gemeinde Reischstraße im Gerichtsbezirke Judenburg wird zur Deckung ihrer Gemeinde-Erfordernisse die Einhebung einer 105procentigen Gemeinde-Umlage auf sämtliche directen landesfürstlichen Steuern sammt Staatszuschlägen für das Jahr 1889 bewilligt“.

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Ich ertheile dem Herrn Landes-Ausschußbeisitzer Monsignore Karlon das Wort zur Beantwortung der Interpellation des Herrn Abgeordneten Morre.

Abg. Karlon (L.=G. Leibnitz): Es wurde vom Herrn Abgeordneten Morre folgende Interpellation an den Landes-Ausschuß gerichtet (liest):

„Höher Landes-Ausschuß! Ist es richtig, daß von Seite des hohen Landes-Ausschusses für die in dieser Session geschaffene Stelle eines Lehrers und zugleich Subdirectors an der landschaftlichen Taubstummen-Anstalt ein dritter Priester in Aussicht genommen ist, und ist es dem hohen Landes-Ausschuße bekannt, daß dieser Aspirant bereits das 43. Lebensjahr überschritten und bisher noch nie an einer Taubstummen-Anstalt gelehrt oder gewirkt hat? Ist es ferner bekannt, daß an der gedachten Anstalt schon seit zwei Jahren der Zeichen-Unterricht von einer Industrie-Lehrerin besorgt wird, welche über dieses Fach nie eine Prüfung abgelegt hat?“

Ich habe die Ehre, diese Interpellation mit Folgendem zu beantworten. Der Landes-Ausschuß war noch gar nicht in der Lage, für die in der Interpellation genannte Stelle irgend Jemanden in Aussicht zu nehmen. Ich hoffe, das hohe Haus wird dem Landes-Ausschuße daraus nicht den Vorwurf einer Vernachlässigung seiner Pflichten machen, denn die Stelle ist bekanntlich heute erst fünf Tage alt.

Ich erlaube mir beizufügen, daß der Landes-Ausschuß, wenn er seinerzeit in die Behandlung dieser Angelegenheit eingehen wird, sich strikte an jene Grundsätze halten wird, die vom Landtage für die Anstellung von landschaftlichen Beamten vorgezeichnet sind und daß er bei Besetzung dieser Stelle keine andere Rücksicht obwalten lassen wird, als diejenige, welche das Wohl der im Institute zu unterrichtenden und zu erziehenden Kinder erheischt.

Den zweiten Theil der Interpellation anlangend, muß ich allerdings bekennen, daß dem Landes-Ausschuße nicht bekannt ist, daß der Zeichen-Unterricht in der Anstalt

seit 2 Jahren durch Jemanden erteilt wird, der hiezu nicht befähigt ist. Dem Landes-Ausschusse ist nur bekannt, daß der Unterricht im Zeichnen an dieser Anstalt seit Jahren durch den hierüber geprüften und in hervorragender Weise befähigten Assistenten Karl Zeidinger erteilt wird, und zwar für eine so große Anzahl von Kindern, daß, wenn überhaupt von einem fruchtbringenden Unterrichte in diesem Gegenstande die Rede sein soll, derselbe ohne Beihilfe seine Aufgabe erfolgreich zu lösen, unmöglich im Stande sein würde. Diese Beihilfe wurde in der Weise geleistet, daß die Mädchen bei der Durchführung der ihnen übergebenen Vorlagen durch eine Industrielehrerin beaufsichtigt und geleitet wurden, die für diesen Gegenstand allerdings nicht geprüft, aber in hohem Grade befähigt ist.

Die beste Antwort auf die Interpellation in diesem Punkte wird darin bestehen, daß ich mir erlaube, die Resultate des Zeichenunterrichtes in der Taubstummenlehranstalt aus dem vergangenen Schuljahre dem hohen Hause vorzulegen und daß ich den Herrn Interpellanten und sämtliche Mitglieder des hohen Hauses bitte, von diesem Resultate Einsicht zu nehmen. Sie werden dadurch Gelegenheit haben, sich zu überzeugen, ob der Unterricht im Zeichnen im Taubstummeninstitute in guten oder schlechten Händen liegt. (Beifall.)

Landeshauptmann: Wir gelangen nunmehr zur Verhandlung über die

Berichte des Petitions-Ausschusses.

Der Petitions-Ausschuß wünscht die Behandlung dieser Petitionen in einer vertraulichen Sitzung.

Ich ersuche sonach das Publikum, sich zu entfernen. (Geschicht.)

Ich bitte nunmehr jene Herren, die dafür sind, daß diese Petitionen in vertraulicher Sitzung verhandelt werden, sich zu erheben. (Geschicht.)

Die vertrauliche Sitzung ist beschlossen.

(Die öffentliche Sitzung wird um 12 Uhr 30 Minuten behufs vertraulicher Sitzung unterbrochen — nach Wiederaufnahme derselben um 12 Uhr 50 Minuten:) Ich habe zu verkünden, daß der Finanz-Ausschuß heute nach der Landtagsitzung eine Sitzung abhält. Tagesordnung: Petitionen.

Den nächsten Sitzungstag bestimme ich für morgen Samstag, den 29. September 1888, um 9 Uhr vormittags und als

Tagesordnung:

1. Mündlicher Bericht des Gemeinde-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 95) über das Ansuchen der Stadtgemeinde Pettau um Einhebung einer Bierauflage von 1 fl. 60 kr. per Hektoliter und einer Auflage von 1.5 kr. per Hektoliter und Grad der 100theiligen Alkoholometer-Scala auf den Verbrauch sämtlicher Spirituosen, mit Ausnahme des denaturirten Spiritus, in den Jahren 1889, 1890 und 1891.

2. Mündlicher Bericht des Gemeinde-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 96), betreffend das Ansuchen der Gemeinde Hallthal im Gerichtsbezirke Maria-Zell um Bewilligung zur Einhebung 67procentiger Gemeinde-Umlagen pro 1889.

3. Mündlicher Bericht des Gemeinde-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 97), betreffend das Ansuchen der Marktgemeinde Trofaiach um Bewilligung zur Einhebung 73%iger Umlagen pro 1889.

4. Bericht des Sonder-Ausschusses über die Vorlage des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 48), betreffend den Ankauf eines Theiles des der alpinen Montangesellschaft in Steiermark gehörigen Waldbesitzes (Beilage Nr. 100).

5. Bericht des Landeskultur-Ausschusses über den Antrag (Beilage Nr. 73) des Abgeordneten Dr. Turtela (Beilage Nr. 98).

6. Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über die Petition Nr. 10 der Stadtgemeinde Graz um Bewilligung zur Aufnahme eines Darlehens von 1,700.000 fl. (Beilage Nr. 99).

7. Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 75), betreffend die Gewährung einer Pensionserhöhung für den pens. Rechnungsrevidenten Carl Groder und die definitive Anstellung des Oberdruckers der Landes-Lithographie Ludwig Schwarz (Beilage Nr. 101).

8. Antrag des Finanz-Ausschusses zum Berichte des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 18), betreffend die Errichtung eines Landes-Siechenhauses nächst Eilli, beziehungsweise Vergrößerung des Landes-Siechenhauses in Pettau. (Beilage Nr. 102).

9. Berichte über Petitionen.

Ich erkläre nunmehr die Sitzung für geschlossen.

(Schluß der Sitzung 1 Uhr 5 Minuten.)