

Stenographisches Protokoll

über die

23. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 16. Jänner 1888.

Inhalt:

Petition.

Mittheilung des Landeshauptmannes, betreffend eine zur Vertheilung gelangte Vorlage.

Bericht und Anträge des Finanz-Ausschusses zum Berichte des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 50) über zum Kaufe angebotene Baugründe. (Beilage Nr. 107 — Annahme der Anträge des Finanz-Ausschusses und des Zusatzantrages des Abg. Dr. Lipp.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 172, betreffend die Unterthüfung des Eisenbahnbaues Graz-Weiz-Hartberg. (Beilage Nr. 108 — Annahme des Ausschufsantrages.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petitionen (Nr. 84 der Bezirksvertretungen Hartberg, Friedberg und Borau und der Gemeindevertretungen derselben Orte; Nr. 106 des Stadtamtes und Nr. 107 des Bezirks-Ausschusses Fürstenfeld; dann Nr. 110 des Bezirks-Ausschusses und der Gemeindevertretung Gehring und 111 der Gemeindevertretung Burgau) um Aufrechthaltung der mit Landtagsbeschlüssen vom 12. Jänner 1886 und 21. Jänner 1887 zugesicherten Subvention von 200.000 fl. für die Erbauung einer Eisenbahn von Fürstenfeld nach Hartberg. (Beilage Nr. 57 — Annahme des Ausschufsantrages.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 108 der „Interessenten-Vereinigung für den Bau der steirischen Nordostbahn“ und die denselben Gegenstand betreffenden Petitionen Nr. 37, 55, 102, 143, 181 und 186. (Beilage Nr. 69 — Annahme der Ausschufsanträge.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 125, betreffend die Bahn Weiz-Gleisdorf. (Beilage Nr. 66 — Annahme des Ausschufsantrages.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 162 der Bezirksvertretung Gonobitz um Verlängerung der Zuficherung der Subvention für die zu erbauende Bahn Gonobitz-Unterlaže, respective Pölsbach. (Beilage Nr. 93 — Annahme des Ausschufsantrages.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petitionen Nr. 158, 164 und 165 der Grazer Handelskammer und des Grazer und Eillier Gewerbevereines um Einflußnahme des Landtages bei der hohen Regierung wegen Aufhebung der Defaction auf

Kohlenlieferung an das Haus D. Gutmann durch die k. k. priv. Nordbahn. (Beilage Nr. 109 — Annahme der Ausschufsanträge.)

Ermächtigung des Unterrichts-Ausschusses zur mündlichen Bericht-erstattung über die Vorlage Nr. 49.

Beginn der Sitzung: 11 Uhr 10 Minuten Vormittags.

Vorsitzender: Se. Exc. Landeshauptmann Gundacker Graf Wurmbbrand-Stuppach. Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Radey.

Schriftführer: Dr. Pscheiden und Sutter.

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

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.

Es ist eine Petition eingelangt, ich bitte um deren Verlesung.

Schriftführer Dr. Pscheiden (liest):

„Petition Nr. 187. Der Hauptschubführerswitwe Katharina Kurent in Laibach um Belassung der vollen Gnadengabe per 100 fl. auch nach erreichtem Normalalter ihrer Kinder. (Ueberreicht durch Abg. Karlon.)“

Landeshauptmann: Diese Petition verweise ich an den Petitions-Ausschuß. (Zustimmung.)

Aufgelegt wurde heute:

Der Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des steierm. Landes-Ausschusses mit den Anträgen

auf Veräußerung des kleinen Glacis, eines Theiles des Joanneumgartens und des Hauses Nr. 1 in der Neugasse und über die Verwendung des erzielteten Erlöses (Beilage Nr. 29) und über den Bericht (Beilage Nr. 102) des Landes-Ausschusses mit Vorlage der Offerte der steierm. Sparcasse und der Herren Johann Weißer und Carl Neufeldt auf Erwerbung des kleinen Glacis und eines Theiles des Joanneumgartens und des Hauses Nr. 1 in der Neugasse in Graz (Beilage Nr. 110).

Wir schreiten zur Tagesordnung.

Erster Gegenstand derselben ist der Bericht und die Anträge des Finanz-Ausschusses zum Berichte des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 50) über zum Kaufe angebotene Baugründe.

(Beilage Nr. 107.)

Ich ersuche den Herren Berichterstatter das Referat zu erstatten.

Berichterstatter des Finanz-Ausschusses Dr. **Neckermann** (von der Tribüne): Hoher Landtag! Ich habe die Ehre, im Namen des Finanz-Ausschusses Anträge zum Berichte des Landes-Ausschusses über zum Kaufe angebotene Baugründe zum Zwecke der Errichtung eines neuen allgemeinen Krankenhauses zu stellen.

Der Gegenstand, um den es sich handelt, ist von eminenter Tragweite, sowohl für das Land, als auch für die Landeshauptstadt in Bezug auf Humanität, Hygiene und medicinisches Unterrichtswesen.

Der Finanz-Ausschuß hat die Gründe, welche ihn zur Stellung der vorjährigen Anträge veranlaßten, in einem umfassenden und eingehenden Motivenberichte niedergelegt. Ich glaube aber, von der Verlesung dieses Berichtes Umgang nehmen zu sollen, weil ich die Kürze der Zeit, die unseren Arbeiten noch zur Verfügung steht, berücksichtige und andererseits die volle Ueberzeugung habe, daß die geehrten Mitglieder des Landtages diesen Bericht gelesen und studirt haben.

Der Finanz-Ausschuß stimmt den Anträgen des Landes-Ausschusses in Bezug auf den Ankauf der Baugründe zu und findet nur nothwendig, dieselben in finanzieller und principieller Richtung zu erweitern. In finanzieller dahin, daß noch eine kleine Realität, welche keilförmig in die anzukaufenden Gründe hineinragt, angekauft werde, um eine einheitliche Bewirthschaftung des ganzen Areales zu ermöglichen. In anderer Richtung geht der Finanz-Ausschuß von der Ansicht aus, daß das allgemeine Krankenhaus vermöge seines doppelten Charakters als Humanitäts- und Unterrichts-Anstalt auch von diesen beiden Seiten berücksichtigt werden muß, daß daher entsprechende Gutachten von fachwissenschaftlichen und bautechnischen Autoritäten eingeholt werden müssen, bevor über-

haupt an eine Finalisirung dieser Anstalt gegangen werden kann, daß andererseits aber auch mit der Unterrichts-Verwaltung Verhandlungen über die Form, Zahl und Art der für den Unterricht nothwendigen Räume nothwendig sind.

Der Finanz-Ausschuß erlaubt sich daher folgende Anträge zur Annahme zu empfehlen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

I. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, die der steiermärkischen Landschaft zum Kaufe angebotenen, zum gräflich Eleonore von Schönborn'schen Fideicommiss gehörigen Gründe in den Gemeinden St. Leonhard und Stifting nächst Graz und in der Grazer Vorstadt Gries, u. zw.:

- a) den sogenannten Dornspurgerhof zu St. Leonhard mit den dazugehörigen Maiereigrundstücken, dem sogenannten Hofhause sammt Nebengebäude, dem Vogeljägerhause und der Ziegelei, umfassend die Katastral-Parzellen 115, 116, 117, 118, 119, 120, 286, 287, 288, 290, 298, 299, 300, 302, 304 und 318 (neu), zusammen per 16 Joch 687 Quadratflaster;
- b) den daranstoßenden St. Leonharder Wald in der Gemeinde Stifting, umfassend die Katastral-Parzellen 2, 979/1 und 979/2 (neu), zusammen per 39 Joch 364 Quadratflaster;
- c) die in der Grazer Vorstadt Gries liegende sogenannte Kreuz- oder Lazarethwiese, umfassend die Katastral-Parzellen Nr. 117, 118 und 217/1 (neu), zusammen per 2 Joch 817 Quadratflaster um den Preis von 100.000 fl., in Worten: Einmalhunderttausend Gulden öst. W., vollkommen lastenfrei anzukaufen;
- d) ferner die dem Carl Dunkel eigenthümliche, in der Rutscherwirthgasse Nr. 3 gelegene Realität, bestehend aus der Bau-Parcelle Nr. 123 per 43 Quadratflaster, der Acker-Parcelle Nr. 305 per 312 Quadratflaster, der Wiesen-Parcelle Nr. 306/1 per 302 Quadratflaster und der Garten-Parcelle Nr. 306/2 per 58 Quadratflaster, zusammen 715 Quadratflaster, um den Preis von viertausend Gulden öst. W. ebenfalls vollkommen lastenfrei anzukaufen.

Die Kauffumme ist durch den Verkauf von im Landesfonde befindlichen $4\frac{2}{10}\%$ igen Notenrenten zu beschaffen, eventuell durch eine Creditoperation zu decken und aus der Gebahrung des allgemeinen Krankenhauses zu verzinsen und zu amortisiren.

Schließlich wird der Landes-Ausschuß beauftragt, über die Verwendung, beziehungsweise Verwerthung der Kreuz- oder Lazarethwiese in der nächsten Session Antrag zu stellen.“

Abg. Dr. Lipp (St. = G. Liezen: Vermöge des Krankenhaus = Statutes hat das landschaftliche allgemeine Krankenhaus wesentlich zwei Aufgaben zu erfüllen: den Kranken Pflege und Behandlung angeeignet zu lassen und den Unterricht am Krankenbette selbst, den klinischen Unterricht für Studierende der Medicin zu sichern. Nachdem ich mich bezüglich des beantragten Neubaus des Krankenhauses auf den Bericht des Finanz = Ausschusses berufe, will ich mich nur mit der zweiten Aufgabe eingehender beschäftigen, mit der Ertheilung des Unterrichtes im Krankenhause. Ich muß mir in dieser Beziehung die Frage vorlegen, ob der Unterricht in jener ausreichenden und ausgiebigen Weise ertheilt werden kann, als es für seinen vollen Erfolg nothwendig ist, ob wirklich ein mannigfaltiges und reichliches Krankenmateriale vorhanden ist, um den Unterricht in der vielseitigsten Weise geben zu können. Ich muß diese Frage im Allgemeinen mit Nein beantworten und werde mir erlauben, dies ausführlicher zu begründen. Eine zweite Frage werde ich mir vorlegen, wie dem eingetretenen Mangel an geeignetem Unterrichts = Materiale abgeholfen werden könnte. Ich muß mir gestatten von vorneherein, um jedem Mißverständnisse zu begegnen, zu erklären, daß kein Widerspruch darin besteht, wenn man einerseits sagt, daß die Räumlichkeiten des allgemeinen Krankenhauses zu klein seien, daß wegen Ueberfüllung eine Vergrößerung des Krankenhauses eintreten müsse, und daß andererseits nicht genügendes Material für den Unterricht an der medicinischen Facultät vorhanden sei. Es erklärt sich dieser scheinbare Widerspruch dadurch, daß die Qualitäten der im Krankenhause vertretenen Krankheiten im Laufe der Zeit sich etwas geändert haben, indem jetzt viel mehr chronische Krankheiten und alte Kranke im Krankenhause vorkommen, als früher, wo wir es mit viel mehr acuten Fällen zu thun hatten und viel mehr mit den mittleren und jüngeren Altersklassen angehörigen Personen. Es können also meine Ausführungen in der angegebenen Richtung keinem Mißverständnisse mehr begegnen.

Warum jetzt eine große Zahl von Kranken in das Krankenhaus zur Aufnahme gelangt, bei welcher sich nicht alle jene Bedingungen finden, welche für einen gedeihlichen Unterricht erforderlich sind, kann man sich sehr leicht dadurch erklären, daß die sociale Noth und Bedrängniß der Jetztzeit sehr viele Leute in's Krankenhaus führt, bei welchen zwar nicht Arzt und Medicamente, aber doch Hilfe und Pflege nothwendig sind, um sie wieder in jenen Zustand zu versetzen, daß sie arbeitsfähig werden. Man kann doch wahrlich nicht die Pforten des Krankenhauses diesen Armen gänzlich verschließen.

Wenn wir von dem klinischen Unterrichts = Materiale sprechen, so muß ich auf eine frühere Zeit zurückgreifen, in die Zeit, da die medicinische Facultät in Graz errichtet wurde. Schon vor dem Inslebentreten der jüngsten Facultät hat eine Theilung des Krankenmaterials stattgefunden, indem die Stadt Graz ein eigenes städtisches Krankenhaus errichtet hat, und in dasselbe die der Stadt Graz angehörigen heimischen Kranken gewiesen worden sind. Vorher waren alle Kranken, die in Graz in einem Krankenhause Aufnahme suchten, mit Ausnahme des Spitals der barmherzigen Brüder, der Elisabethinerinnen, des kleinen Bürgerspitals und des noch kleineren Kinder = spitals im allgemeinen Krankenhause aufgenommen worden. Durch die bezeichnete Veränderung ist eben eine Theilung der Kranken nach ihrer Zuständigkeit zwischen Stadt und Land eingetreten. Man hat bald nach der Errichtung der medicinischen Facultät erkannt, daß mit dieser Theilung ein Schritt gemacht wurde, welcher nicht zum Vortheile des Unterrichtes sein könne und man hat daher nach Abhilfe gesucht und die Bestimmung getroffen, daß besonders lehrreiche Krankheitsfälle aus dem städtischen Krankenhause durch Vermittlung der klinischen Lehrer des allgemeinen Krankenhauses auf die Kliniken gebracht werden können. Dieses Auskunftsmittel hat sich aber als ein illusorisches erwiesen, indem die Kranken gewöhnlich in die neuen Verhältnisse sich eingelebt und an die behandelnden und pflegenden Personen gewöhnt hatten, so daß sie nicht mehr ihre neue Heimstätte verlassen und sich wieder in ein anderes Krankenhaus transportiren lassen wollten, oder indem die Transportfähigkeit der Krankheit plötzlich aufhört, wie sich dies bei acuten Krankheiten bekanntlich sehr leicht einstellt. Es ist demnach dieser Versuch einer Abhilfe vollkommen ohne Resultat geblieben. Bald darauf trat eine zweite Gefahr für das Unterrichts = Materiale ein, eine zweite Theilung der im Krankenhause Aufnahme suchenden Kranken. Es hat nämlich im Jahre 1874 die Gemeinde Graz den Beschluß gefaßt, eine Dienstboten = Krankencasse zu errichten, aber vorläufig nur jene Dienstboten in das städtische Krankenhaus gewiesen, welche in der Stadt Graz zuständig sind.

Die medicinische Facultät hat sofort die Gefahr, die für den Unterricht daraus erwächst, erkannt, und Schritte zur Einsetzung einer Commission zur Berathung über diesen Gegenstand gemacht, welche von Organen der Regierung, des Landes, der Stadt und des medicinischen Professoren = Collegiums besetzt war. Diese Commission hat sich alle Mühe gegeben, ein Elaborat zu liefern, welches alle theilhaftigen Kreise hätte befriedigen können. Aber leider konnte die nöthige Einigung schließlich nicht

erzielt werden. Im letzten Augenblicke wurden die Verhandlungen von Seite des damaligen Landes-Ausschusses mit der Gemeinde, ohne daß eine genügende Motivierung bekannt geworden wäre, abgebrochen und so ging die schönste Gelegenheit vorüber, ein Werk zu Stande zu bringen, welches für den Unterricht sowohl, als für das Krankenhaus selbst von Vortheil gewesen wäre. Es konnte gewiß kein Nachtheil für die Landesfinanzen gewärtigt werden, da die Stadtgemeinde Graz für die Verpflegung der Kranken, die sie in's allgemeine Krankenhaus weist, jederzeit Baarzahlung geleistet hätte, und weil jede weit-schweifige Erhebung bezüglich der Zahlungspflicht überflüssig gewesen wäre. Ich darf mich vielleicht in dieser Beziehung auf den sehr verehrten Herrn Abgeordneten Dr. Kienzl, den damaligen Bürgermeister der Stadt Graz berufen, welcher ebenfalls in der Commission befindlich, in warmer Weise die Unterrichts-Interessen zu fördern suchte und wahrscheinlich ebenso sehr wie ich von dem plötzlichen Abbruche der Verhandlungen zwischen Stadt und Land überrascht gewesen sein dürfte.

Es möge noch erwähnt werden, daß selbst der hohe Landtag sich damals geneigt gezeigt hat, einem Uebereinkommen zwischen Stadt und Land zuzustimmen. Nach dem Scheitern der Unterhandlungen zwischen Land und Gemeinde Graz hat die letztere gesucht, ihr städtisches Spital, welches nicht genügend besucht war, mehr und mehr zu bevölkern und nun verfügt, daß vom Jahre 1882 angefangen sämtliche frankten Dienstboten, welche zur Dienstboten-Krankencasse vermöge der Zahlungen ihrer Dienstgeber gehören, in das städtische Krankenhaus zu weisen sind. Dadurch ist natürlicher Weise die Zahl der Pfleglinge ganz wesentlich gestiegen. Ich erlaube mir eine kleine Tabelle vorzulegen, welche das Gesagte illustriren und gleichzeitig zeigen soll, welcher Umschwung in dem Besuche der beiden Anstalten von dieser Seite stattgefunden hat.

Im Jahre 1879 waren im städtischen Spital auf Kosten der Dienstboten-Krankencasse verpflegt 3, im allgemeinen Krankenhause 242 Personen, gegen 456 und 7 Personen im Jahre 1887.

Im Jahre 1879 im städtischen 3, im allgemeinen 242,

"	"	1880	"	"	21,	"	"	218,
"	"	1881	"	"	16,	"	"	280,
"	"	1882	"	"	315,	"	"	16,
"	"	1883	"	"	373,	"	"	16,
"	"	1884	"	"	361,	"	"	13,
"	"	1885	"	"	410,	"	"	11,
"	"	1886	"	"	413,	"	"	5,
"	"	1887	"	"	456,	"	"	7.

Es hat sich mit einem Worte das Blatt vollständig gewendet und damit ist den Kliniken des allgemeinen Krankenhauses ein sehr werthvolles Unterrichtsmateriale verloren gegangen und es ist dieser Verlust durch einen anderweitigen Ersatz nicht wettgemacht worden. Noch ein anderer Verlust ist dem allgemeinen Krankenhause dadurch erwachsen, daß das Spital der Barmherzigen Brüder durch Aenderungen der inneren Organisation eine größere Aufnahme von Kranken angestrebt und das gewünschte Ziel auch erreicht hat, indem anstatt 1500 Pfleglingen in den Jahren 1880 und 1881 seit dem Jahre 1883 jährlich wenigstens 2000 Pfleglinge daselbst zur Aufnahme gelangen. Auch das kleine Kinderspital wurde aufgelassen und ein neues großes Haus errichtet, in welchem nicht nur Kinder in den ersten Lebensjahren, sondern auch ältere Kinder Aufnahme finden, von welchen unter den früheren Verhältnissen manche ihren Platz im allgemeinen Krankenhause gefunden hätten. Weiters muß hervorgehoben werden, daß durch die sehr edle und humane Vermehrung der öffentlichen Krankenhäuser im Lande Steiermark — die Zahl derselben ist bereits bis auf 13 angewachsen — auch mancher für den klinischen Unterricht geeignete und wichtige Fall nicht mehr nach Graz gelangt, sondern in einem der gut und neu eingerichteten Krankenhäuser des Landes außerhalb Graz seine Unterkunft findet. Ferner wäre noch zu erwähnen, daß man im Barmherzigenpitale mit dem Plane umgeht, noch eine weitere Vermehrung der Betten, und zwar um 50 herbeizuführen, was gewiß wieder nur auf Kosten des Krankenmaterials des allgemeinen Krankenhauses und der Kliniken geschehen kann. Ich gebe mich der Meinung hin, daß es mir durch meine vielleicht zu breit gehaltene Darstellung gelungen sein dürfte, die Mitglieder des hohen Hauses zu überzeugen, daß in dieser Beziehung wirklich eine rettende That vollführt werden müßte, weil sonst unzweifelhaft das für den Unterricht bereits zurückgegangene Krankenmateriale noch mehr zurückgehen und damit die Ausbildung der Aerzte sehr mangelhaft werden würde. Es ist unbedingt nothwendig eine Concentrirung der Kranken im allgemeinen Krankenhause, soweit es nach den gegebenen Verhältnissen noch möglich ist, vorzunehmen. Die Klosterspitäler, die Spitäler der Barmherzigen Brüder und der Elisabethinerinnen wird man kaum heranziehen können, man wird ihnen nicht die Kranken wegnehmen können, um sie an einem anderen Orte unterzubringen. Das einzige sichere Mittel, die einzige Art der Abhilfe, welche zunächst möglich ist, besteht darin, daß die Stadt Graz ihre frühere Absicht, das städtische Krankenhaus wieder aufzulassen, durchführt und die städtischen Kranken im allgemeinen Krankenhause aufgenommen werden.

Ich möchte mir erlauben, noch einen Gesichtspunkt hervorzuheben, welcher auch nicht ohne Bedeutung ist, die wesentliche Zunahme der Studirenden an der hiesigen medicinischen Facultät. Während noch im Jahre 1880/81 143 Studirende der Medicin vorhanden waren, ist die Zahl derselben successive auf 171, 202, 242, 307, 416, 496 gestiegen und beträgt im laufenden Schuljahr 539 mit den außerordentlichen Hörern. Mit dieser Zahl hat die medicinische Facultät für dieses Jahr die lange bestehende juridische Facultät bereits überflügelt. Der Rückgang des klinischen Unterrichtsmateriales einerseits, die höchst bedeutende, gar nicht zu erhoffen gewesene Vermehrung der Studirenden und Praktikanten, welche sich an den Kliniken unterrichten wollen, sind wohl Thatsachen, welche einer eingehenderen Würdigung bedürfen und welche mich rechtfertigen, wenn ich diesen Gegenstand, welcher nicht nur für den Staat, sondern auch für das Land Steiermark und die Stadt Graz von Bedeutung ist, etwas ausführlicher zu behandeln mir erlaubt habe, als es von Seite des Finanz-Ausschusses geschehen konnte.

Ich möchte mich der Hoffnung hingeben, daß insbesondere die Stadtgemeinde Graz, welche ja die Errichtung der medicinischen Facultät in Graz so lebhaft und freudig begrüßt und für deren Erhaltung sie einen namhaften jährlichen Beitrag leistet, diese Momente ins Auge fassen und ein entsprechendes Entgegenkommen zeigen werde. Ich möchte auch glauben, es wäre dem Lande die schönste Gelegenheit gegeben zur Bethätigung des Spruches, welchen Kaiser Josef auf die Thore unseres, sowie anderer öffentlicher Krankenhäuser hat schreiben lassen: *Saluti et solatio aegrorum*, den Kranken zum Heile und zum Troste! Ich glaube, es wäre die schönste Erinnerung, welche der hohe Landtag des Herzogthumes Steiermark dem großen Kaiser Josef, dem Schöpfer des allgemeinen Krankenhauses in Graz widmen würde, wenn er nach 100 Jahren des Bestandes des allgemeinen Krankenhauses — eröffnet im Jahre 1788 — den Beschluß fassen würde, nicht nur für die Kranken eine neue, allen Anforderungen der Wissenschaft und allen Anforderungen der Humanität entsprechende Heimstätte zu gründen, sondern auch gleichzeitig die zweite Aufgabe des allgemeinen Krankenhauses, den öffentlichen Unterricht in der praktischen Heilkunde auf diese Weise in würdiger Art berücksichtigen und unterstützen würde.

Ich erlaube mir daher folgenden Zusatzantrag zu den Anträgen des Finanz-Ausschusses zu stellen (liest):

„III. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, noch vor Anfertigung der Baupläne für das neue Krankenhaus mit der Stadtgemeinde Graz wegen Auflassung des städtischen Krankenhauses und wegen Uebernahme

der Kranken in das Landes-Krankenhaus in Verhandlung zu treten und über das Resultat derselben an den Landtag Bericht zu erstatten.“

Es steht dieser Antrag mit den Anträgen des Finanz-Ausschusses in keiner Weise im Widerspruch, sondern schließt sich vielmehr als Ergänzung an dieselben an. (Beifall).
(Der Antrag wird genügend unterstützt).

Landeshauptmann: Ich mache darauf aufmerksam, daß jetzt Punkt I in Verhandlung steht. Wünscht noch Jemand zu demselben zu sprechen? (Niemand meldet sich). Ich bringe sohin Punkt I der Ausschuß-Anträge zur Abstimmung.

(Punkt I wird angenommen.)

Berichterstatter des Finanz-Ausschusses Dr. **Reckermann:** Weiter beantragt der Finanz-Ausschuß (liest):

„II. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, in Bezug auf den Neubau des allgemeinen Krankenhauses und mit Rücksicht auf den doppelten Charakter dieser Anstalt als Humanitäts- und Unterrichtsanstalt in beiden Richtungen entsprechende erschöpfende Erhebungen zu pflegen, und fachliche und sachliche Gutachten von fachwissenschaftlichen und bautechnischen Autoritäten einzuholen; ferner mit der hohen Regierung über die Anforderungen der Unterrichts-Verwaltung betreffs Herstellung von für den medicinischen Unterricht notwendigen Räumlichkeiten und die für diese letzteren anzusprechenden Kosten-Ersätze in Verhandlung zu treten, und dem hohen Landtage Bericht zu erstatten und Anträge zu stellen.

Der Landes-Ausschuß wird weiters angewiesen, bis zur Durchführung des Baues auf entsprechende Fructification der angekauften Baugründe Rücksicht zu nehmen.“

Abg. Dr. **Pscheiden** (L.=G. Feldbach): Hoher Landtag! Ich werde mir erlauben zu beantragen, daß über Punkt II der Ausschußanträge getrennt abgestimmt werde, u. zw. zuerst über alinea I und dann in alinea II über die Worte „bis zur Durchführung des Baues.“

Ich möchte diesen Antrag mit folgendem motiviren. Nach den vorzüglichen Auseinandersetzungen des Herrn Prof. Dr. Lipp ist es allerdings anzuerkennen, daß etwas geschehen muß. Allein es ist statistisch nicht nachgewiesen worden, daß die Krankenfrequenz seit einer Reihe von Jahren in dem Percentssatze zugenommen hat, daß unbedingt ein Neubau des allgemeinen Krankenhauses nothwendig geworden wäre. Es scheint mir gerade bewiesen worden zu sein, daß durch 13 Krankenhäuser im ganzen Lande dafür vorgesorgt ist, daß der Zufluß der Kranken in das allgemeine Krankenhaus nicht zu stark ist. Dann

möchte ich noch bemerken, daß es sich nur dann unbedingt um einen Neubau des allgemeinen Krankenhauses handeln könnte, wenn die Kranken durchaus nicht untergebracht werden könnten. Der erste und vorzüglichste Zweck eines Krankenhauses ist die Unterbringung und Heilung der Kranken. Der zweite Zweck, der Unterricht ist aller Berücksichtigung werth; allein ich glaube, daß man, wenn die Unterrichtsräume zu klein sind, durch einen Zubau Vorseege treffen kann. Deshalb erlaube ich mir, weil ich von der unbedingten Nothwendigkeit eines kostspieligen Neubaus, wodurch der Landesfond sehr belastet würde, nicht überzeugt bin, die getrennte Abstimmung zu beantragen. Für das erste alinea werden ich und meine Gesinnungs-Genossen stimmen, für das zweite alinea aber nur mit Auslassung der Worte „bis zur Durchführung des Baues“, weil es dann unbestimmt ist, zu welcher Zeit und bei welcher Gelegenheit dieser Bau durchgeführt wird. (Bravo! rechts.)

(Die Debatte wird hierauf geschlossen.)

Berichterstatter des Finanz-Ausschusses Dr. Recker-
mann: Der Herr Abg. Dr. Pscheiden hat die Absicht offen ausgesprochen, daß er und seine Gesinnungs-Genossen gegen alinea 1 des Antrages II stimmen werden. Es wäre beinahe überflüssig noch etwas zu sagen, um die Abgeordneten seiner Partei befehlen zu wollen. Jedoch fühle ich mich für verpflichtet, den Ausführungen des Herrn Abgeordneten in gewisser Richtung entgegenzutreten. Der Herr Abg. Dr. Pscheiden ist Mitglied des Finanz-Ausschusses und hatte dort die eindringlich geführten Verhandlungen ganz genau gehört und mitgemacht. Er hat es nicht für nothwendig gefunden, das was er heute hier gesagt hat, dort auseinanderzusetzen. Es wundert mich dies. Allein er hat behauptet, daß der Percentsatz in Bezug auf den Besuch des Krankenhauses nicht zugenommen hätte. Wenn der Herr Abgeordnete den Verhandlungen des Ausschusses gefolgt wäre, wenn er den Motivenbericht, welcher dem Finanz-Ausschusse vorgetragen und von demselben durch Abstimmung angenommen wurde, eingesehen hätte, so würde er gefunden haben, auch aus den sogenannten Stremayr- und Payerhuberbüchern, daß seit 12 Jahren beiläufig die Frequenz um das Doppelte zugenommen hat, daß aber seit ein paar Jahren dieselbe nicht zunehmen kann, wie es im gedruckten Berichte steht, weil die nöthigen Räumlichkeiten nicht vorhanden sind und daß die Anstalt so überfüllt ist, daß zu gewissen Jahreszeiten im Herbst und im Winter in einzelnen Localitäten nicht einmal der für jeden Kranken nothwendige Luftraum von 20 Kubikmeter zur Verfügung stand. Eine weitere Zunahme ist unmöglich und darum muß diese Anstalt erweitert werden.

Was nun den Unterrichtszweck anbelangt, so sagt der Herr Abgeordnete, er sei wohl sehr empfehlenswerth, aber er gehöre einmal nicht so sehr zu den Landeszielen. Ich glaube, gut unterrichtete Aerzte zu besitzen, ist auch ein Landesziel und es ist sehr gut, wenn wir sie im Lande selbst erziehen können. Dazu muß man die Mittel geben und diese Mittel sind nicht vorhanden. Ich habe weiter nichts zu erwähnen.

(Hierauf wird Punkt II der Ausschußanträge angenommen.)

Landeshauptmann: Es gelangt nun zur Verhandlung der Antrag III des Herrn Abg. Dr. Lipp. Wünscht Jemand über denselben zu sprechen? (Niemand meldet sich.) Es ist nicht der Fall. Ich ertheile dem Herrn Berichterstatter das Schlußwort.

Berichterstatter des Finanz-Ausschusses Dr. Recker-
mann: Ich bin in der Lage und von Seite des Finanz-Ausschusses beauftragt, die Zustimmung zu diesem Antrage auszusprechen. Es war nur eine irrige Auffassung meinerseits als Referent, daß dieser Gegenstand ohnedies seit mehreren Jahren mit der Stadtgemeinde Graz in Verhandlung steht. Da die Verhandlungen abgebrochen zu sein scheinen, ist es besser, wenn es wörtlich zum Ausdruck kommt, daß der Landes-Ausschuß beauftragt wird, diese Verhandlungen mit dem beabsichtigten Zwecke wieder aufzunehmen. Ich empfehle daher den Antrag des Herrn Abgeordneten Dr. Lipp zur Annahme. (Der Antrag III des Abg. Dr. Lipp wird hierauf angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 172, betreffend die Unterstützung des Eisenbahnbauers Graz-Weiz-Hartberg.

(Beilage Nr. 108.)

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Mitter v. Sprung. Ich ersuche denselben, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses N. von **Sprung** (von der Tribüne): Hohes Haus! Der in dieser Petition vorliegende Gegenstand ist die Errichtung einer normalspurigen Eisenbahn von Graz über Andritz, Weiz nach Hartberg.

Dieser Gegenstand ist schon mehrmals dem Hause vorgelegen, und ich glaube, um Wiederholungen zu vermeiden, bloß auf den den Herren mitgetheilten Bericht, Beilage Nr. 69, welcher auf die Tagesordnung gestellt ist, und den Bericht, Beilage Nr. 108 verweisen zu können, in welchen Berichten die Gründe, welche überhaupt für die Errichtung dieser Bahn sprechen, angeführt sind. Ursprünglich wurde eine Petition eingebracht, welche im Eisenbahn-

Ausschüsse verhandelt und in Druck gelegt wurde, jedoch nicht zum Vortrage kam und welche nun erst, da die Petition Nr. 72 eingebracht worden ist, eine bedeutend andere Stellung gefunden hat. Während nämlich dort der Eisenbahn-Ausschuß erklären mußte, den Bahnban nicht anrathen zu können, wegen der Unsicherheit der Nachweisung mehrerer nothwendigen Bedingungen, so wird mit der gegenwärtigen Petition durch die Beilage derselben, sowie durch sonstige Angaben die Ausführung dieser Bahn in den Bereich der Möglichkeit gezogen, und ist daher auf dieselbe wirklich zu reflectiren.

Es handelt sich in diesem Falle nicht so sehr um die Nachweisung und um die Begründung, ob diese Bahn gebaut werden soll oder nicht, es handelt sich vielmehr darum, ob die Gelegenheit, welche sich gegenwärtig darbietet, diese Bahn zur Ausführung bringen zu können, ergriffen werden soll oder nicht. So vorsichtig der Eisenbahn-Ausschuß noch vor ein paar Wochen war in der Ertheilung eines guten Rathes über die Ausführung oder Nichtausführung der Bahn, so sehr muß er gegenwärtig dem hohen Hause empfehlen, die Gelegenheit der Ausführung, welche gegenwärtig, wie gesagt, nahegerückt, jedenfalls in den Bereich der Wahrscheinlichkeit höheren oder minderen Grades getreten ist, zu ergreifen und nicht vorübergehen zu lassen, Denn daß die Verbindung von Graz durch den ganzen Nordosten von Steiermark bis an den entferntesten wichtigeren Punkt derselben, nämlich Hartberg, für das ganze Land einen bedeutenden Vortheil, eine bedeutende Förderung der Interessen dieses großen Landes theiles mit sich bringen wird, ist ohne Zweifel. Gegenwärtig, wie Sie aus dem Berichte entnehmen, erbietet sich eine Firma, welche gut renommirt ist, zur Ausführung einer schmalspurigen Localbahn und insbesondere auch zur Herstellung der für dieselbe passenden Maschinen. Diese Firma erbietet sich, die Ausführung dieser Bahn, welche im Ganzen auf 3,500.000 fl. berechnet ist und welcher Betrag mit 2,100.000 fl. Prioritätsactien gedeckt werden soll, in der Weise zu fördern, daß diese Gesellschaft die Gesamt-Prioritäten selbst an Zahlungsstatt übernehmen will, und zwar al pari, daher nur für den Betrag von 1,400.000 fl. vorzusorgen ist und für denselben die Stammactien aufzubringen sein werden. In Folge der früheren Verhandlungen bezüglich dieser Bahn ist ein großer Theil dieser Stammactien in mehr oder minder rechtsverbindlicher Form schon zugesagt worden. Es handelt sich gegenwärtig nur um den Beitrag des Landes. Die Interessenten dieser Bahn, beziehungsweise die Firma, welche die Bahn bauen soll, begehrt nun gegenwärtig vom Lande einen Beitrag durch Zeichnung von 2500 Stück Stammactien à 200 fl., zusammen mit einem Betrage von 500.000 fl., was zwar

ein ziemlich großer Betrag ist, jedoch in Rücksicht dessen, daß die Bahn 90 Kilometer lang ist, nicht gerade außer Verhältniß steht. Die Localbahn-Actiengesellschaft in München, welche dieses Geschäft unternehmen will, verpflichtet sich aber auch vom Lande, wenn dasselbe die Forderung stellt, seinerzeit, längstens nach zwei Jahren, um den Preis von mindestens 50% des eingezahlten Betrages, d. i. um 250.000 fl. die Stammactien zurückzukaufen. Es bietet sich also nach Verlauf von zwei Jahren nach der Betriebsöffnung für das Land noch die Möglichkeit, sich zu entscheiden, ob dasselbe die 500.000 fl. in Stammactien behalten will, um dadurch einen gehörig schwerwiegenden Einfluß auf die Bewirthschaftung der ganzen Bahn nehmen zu können — als Actionäre — oder ob das Land es vorziehen will, diesen Betrag auf 250.000 fl., welcher dann à fond perdu gegeben würde, einzuschränken. Nachdem die Erträglichkeit der Stammactien jedenfalls zweifelhaft und ein sehr großer Ertrag an denselben nicht vorauszusetzen ist, wird vom Eisenbahn-Ausschusse der zweite Fall, der wahrscheinlichere angenommen, nämlich, daß 250.000 fl. à fond perdu eigentlich begehrt werden, welche als das Maximum des vom Lande zu leistenden somit anzusehen sind.

Es ist ein Präliminarvertrag abgeschlossen zwischen den Boreconcessionären und der Localbahn-Actiengesellschaft in München, vormalig Kraus und Compagnie, in welchem Verträge die Bedingungen näher festgestellt sind, unter welchen diese Bahn ausgeführt werden soll.

Dieser Präliminarvertrag wird nun zu Grunde gelegt und es hat sich das Land selbst um diese weiteren Bedingungen insoferne nicht zu bekümmern, daß wenn die Bedingungen erfüllt werden, und die Bahn ausgeführt wird, das Land genau weiß, wie viel es darauf zu zahlen hat, nämlich 250.000 fl. als Beitrag; weitere Zubeußen sind ausgeschlossen. Es summirt sich also die Sorge, welche gegenwärtig das Land zu treffen hat, darauf, daß diese Bedingungen erfüllt werden und die Bahn damit wirklich zu Stande kommt. Denn es kann dem Lande im Allgemeinen ziemlich gleichgiltig sein, wer eine Bahn baut, wenn sie nur überhaupt gebaut wird.

In Folge dieser Ueberlegungen empfiehlt Ihnen der Eisenbahn-Ausschuß folgenden Antrag zur Annahme (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, — falls er sich bis 1. Juni d. J. die Ueberzeugung verschafft hat, daß die Ausführung des Baues einer schmalspurigen Localeisenbahn von Graz über Andriß-Weiz nach Hartberg auf Grundlage des vorliegenden Generalprojectes durch die Localbahn-Actiengesellschaft (vor-

maß Krauß & Cie.) in München unter den — in dem der Petition in legalisirter Abschrift beiliegenden Präliminar-Vertrage vom 3. Jänner 1888 — aufgestellten Bedingungen, deren Erfüllung nachzuweisen ist, von Seite der Concessionäre früher gesichert erscheint, als der Bau der normalspurig projectirten Bahnen Weiz-Gleisdorf und Hartberg-Fürstenfeld, derselben die Betheiligung des Landesfondes an diesem Unternehmen durch Zeichnung von 2500 Stück Stammactien à 200 fl. al pari unter der Bedingung zuzusichern, — daß irgend eine Zahlungsleistung des Landes vor der Betriebseröffnung der Bahn nicht gefordert werden kann, und daß von der Münchener Localbahn=Actiengesellschaft dagegen mit separater Urkunde dem Lande gegenüber die bindende Verpflichtung übernommen werde, diese Stammactien spätestens 2 Jahre nach Betriebseröffnung für mindestens 50% des eingezahlten Betrages, d. i. für mindestens 250.000 fl. zu übernehmen, insoferne der Landes-Ausschuß nicht vorher erklärt hat, die Actien definitiv behalten zu wollen; — und daß diese Verpflichtung durch eine vom Landes-Ausschuße zu bestimmende Cautionsleistung sichergestellt werde.“

Reichsfreiherr v. **Gudenus** (L.=G. Weiz): Hoher Landtag! Da ich seit einer Reihe von Decennien in jenem Theile der östlichen Steiermark wohne, welcher durch diese neue Bahn durchschnitten werden soll, glaube ich, keiner Ueberhebung geziehen werden zu können, wenn ich in einigen Worten meiner Ansicht über dieses uns vorliegende Bahnproject Ausdruck gebe, umsomehr, als ich die Ueberzeugung habe, daß meine hier auszusprechenden Ansichten auch im Großen und Ganzen der Meinung meiner Wähler entsprechen.

Wenn man die Karte der Steiermark betrachtet, so zeigt sich, daß eine directe Linie von Graz nach Wien, respective über Hartberg nach Asping gezogen, die Punkte Weiz und Hartberg nahezu berührt, daß eine Bahn Graz-Wien über Asping jedenfalls die nächstmöglichste Verbindung zwischen Graz und Wien ist, daß also, kann man sagen, diese Bahnlinie die Bestimmung hat, wenn sie zweckmäßig ausgebaut wird, eine Weltbahn zu werden und die Südbahn theilweise zu ersetzen und unnöthig zu machen.

Von dieser Ueberzeugung ausgehend, war ich sehr freudig überrascht, als wir vor acht Tagen bei unserem Wiedereintritte in den Landtag mit der Nachricht begrüßt wurden, der Bau der Graz-Hartberger Bahn sei gesichert. Diese Freude wurde mir aber leider bald getrübt, es trat eine Ernüchterung ein und ich möchte dies durch folgende Betrachtungen motiviren.

Um eine Bahn von solcher Wichtigkeit in's Leben zu rufen, ist es jedenfalls nothwendig, daß sie eine normalspurige Bahn sei; das vorliegende Project spricht aber nur von einer einen Meter breiten Bahn. Dann ist aber noch ein zweites „Wenn“ zu erfüllen, nämlich der Ausbau der Linie Hartberg-Asping, welcher in diesem Projecte nicht vorkommt, also noch sehr in die Ferne gerückt ist.

Wenn ich aber auf die einzelnen Propositionen, welche dem Landtage in diesem Antrage der Gesellschaft Krauß & Cie. gemacht werden, näher eingehe, so sehe ich, daß noch eine ganze Reihe von „Wenn“ zu überwinden sind, um diese Angelegenheit in das gewünschte Geleise zu bringen.

Erstens wird erfordert, daß von Seite der Bevölkerung, der Bezirke und Körperschaften Frachten in der Höhe von 180.000 fl. garantirt werden, und zwar auf Grund von flagbaren Erklärungen. Ich habe nicht den Glauben, daß es der Unternehmung gelingen wird, eine so bedeutende Summe von Frachten garantirt zu erhalten.

Ein zweites „Wenn“, über welches man bei Betrachtung dieser Frage stolpert, ist, daß die Unternehmung zwei Fünftel des Capitals, nämlich 1.400.000 fl. in Baarem fordert und zur Deckung dieser Summe auf einen Landesbeitrag von 500.000 fl. reflectirt; es bleiben also noch 900.000 fl. in Baarem durch Subscription auf sogenannte Stammactien zu decken. Nun auch in diesem Punkte muß ich gestehen, daß mir der Glaube fehlt, daß es der Bahnunternehmung möglich sein wird, eine so enorme Summe in barem Gelde gegen Ausgabe von Stammactien zu erhalten.

Dann kommt mir auch vor, daß der beabsichtigte Bau keineswegs so billig oder so günstig ist, wie es sich im ersten Anblicke darstellt. Die Entfernung von Graz über Andritz, Weiz, Anger nach Hartberg ist — ich habe zwar die Projecte nicht eingesehen, aber man hat es mir versichert — ungefähr 90 Kilometer. Es zeigt sich also, daß der Kilometer einen Bauaufwand von circa 40.000 fl. beansprucht. Mir kommt trotz des ungünstigen Terrains diese Bau Summe bei einer schmalspurigen Bahn als eine außerordentlich hohe vor.

In den Darstellungen des Gesuches, das uns vorgelegt ist und in dem Berichte des Eisenbahn-Ausschusses ist erwähnt, daß der Beitrag des Landes durch die beabsichtigte Rückzahlung der 500.000 fl. Actien mit dem halben Nennwerthe sich auf 250.000 fl. beschränken wird. Auch diese Bemerkung des Eisenbahn-Ausschusses ist ziffermäßig nicht ganz richtig, denn wenn das Land eine Summe von 250.000 fl. à fond perdu für diese Bahn verwendet und einen gleich hohen Betrag von 250.000 fl.

der Bahnunternehmung gewissermaßen auf zwei Jahre leicht gegen Rückzahlung in zwei Jahren, so müssen doch die Zinsen dieser zweiten Hälfte der 250.000 fl. durch zwei Jahre auch berücksichtigt werden; diese Zinsen, gering mit vier Percent veranschlagt, machen 20.000 fl. aus und es ist nicht richtig, daß das Land mit 250.000 fl. sich theiligt, sondern im günstigsten Falle würde es 270.000 fl. dazu zahlen.

Ich glaube bei einem solchen Unternehmen wie dieser Bahnbau, ist es nothwendig, daß wir die Sache nicht bloß vom finanziellen, sondern auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte betrachten, umsomehr, als durch die in Aussicht genommene Deckung der Baukosten die finanzielle Frage für das Land von geringerer Wichtigkeit ist.

Wenn ich nun die beabsichtigte Bahnlinie Hartberg-Anger-Weiz-Andritz-Graz betrachte, so muß ich sie im Geiste in zwei abgetrennte Sectionen theilen, weil für diese ganze Linie die Verhältnisse ganz verschieden sind. Ich möchte die Herren bitten, im Geiste diese Linie abzutheilen in Section I, Strecke von Hartberg über Anger bis zur Station Weiz, und in Section II von Weiz über Andritz bis Graz.

Was die erstgenannte Section betrifft, so ist gar kein Zweifel, daß die Strecke Hartberg-Anger-Weiz allen Bedingungen entspricht, wenigstens vorläufig, welche eine schmalspurige Bahn erheischt. Die Strecke geht über verschiedene, tief eingeschnittene Thäler, muß große Umwege machen, um den Gebirgs- und Hügelzügen auszuweichen und der Verkehr ist auch wahrscheinlich ein nicht sehr bedeutender, indem ja bekanntlich der Hauptverkehrszug von Hartberg gegen Ungarn geht und nur ein geringer Theil des Verkehrs von Hartberg sich in der Richtung von Graz bewegt. Eine Ausführung dieser Bahn mit Normalspur würde nach meiner Ansicht gegenwärtig ganz unverhältnißmäßig große Kosten verursachen und ich bin deshalb und ich glaube auch im Sinne der dortigen Bevölkerung zu sprechen, mit dem Baue einer schmalspurigen Bahn in der Strecke Hartberg über Anger bis Weiz vollkommen einverstanden und bezüglich dieser Section begrüße ich das uns vorliegende Project mit Freude und Dankbarkeit. Anders ist es aber, wenn man die II. Section ins Auge faßt, nämlich die Strecke von Weiz über Andritz nach Graz. Es sind gewiß viele Herren hier, welchen die topographische Configuration dieses Theiles unseres Vaterlandes nicht bekannt ist.

Ich möchte aber alle diejenigen, welche diese Gegend kennen, einladen, sich im Geiste mit mir auf eine Anhöhe oberhalb des Marktes Weiz zu postiren. Vor uns sehen wir das unabsehbare, bis nach Ungarn sich ausdehnende

Weiz- und Raabthal, mit fruchtbaren Geländen, beiderseits begrenzt durch eine nach Norden zu immer höher ansteigende Hügelkette. Im Rücken haben wir die Gebirge, welche die Ausläufer des Wechsels und des Schöckels sind, in der Richtung gegen Graz zieht sich eine Reihe von Hügelketten mit steilen Abfällen, welche die Thäler der Weiz und des Raabbaches bilden, mit mehreren Seitenbächen, welche die Ausläufer des Schöckelberges entsenden. Diese Thäler und Gräben sind wenig bevölkert, sie sind meist nur Waldboden. Die Terrainschwierigkeiten, welche bei einem Bahnbaue zu überwinden sind, sind hier sehr bedeutend. Von einer Industrie ist in dieser ganzen Strecke gar nichts oder sehr wenig zu verspüren.

Außerdem ist die Entfernung von Weiz über Andritz bis Graz, worüber ich allerdings keine sicheren Daten habe, meiner Ansicht nach aber nicht geringer, als circa auf 35 Kilometer anzuschlagen. Wenden wir uns nach Süden, so sehen wir die fruchtbaren Thäler der Weiz und der Raab vor uns mit verschiedenen Industrialwerken, Sägemühlen, Hammerwerken und mitten in diesem Hauptthale befindet sich die Station Gleisdorf, welche von Weiz nur 15 Kilometer entfernt ist, das ist ungefähr die doppelte Entfernung, wie vom hiesigen Südbahnhofe zum Westbahnhofe. Von Weiz bis Gleisdorf sind keinerlei Terrainschwierigkeiten zu überwinden. Es ist kein Brückenbau nothwendig, es kommen sehr unbedeutende Durchlässe, kaum nennenswerthe Durchschnitte vor und die Bahn kann beinahe in gerader Linie gebaut werden. Dieser Linie Weiz-Gleisdorf kommen zu Gute das günstige Terrain, die Kürze der Strecke, nämlich 15 Kilometer gegenüber der 35 Kilometer langen Strecke über Andritz, die Leichtigkeit des Bahnbaues. Denn es hätte gar keine Schwierigkeit, diese Bahn Weiz-Gleisdorf normalspurig herzustellen, während über Andritz eine normalspurige Bahn zu bauen wohl noch Niemandem in den Sinn gekommen ist. Diese Bahn hätte also auch den Vortheil der Normalspur, außerdem würde sie durch die Kürze um Vieles billiger werden. Sie durchzieht das fruchtbare Weiz- und Raabthal mit vielen industriellen Etablissements, und hat endlich für Weiz und die benachbarten Gegenden den bedeutenden Vortheil, daß sie den Bedürfnissen einer Verbindung dieser Gegend mit Ungarn ebenso sehr entspricht, als der Verbindung mit Graz, währenddem, wenn eine Bahn über die Andritz gebaut wird, diese Bahn und zwar auf nur unvollkommene Weise dem Bedürfnisse einer Verbindung zwischen Graz und Weiz entspricht und alle Frachten, welche jetzt die Richtung gegen Ungarn einschlagen, auch künftighin, trotz der Bahn Weiz-Andritz, wahrscheinlich ihren Zug nach Gleisdorf nehmen werden.

Dieser Linie Weiz=Gleisdorf entgegen hat die Bahn-Linie Weiz=Andritz=Graz den Nachtheil, daß sie ein gebirgiges Terrain durchschneidet, daß sie schmalspurig ist, daß sie wenig bevölkerte Districte durchzieht, daß sie lang ist und endlich auch noch, was uns allerdings in diesem Falle nicht betrifft, daß sie viel theurer sein muß.

Unter diesen Umständen ist es nicht zu verwundern, wenn ich von meiner Seite, und ich glaube auch in diesem Punkte mit der größten Zahl meiner Wähler vollkommen im Einklange zu sein, sage, daß wir die uns gewordene Ueberraschung des nunmehr, wie man sagt, sichergestellten Baues der Linie Graz-Hartberg bezüglich der Strecke Graz=Weiz nur mit getheilter Freude entgegen nehmen können.

Ich werde nichtsdestoweniger für die Anträge des Eisenbahn=Ausschusses stimmen, nicht in der Ueberzeugung, daß dieses uns vorliegende Project das beste ist, was wir wünschen könnten und was durchführbar ist, aber in dem Gefühle, daß es noch immer besser ist, ein minder großes Gut zu besitzen, als ganz leer auszugehen.

(Während vorstehender Rede hat Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Nadey den Vorsitz übernommen.)

Abg. **Sagenhofer** (L.-G. Hartberg): Als Abgeordneter für die Landgemeinden des Bezirkes Hartberg erlaube ich mir einige Worte zu diesem Gegenstande zu sprechen. Wirft man einen Blick auf die Eisenbahnkarte Oesterreich-Ungarns, so sieht man fast in der Mitte derselben einen ziemlich großen leeren Raum, bekanntlich ist dies die nordöstliche Steiermark. Der Mangel einer Bahn, dieses modernen Verkehrsmittels, wird von der Bevölkerung dieses Landestheiles tief empfunden und oft beklagt, und dieselbe hat sich redliche Mühe gegeben, eine solche zu erlangen. Besonders der Bezirk Hartberg hat sich zu großen Opfern bereit erklärt, und der sehr verdienstvolle Obmann der Bezirksvertretung Hartberg, Herr Messabar, entfaltet seit einer ziemlich Reihe von Jahren eine rastlose und sehr aner kennenswerthe Thätigkeit, um endlich eine Bahnverbindung zu erlangen. Die gleichen Bestrebungen waren auch in anderen Bezirken, namentlich in Weiz vorhanden. In Folge dieser Bestrebungen entstanden die bekannten Projecte Fürstenfeld-Hartberg und Weiz=Gleisdorf, welchen bereits durch zwei Jahre eine entsprechende Landesubvention zugesichert wurde. Trotz der zugesicherten Landesubvention, trotz der großen Opferwilligkeit der Bezirke, konnten diese projectirten Bahnen bisher leider nicht ausgeführt werden, weil einerseits die hohe Regierung nicht zu bewegen war, für dieselbe eine Subvention zu geben, ja nicht einmal eine Zinsengarantie zu leisten und andererseits bei der geringen Aussicht auf eine große Rentabilität dieser Bahnen und bei dem Mangel einer

Zinsengarantie die nöthigen Bau- und Anlage=Capitalien nicht aufzubringen waren. Nun liegt uns ein anderes Project vor: Graz=Weiz=Andritz, das sogenannte Nordostbahn=Project. Wie bereits von dem Herrn Referenten, dem Herrn Vorredner, erklärt wurde, wird mit dieser angestrebten Bahn dem größten Theil der nordöstlichen Steiermark gedient sein, und es steht in Aussicht, daß dieselbe ohne staatliche Subvention und ohne Zinsengarantie von Seite des Staates gebaut werden kann. Ich ersuche das hohe Haus, den Anträgen des Eisenbahn=Ausschusses zuzustimmen. (Beifall.)

(Die Debatte wird geschlossen.)

Berichterstatter des Eisenbahn=Ausschusses H. von **Sprung**: Eigentlich habe ich eine ziemlich beschränkte Aufgabe, nachdem beide Herren Vorredner schließlich erklärt haben, für die Anträge des Eisenbahn=Ausschusses stimmen zu wollen, und zwar haben beide als Motiv angegeben, daß ihnen zwar etwas anderes lieber wäre, daß sie sich aber, da es nicht erreichbar ist, mit dem immerhin Guten zufriedenstellen wollen, welches nicht der Feind des Besseren sein soll. Der zweite Herr Vorredner hat sich unmittelbar für die Ausschluß=Anträge erklärt und ich brauche daher nichts weiter zu erwähnen, sondern nur zu bemerken, daß es sehr schön ist, wenn ein Theil des Landes, welcher nicht gerade unmittelbar den größten Vortheil von der Unternehmung hat, dessen ungeachtet und in Anerkennung des Umstandes, daß es überhaupt ein Vortheil sei, sich bereit findet, dieselbe zu unterstützen. Ich finde aber doch noch nothwendig, dem Herrn Abgeordneten Freih. v. Gudenus einiges zu seiner eigenen Beruhigung zu sagen. Die Weltbahn Graz-Hartberg=Aspang wäre eine Bahn, welche sobald nicht zu Stande kommt. Ich glaube also, daß wir es vorläufig nur mit der Bahn zu thun haben, welche überhaupt in Frage kommt und nur die Einwendung, daß diese Bahn einer späteren großen normalspurigen Bahn von Graz über Weiz, Hartberg, Aspang im Wege stehen würde, will ich damit begegnen, daß diese letztere Bahn nach meiner Ueberzeugung überhaupt nicht möglich ist, und daß es nicht zweckmäßig ist, in der Voraussicht, daß vielleicht in 20—30 Jahren etwas Besseres gebaut werden würde, vorläufig gar nichts zu thun. Ich könnte Ihnen entgegen halten: Warum ist die Straße über den Semmering gebaut worden? Es war doch naturgemäß, daß diese Linie einmal mit einer normalspurigen Weltbahn bedeckt würde, und doch haben unsere Vorfahren es für gut befunden, lieber eine Straße, lieber eine Bahnstrecke zu beiden Seiten für längere Zeit herzustellen, als zu warten, bis die ganze große Bahn zu Stande kommt. Es soll aber auch diese Bahn von Graz nach Hartberg nicht Weltbahn werden,

sie ist nicht darauf abgesehen und darum kann sie schmal-spurig gebaut werden, weil auch für diese Bahn nicht die nöthige Frachtmenge vorhanden ist, um überhaupt eine normalspurige Bahn speisen zu können. Es ist ja eine Hauptbedingung für eine Bahn, genug Frachten zu haben. Nun hat der Herr Vorredner selbst mehrmals gesagt, er zweifelt, ob ein Frachtenverkehr von 2000 fl. per Kilometer und Jahr aufzubringen sein wird. So viel Daten jetzt vorliegen, ist bereits ein solcher von 120.000 fl. ziemlich rechtskräftig zugesagt. Es fehlen nur noch 60.000 fl., ein Drittel des ganzen Betrages, und in diesem Drittel sind noch die Bezirke Andritz, Hartberg und Weiz inbegriffen, welche sich noch nicht verbindlich erklärten, und wenn diese drei Bezirke entsprechend anderen Zusicherungen noch ihre Frachten zusichern, und jedenfalls können Hartberg und Weiz wenigstens beinahe ganz dieselbe Frachtmenge für diese Bahn zusprechen, welche sie gegenwärtig für die Linien nach Fürstfeld und Gleisdorf zugesagt haben, so ist die Bedingung erfüllt und die 180.000 fl. sind gesichert.

Der Herr Vorredner findet den Preis zu hoch. Es ist ja die Bahn eine Bergbahn und Sie können überzeugt sein, daß uns eine normalspurige Bahn nicht nahe 40.000 fl., sondern sicher per Kilometer über 100.000 fl. kosten würde. Daß der Subvention von 250.000 fl. noch 2 Jahre Zinsenverlust zuzurechnen ist, ist richtig. Allein bei allen Subventionen à fond perdu ist dies der Fall, und wir rechnen z. B. bei Subventionen für Bezirksstraßen nie einen Zinsenverlust, obwohl derselbe, wenn die Subventionen 30—40 Jahre fortgehen, in der Zeit einen Zinsenverlust ausmacht, der weit mehr beträgt, als die ursprüngliche Subvention. Ueber die volkswirtschaftlichen Gründe will ich nichts sagen, ich habe schon Anfangs erwähnt, daß dieselben schon mehrmals behandelt worden sind, während ich mich gegenwärtig nur mit der Finanzfrage beschäftige, und zwar in der Linie, daß das Land durch die Präliminar-Bedingungen sicher ist, daß die Ausführung der Bahn wirklich erfolgt und das Land nicht gegen seinen Willen einen viel höheren Betrag zu zahlen hat. Eine Abtheilung des Projectes in zwei Sectionen, Graz-Weiz und Weiz-Hartberg, wäre theoretisch denkbar und könnte auch als Betriebsabtheilung vorhanden sein, allein das Offert lautet auf die ganze Linie Graz-Weiz-Hartberg und Sie können mir sicher glauben, daß die Frachtmenge und der Personenzufluß in der Nähe der Stadt Graz ein so großer im Verhältnisse zur Länge der Bahn ist, daß die Unternehmung es sich sehr wohl überlegen wird, ob sie ohne die Section Weiz-Graz überhaupt etwas ausführt.

Im Gegentheil glaube ich Ihnen wenigstens meine persönliche Ueberzeugung ausdrücken zu müssen, daß gar

Niemand auf dieser Welt die Strecke Weiz-Hartberg allein, selbst als verwohlteste schmalspurige Bahnanlage bauen wird, wenn er nicht den Ausgang von Graz hat. Sind Weiz oder Hartberg Endpunkte einer Bahn von solcher Länge? Oder glauben Sie, daß denjenigen, welche die Bahn gebaut haben, so sehr damit gedient wäre, der ungarischen Westbahn eine Frachtmenge zuzuführen, die sie sonst nicht bekommt? Diese Bahn wäre nur eine Wohlthat für die ungarische Westbahn. Allerdings hat der Herr Vorredner gemeint, daß der Verkehr von Weiz nach Ungarn stärker ist, als nach Graz. Das ist möglich. Wenn er sagt, es wäre insbesondere die Verbindung mit Ungarn besonders zu berücksichtigen, so finde ich, daß diese durch einen unmittelbaren Anschluß an die ungarische Westbahn wohl befestigt werden kann. Dem gegenüber stelle ich die Behauptung, daß das Interesse des Landes Steiermark aus politischen Rücksichten nur in einer Verbindung der nordöstlichen Steiermark nicht mit Ungarn, sondern mit Oesterreich, mit den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, zunächst zu suchen sei.

Je weiter die Bahn nach Süden abweicht, desto weniger nützt sie der nordöstlichen Steiermark. Wenn der Herr Vorredner findet, daß die Nordostbahn größtentheils durch Wälder führen und deshalb theurer sein wird, als wenn sie durch fruchtbare Ebenen geführt wird, so kann ich versichern, daß jede Eisenbahnverbindung mit größtem Vergnügen den fruchtbaren Aedern und Wiesen ausweicht und die Trace in die anschließenden Wälder legt, schon weil die Grundablösung viel billiger zu stehen kommt.

Ich will mich nicht auf den Unterschied zwischen Schmalspur und Normalspur einlassen. Ich weiß, daß man gegen die schmalspurigen Bahnen im Allgemeinen ein Vorurtheil hat. Um dieses Vorurtheil zu beheben, dazu werden wohl einige Veröffentlichungen, die in nicht sehr langer Zeit erscheinen werden, beitragen, und ich versichere Sie, daß, wenn auf einer Bahn nicht soviel Frachtsendungen vorhanden sind, um täglich zwei volle Züge ablassen zu können, eine normalspurige Bahn nicht ausführbar ist, sonst muß sie mit einem Betriebsdeficit arbeiten und dann würde der Zinsenverlust noch größer sein als die Subvention. Ich habe noch zu bemerken, daß Alles dem Landes-Ausschusse zu überlassen ist. Der Landes-Ausschuß wird ganz in der Ueberzeugung von seiner Verantwortlichkeit beschließen und sehen, ob die Bedingungen erfüllt sind. Er wird sehen, daß die Bahn zur Ausführung gebracht wird und ob diese Bahn nicht mehr erfordert, als vom Lande begehrt wird. Ich empfehle die Annahme der Ausschußanträge.

(Die Anträge des Ausschusses wurden hierauf angenommen. — Während vorstehender Rede hat der Landeshauptmann den Vorsitz wieder übernommen.)

Landeshauptmann: Ich schlage nun vor, den Bericht des Eisenbahn-Ausschusses Nr. 57 in Verhandlung zu nehmen, weil sich dieser Gegenstand auf die Erledigung einer Petition bezieht, die im Zusammenhange mit dem eben beschlossenen Gegenstande steht. Ich ersuche diejenigen Herren, welche damit einverstanden sind, sich zu erheben. (Geschicht.) Mein Vorschlag ist angenommen und es folgt nunmehr der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petitionen (Nr. 84 der Bezirksvertretungen Hartberg, Friedberg und Borau und der Gemeinde-Vertretungen derselben Orte; — Nr. 106 des Stadttamtes und Nr. 107 des Bezirks-Ausschusses Fürstenfeld — dann Nr. 110 des Bezirks-Ausschusses und der Gemeinde-Vertretung Fehring — und Nr. 111 der Gemeinde-Vertretung Burgau) — um Aufrechterhaltung der mit Landtagsbeschlüssen vom 12. Jänner 1886 und 21. Jänner 1887 zugesicherten Subvention von 200.000 fl. für die Erbauung einer Eisenbahn von Fürstenfeld nach Hartberg. (Beilage Nr. 57.)

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Ritter von **Sprung:** Die Petitionen, welche im Berichte Nr. 57 angegeben sind, ersuchen um die Verlängerung der Zusage einer Subvention für die Ausführung der Bahn von Hartberg nach Fürstenfeld. Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Die mit Beschlüssen vom 12. Jänner 1886 und 21. Jänner 1887 für die Dauer des Jahres 1887 ertheilte Zusage einer Unterstützung des Baues einer normalspurigen Localbahn von Fürstenfeld nach Hartberg durch das Sasenthal oder eventuell Lafnitzthal durch Zeichnung von 200.000 fl. in Stamm- und Prioritäts-Actien durch das Land Steiermark wird unter den in den genannten Landtagsbeschlüssen aufgestellten Bedingungen für die Dauer des Jahres 1888 aufrecht erhalten und neuerdings zugesichert.“

Die Herren sehen leicht ein, daß dieser Antrag durch den soeben gefaßten Beschluß insofern abgeändert wird, als dieser Beschluß selbstverständlich nur dann Gültigkeit hat, wenn bis zum 1. Juni d. J. die Ausführung der directen Bahn Graz-Weiz-Hartberg nicht gesichert erscheint. Ganz nach dem Wunsche der beiden Herren Redner in der früheren Debatte, daß wenn das eine nicht erreichbar ist, das andere angenommen werden soll, würde also diese Zusage dann erst actuell werden, wenn der Landes-Ausschuß gefunden und erklärt hat, daß die Bedingungen für das Zustandekommen der Bahn Graz-

Weiz-Hartberg bis zum 1. Juni d. J. nicht nachgewiesen wurden. Uebrigens würde dieser Antrag aufrecht erhalten bleiben und nach dem 1. Juni die Zusage bis zum Ende des Jahres 1888 in voller Gültigkeit eintreten. Der Eisenbahn-Ausschuß war der Meinung, daß dieser Antrag, sowie ich ihn jetzt motivirt habe, aufrecht erhalten bleiben kann und soll, ohne Schaden für das Zustandekommen des weitergehenden Projectes der Graz-Hartberger-Bahn und daß sich der hohe Landtag voll und ganz auf den Landes-Ausschuß verlassen kann, daß derselbe sehr wohl überlegen wird, was in diesem Falle im Interesse des ganzen Landes gelegen ist.

(Der Antrag des Ausschusses wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Es folgt nun der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 108 der „Interessenten-Bereinigung für den Bau der steirischen Nordostbahn“ und die denselben Gegenstand betreffenden Petitionen Nr. 37, 55, 102 und 143.

(Beilage Nr. 69.)

Berichterstatter ist derselbe Herr Abgeordnete.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses N. v. **Sprung:** Der Eisenbahn-Ausschuß hat über die Petition Nr. 108 seinerzeit beschlossen:

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Dem Begehren der Petition Nr. 108 kann demselben nicht stattgegeben werden.

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, über etwa an ihn einkommende bezüglich neue Gesuche dem Landtage in dem nächstfolgenden Sessionabschnitte Bericht zu erstatten.“

Das ist durch den früher gefaßten Beschluß des hohen Hauses überholt und es sind lediglich die Petitionen, welche diese Angelegenheit betreffen, Nr. 37, 55, 102, 108, 143 als erledigt anzusehen, wozu noch die später eingelangten Petitionen Nr. 181 und 186 kommen.“

Landeshauptmann: Der erste Antrag des Eisenbahn-Ausschusses wird von demselben zurückgezogen: es bleibt sonach der zweite Antrag aufrecht, welcher lautet (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, über etwa an ihn einkommende bezüglich neue Gesuche dem Landtage in dem nächstfolgenden Sessionabschnitte Bericht zu erstatten.“

Hiermit sind gleichzeitig die Petitionen Nr. 37, 55, 102, 108, 143, 181 und 186 erledigt.“

Abg. Dr. **Schmiderer** (St.-G. Marburg): Wenn ich die Ausführungen des Herrn Referenten richtig aufgefaßt habe, hat derselbe nomine des Eisenbahn-Aus-

schufes die Erklärung abgegeben, daß die Beträge, welche für die Bahnen Fürstenfeld-Hartberg und Weiz-Gleisdorf in Aussicht gestellt werden, erst mit 1. Juni d. J. actuell werden sollen, wenn sich der Landes-Ausschuß die Ueberzeugung verschafft haben werde, daß die directe Bahn Graz-Hartberg nicht gebaut werden kann. Ich nehme im Namen des Landes-Ausschusses von dieser Erklärung, die der Herr Referent abgegeben hat, Kenntniß und möchte nur darauf aufmerksam machen, daß dies eigentlich nicht in den Anträgen des Eisenbahn-Ausschusses steht, daß aber der Eisenbahn-Ausschuß diese Erklärung des Referenten zu der seinigen gemacht hat, in dem Sinne, daß wir mit der Subvention für diese zwei Bahnen erst vom 1. Juni d. J. an vorgehen können.

Landeshauptmann: Der Eisenbahn-Ausschuß hat seinen ersten Antrag zurückgezogen und stellt nur mehr den Antrag (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, über etwa an ihn einkommende bezüglich neue Gesuche dem Landtage in dem nächstfolgenden Sessions-Abschnitte Bericht zu erstatten.

Hiermit sind gleichzeitig die Petitionen Nr. 37, 55, 102, 108, 143, 181 und 186 erledigt“.

(Dieser Antrag wird angenommen.)

Es folgt nun der

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 125, betreffend die Bahn Weiz-Gleisdorf.

(Beilage Nr. 66.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Mosdorfer** (von der Tribüne): Ich erlaube mir über die Petition Nr. 125 der Gemeinde Weiz um eine Subvention des Bahnbaues Weiz-Gleisdorf zu berichten. Schon im vorigen Jahre ist die Wichtigkeit dieser Bahn hier im hohen Hause eingesehen worden. Es war nur heuer nicht möglich, die Sache ganz zu vollenden, und es ist ein weiterer Aufschub des Projectes dahin eingetreten, daß die steiermärkische Nordostbahn eine andere Form bekommen wird. Wir sind aber durch unsere Erfahrung zu einer gewissen Vorsicht gemahnt, denn wenn man 14 Jahre in Eisenbahn-Angelegenheiten arbeitet und nichts bekommt, so wird man vorsichtig. Es hat mancher der Herren früher gedacht, es könnten, wenn ein voreiliger Beschluß gefaßt wird, zwei Eisenbahnen gebaut werden. Diese Ansicht theile ich nicht; ich fürchte, daß am Ende gar keine gebaut wird. Deshalb erlaube ich mir im selben Sinne, wie bei der Bahn Hartberg-Fürstenfeld, den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses zu empfehlen, welcher lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Es sei der Unternehmung für den Bau einer normalspurigen Localbahn von Weiz nach Gleisdorf, unter sonstiger Aufrechterhaltung aller früheren Landtagsbeschlüsse, für das Jahr 1888 eine Subvention aus Landesmitteln in der Art zu gewähren, daß das Land nach Inbetriebsetzung der Bahn für den Betrag von fl. 100.000 ö. W. Stammactien übernimmt.“

Abg. Reichsfreiherr von **Gudenus** (L.-G. Weiz): Ich bin selbstverständlich mit dem Antrage des Eisenbahn-Ausschusses vollkommen einverstanden und möchte mir nur einen kleinen Zusatzantrag erlauben.

Wie bereits bekannt, ist im vorigen Jahre schon eine Subvention des Landes für diesen Bahnbau in der Höhe von fl. 100.000 zugesichert worden, und zwar für das Jahr 1887.

Der heute uns vorliegende Antrag bezweckt, diese Subvention auch für das Jahr 1888 zu erstrecken. Ich habe schon im vorigen Jahre bei derselben Angelegenheit darauf hingewiesen, daß für das Land die Subventionierung einer Bahn, welche mit einer bestehenden Bezirksstraße I. Classe parallel läuft, gewissermaßen nichts kostet, indem dadurch die Erhaltung der betreffenden Bezirksstraße, welche gegenwärtig auf Landeskosten geschieht, entfällt. Mit der Bahnlinie Weiz-Gleisdorf parallel läuft die Bezirksstraße I. Classe, welche gegenwärtig eine Landessubvention von circa fl. 5000 bezieht.

Auch den für den Landesäckel besorgtesten Herren unseres hohen Landtages dürfte es keine große Ueberwindung kosten, den Betrag von 100.000 fl. zu bewilligen, nachdem mit voller Sicherheit zu erwarten ist, daß die jährliche Subvention von 5000 fl. für die Bezirksstraße von dem Augenblicke entfallen wird, als die Bahn ausgebaut ist. Wir haben aber soeben einen Beschluß bezüglich der projectirten steiermärkischen Nordostbahn gefaßt, in welchem es heißt, daß der Landes-Ausschuß berechtigt wird, auf die Anträge des Consortiums einzugehen, wenn er sich bis zum 1. Juni die Ueberzeugung verschafft hat, daß das Project ausführbar ist und ausgeführt werden wird. Dieser Beschluß involvirt die Nothwendigkeit der Aufschubung des Baues der Weiz-Gleisdorfer Bahn bis zum 1. Juni, und es ist wahrscheinlich, daß die Weiz-Gleisdorfer Bahn überhaupt nicht zu Stande kommt, wenn das heute vorgelegte Project der Nordostbahn zur Ausführung kommt. Im Falle aber das letztere Project nicht zu Stande kommt, kann die Bahn Weiz-Gleisdorf unmöglich vor dem 1. Juni in Angriff genommen werden. Der Zeitraum vom 1. Juni bis Ende 1888 ist jedenfalls ein viel zu kurzer, um die noch nicht ganz beendeten Vor-

arbeiten und die eigentlichen Bahnarbeiten durchzuführen. Meine Bitte geht dahin, die Subvention, welche hier beantragt wird, auch gleichzeitig für das Jahr 1889 zu gewähren, wodurch die betreffenden Petenten und auch der Landtag der Mühe enthoben sind, im nächsten Jahre diese Angelegenheit neuerdings in Verhandlung zu nehmen. Ich bitte daher den hohen Landtag dringend, meinen Antrag anzunehmen, welcher dahin geht, in der dritten Zeile nach der Jahreszahl 1888 einzuschalten: „und 1889.“

(Dieser Antrag wird genügend unterstützt)

Abg. Dr. **Schmiderer** (St.-G. Marburg): Ich möchte gegenüber dem Antrage des Herrn Abgeordneten Freiherrn von Gudenus bemerken, daß ich wohl glaube, daß der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses derjenige wäre, der eigentlich acceptabler ist, daß nämlich der hohe Landtag nur für das Jahr 1888 diese Subvention verlängere. Denn wie wird sich die Sache stellen? Entweder wird die Nordostbahn gebaut werden, respective der Landes-Ausschuß wird die Sicherheit bekommen, daß die Bahn bis 1. Juni d. J. gebaut wird, dann wird die Subvention für diese in Wirksamkeit treten können, die, oder sonst welche für die Gleisdorfer Bahn in Aussicht genommen wurde; die eine Bahn schließt aber die andere aus. Kommt die Nordostbahn nicht zu Stande, so ist es möglich, daß die Weiz-Gleisdorfer Bahn zu Stande kommt. Zu beschließen, die Subvention auch für 1889 zu verlängern, würde auch unpraktisch sein in Beziehung auf das ganze Gebahrungsweisen, weil wir diese Subvention für das betreffende Jahr in Evidenz halten müssen und der hohe Landtag noch immer Gelegenheit hat, bei Zusammentritt des nächsten Landtages diese Subvention für das Jahr 1889 zu verlängern, die Verlängerung aber für zwei Jahre zu beschließen, würde sich doch nicht empfehlen.

(Die Debatte wird hierauf geschlossen.)

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Mosdorfer**: Ich muß mich in dieser Sache der Ansicht des Herrn Abgeordneten Freiherrn von Gudenus anschließen; bis 1. Juni ist überhaupt von keiner Subvention die Rede, denn wenn das Geld für die Detail-Tracirung ausgegeben ist und auf einmal irgend ein Ergebnis von irgend einer Seite eintritt, so ist die Arbeit gänzlich umsonst. Wir haben in dieser Sache große Opfer gebracht und es dürfte die Bevölkerung sehr erregt darüber sein, wenn Sie für diese Bahn nicht die Begünstigung gewähren, die Sie anderen Bahnen geben. Jede Bahn hat die Begünstigung, ein Jahr Zeit zu haben, wir sollen aber nur ein halbes Jahr Zeit haben, das wäre etwas

zu hart und deshalb bin ich mit dem Antrage des Herrn Abgeordneten Freiherrn von Gudenus einverstanden.

(Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses wird hierauf angenommen und der Zusatzantrag des Abgeordneten Reichsfreiherrn von Gudenus abgelehnt.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition Nr. 162 der Bezirksvertretung Gonobitz um Verlängerung der Zusage der Subvention für die zu erbauende Bahn Gonobitz-Unterlaže, respective Pölttschach.

(Beilage Nr. 93.)

Ich ersuche den Herrn Abgeordneten Pfrimer, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Pfrimer** (von der Tribüne): In der Petition Nr. 162 bittet die Bezirks-Vertretung Gonobitz um Verlängerung der Zusage der Subvention für die zu erbauende Bahn Gonobitz-Unterlaže. Sub 12. Jänner 1886 hat der hohe Landtag für den Bau einer normalspurigen Bahn von Gonobitz zum Anschluß an die Südbahn den Betrag von 80.000 fl. unter den im Berichte des Eisenbahn-Ausschusses angeführten Modalitäten bewilligt. Am 20. Jänner 1887 beschloß der Landtag, daß die obige Zusage nur bis Ende 1887 aufrecht bleibe. Nun ist es der Bezirks-Vertretung Gonobitz nicht gelungen, im Jahre 1887 die Bahn zur Ausführung zu bringen, wohl aber hat sie gegründete Hoffnung, daß es ihr später gelingen wird, diese Bahn zur Ausführung zu bringen. Die Wichtigkeit dieses Bahnbaues hat der hohe Landtag bereits anerkannt, diese Wichtigkeit besteht aber heute noch und aus diesen Gründen stellt der Eisenbahn-Ausschuß den Antrag: (liest).

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Die unterm 12. Jänner 1886 zugestandene Subvention wird für das Jahr 1888 in vollem Umfange aufrecht erhalten.“

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petitionen Nr. 158, 164 und 165 der Grazer Handelskammer und des Grazer und Eilfier Gewerbevereines um Einführung des Landtages bei der hohen Regierung wegen Aufhebung der Refaction auf Kohlenlieferung an das Haus D. Gutmann durch die k. k. priv. Nordbahn.

(Beilage Nr. 109.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter Mosdorfer, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Mosdorfer** (von der Tribüne): Alle diese drei Petitionen, sowohl die der Handelskammer Graz, als die der Gewerbevereine Graz und Cilli gehen dahin, daß diesem Treiben Einhalt gethan werde, welches sich jetzt eben dadurch vollzieht, daß die Nordbahn dem Hause Gutman eine so außergewöhnliche Begünstigung gegeben hat, daß dieses heute in der Lage ist, die Kohlen von Ostrau um 28 kr. nach Wien zu bringen und daß die Südbahn diese Gelegenheit benützt hat, um mit dem Hause Gutmann, welches mit dem Nordbahnhaufe Rothschild in so naher Beziehung steht, einen Vertrag abzuschließen und die steirische Kohlenindustrie zu vernichten. Es wird sich hier nicht darum handeln, ob die Köslacher Bahn, die Tri-failter Gesellschaft oder irgend eine andere Gesellschaft verliert, ich glaube, es handelt sich hier darum, daß die ganze steirische Kohlenindustrie als solche in Gefahr ist. Wenn die Südbahn sagt, daß sie nur aus Drang so gehandelt hat, weil sie von den steirischen Kohlenwerken monopolisirt worden wäre, so ist das ganz unrichtig. Hätte die Nordbahn diese außergewöhnliche Begünstigung nicht gegeben, dann wäre die Südbahn gezwungen gewesen, die steirische Kohle zu nehmen und es ist ja bekannt, daß die einzelnen Kohlenwerke schon unter den Gesteckungspreis gegangen sind, um nur die Kohle verkaufen zu können. (Sehr richtig.) Die Ostrauer Kohle in's Land zu bringen, ist nur möglich gewesen durch eine außerordentliche Begünstigung, eine Begünstigung, die durchaus nicht zu rechtfertigen ist, weil sie wieder nur einer reichen Actiengesellschaft, der Südbahn, zu statten kommt. Die Industriellen, die Gewerbetreibenden Wiens, empfinden von dieser Begünstigung nichts; diese ist wieder nur einem großen Unternehmer gegeben worden, um Geld auf Geld zu häufen zur Unterdrückung der Armen. (Beifall.) Wir sind in dieser Sache auch nicht so sehr eingetreten für die Kohlenwerke, unsere Pflicht war es aber, überhaupt einzutreten für die Aufrechthaltung dieser Industrie, und dies war umso mehr unsere Pflicht, weil wir gerade jetzt für eine neue Kohlenbahn 170.000 fl. bewilligt haben und es ganz gewiß nicht zum Vortheile dieser Bahn sein kann, wenn Ostrauer Kohle auf diese Art hereingebracht wird. Wenn auch die Zagorer Kohle von der Südbahn als nicht gut erkannt wird, so wird wohl eine andere gute Kohle in Steiermark existiren, und wenn die Begünstigung nicht wäre, wäre die Südbahn genöthigt, die Kohle auf heimischem Boden zu kaufen.

Wir sind aber auch den Arbeitern gegenüber verpflichtet, in dieser Sache einzutreten; es ist nicht gleichgültig, wenn auf einmal eine solche Ueberraschung kommt und mitten im Winter Hunderte und Hunderte Arbeiter

gefährdet sind, und man nicht weiß, wo man sie unterbringen soll. Es ist auch nicht gleichgültig für unsere Fabrikanten, die noch anständig sind. Und was soll sich ein Arbeiter von einem Fabrikanten denken, wenn er sich sagen muß, heute bin ich da, morgen dort, und jeden Augenblick kann ich entlassen werden.

Das waren die Hauptgründe, weshalb wir gedacht haben, daß der Landtag die Pflicht haben wird, in dieser Sache einzutreten, weil wir wissen, daß der steirische Landtag frei ist von jeder Corruption, und weil wir hoffen und erwarten, daß der steierm. Landtag alle möglichen Schritte thun wird, um diesen ganz ungeseglichen Unfug, der nebenbei den Staat schädigt, abzustellen. (Lebhafter Beifall.) Deshalb empfehle ich die Annahme folgender Anträge (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

I. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, die nöthigen Schritte bei der k. k. Regierung einzuleiten, daß nicht nur allein diese Begünstigungen der Nordbahn gegenüber dem Hause Gutmann aufgehoben werden, sondern dahin zu wirken, daß von Seite des Staates Vorsorge getroffen wird, daß sich Fälle von solcher Tragweite nicht wiederholen können.“

II. Der Landtag gibt gleichzeitig seiner Uebersetzung Ausdruck, daß den wirtschaftlichen Interessen des Landes durch Verstaatlichung der Südbahn am besten Rechnung getragen würde.“

Abg. Dr. **Cernec** (L.=G. Cilli): Als Vertreter des Wahlbezirkes, in dessen Umkreis die Bergwerke Tri-fail, Graßnik und Distro liegen, kann ich sowohl den Bericht als den Antrag, als insbesondere auch die warmen Worte des Berichterstatters nur mit größter Befriedigung begrüßen. Der national-ökonomische Grundsatz gilt allgemein, daß jede Bahn, die gebaut wird, Handel und Industrie in die Gegend bringt. Betreffend den Handel, will ich nicht sagen, daß die Südbahn einen solchen nicht in unsere Länder gebracht hätte. Aber was ist es mit der Industrie? Wo sind an der Südbahn die vielen Fabriken, wie sie an einer solchen Weltbahn sein sollten? Es kann ja Niemand, mag er die größten Kenntnisse, die größten Mittel haben, eine Fabrik an der Südbahn bauen, weil er sich nicht im Vorhinein, ich möchte sagen, mit dem Phantom und mit den merkwürdigen Erscheinungen, die rücksichtlich der Refactionen vorhanden sind, auseinanderlegen kann. Der gewöhnliche Fabriksbesitzer ist ganz machtlos dem Gebahren des Verwaltungsrathes gegenüber hinsichtlich der Gewährung von Refactionen, d. i. von Frachtnachlässen. Wenn nun bei dem einzelnen Fabriksbesitzer schon das Mißliche soweit hervortritt, daß an der Linie der Südbahn Fabriken, die für den weiteren Verkehr oder

gar für den Verkehr mit dem Auslande bestimmt sind, gar nicht aufkommen können und ebenso wenig an der Nordbahn, was für ein Bild entrollt uns das Vorgehen im vorliegenden Falle, durch welches sogar so ausgedehnte Kohlenwerke ganz rücksichtslos und gewissenlos preisgegeben werden sollen? Was kann man sich denken von der Oberhoheit der Regierung über die Verwaltung der Bahnen? Leider sehen wir aus diesem Vorgehen der Nord- und Südbahn, daß die hohe Regierung noch sehr wenig Macht hat über diese großen Verwaltungskörper, da sie selbst nicht sofort einen solchen Beschluß fiktiren konnte und es nun nöthig wird, daß der hohe Landtag wie auch die Handelskammern und andere Vereine und Corporationen erst darauf hinweisen und dagegen laut protestiren, daß ein solcher Unfug noch weiter geduldet werde. Es ist mißlich, daß wir noch immer auf dieser Stufe stehen. In jeder Richtung spüren wir es ja; kaum war ich gewählt, sind mehrere Deputationen von Bauern zu mir gekommen und haben gesagt: „Herr, nehmen Sie sich unser an, der Nothstand ist fürchterlich, wir können nichts verkaufen; wenn wir nicht die Äpfel gehabt hätten, hätten wir uns nirgends helfen können, unser Vieh hat keinen Preis mehr, der Wein ebenfalls nicht“ u. s. w. Nun, was ist die Ursache davon? Neben unseren Zollverhältnissen gewiß auch die Frachtsätze und außerdem der dicke Nebel, welcher über dem ganzen Wesen der Refaction liegt.

Wenn ich mich hier zum Worte gemeldet habe, geschah es auch aus dem Grunde, um auf die Sonne hinzuweisen, welche momentan diesen Nebel durchbrochen und uns dieses Gebahren rücksichtlich der Refaction etwas beleuchtet hat. Ich meine das Vorgehen des Directors Herz, der aus dem Verwaltungsrathe der Nordbahn ausgetreten ist, weil er gefunden hat, daß sich dieser Vorgang mit dem Interesse selbst der Nordbahn nicht vereinigen läßt, wodurch er auch uns in der Richtung ganz entgegengekommen ist, daß auch wir dies mit unserem Interesse nicht vereinbarlich finden, sondern die ganze Sache als ungeheuerlich bezeichnen müssen. So männlich als dieser Herr Herz hier aufgetreten ist, so merkwürdig erscheint das Vorgehen der anderen Verwaltungsräthe der Nordbahn, die es mit dem Interesse der Nordbahn und mit dem öffentlichen Interesse Oesterreichs nicht für unvereinbarlich gefunden haben, im Verwaltungsrathe zu verbleiben. Aus allen diesen Gründen kann ich mich den Anträgen nur anschließen, es möge in jeder Richtung dahin gearbeitet werden, daß wir endlich zu besseren wirthschaftlichen Verhältnissen, zu besseren Tariffätzen kommen und daß namentlich der Regierung mehr Einfluß und mehr Macht eingeräumt werde, um das Refactionswesen zu controliren und einzuschränken.

Selbstverständlich ist auch der zweite Theil des Antrages, welcher dahingeht, daß die Südbahn einfach verstaatlicht werden möge, mir ebenfalls aus dem Herzen gesprochen. (Beifall.)

Abg. Fürst (H.-R. Leoben). Ich begrüße die Anträge, welche der Eisenbahn-Ausschuß über die Petitionen der Grazer Handelskammer, des Grazer und Cillier Gewerbevereines gefaßt hat, auf das Allerfreudigste und kann dem Eisenbahn-Ausschusse meine Anerkennung darüber nicht versagen, daß er Anträge gefaßt hat, welche die Ausbeutung unseres Landes durch das Großcapital so viel als möglich zu behindern trachten. In diesem Falle handelt es sich um gar nichts anderes, als wie darum, einen Theil des wirthschaftlichen Erwerbes uns ganz einfach wegzuschnappen. Wir bauen Bahnen, wir melioriren unser Land und wollen die wirthschaftlichen Verhältnisse unseres Landes immer sicherer und sicherer gestalten und befinden uns auf einer so unsicheren Basis, daß es dem Ueberkommen zweier mächtiger Geldfactoren, zweier Gesellschaften, gelingen kann, diese Absicht, die wir zu Nutz und Frommen des Landes durchführen wollen, vollkommen eitel zu machen. In derartigen Fällen ist es absolut nothwendig, daß das Land mit aller Entschiedenheit seine Stimme dagegen erhebt, daß eine Industrie unseres Landes zu Grunde gerichtet werde, um Millionen auf leichtverdiente Millionen anderer Menschen hinaufzugeben. Ich mache darauf aufmerksam, welch' enormer Schaden aus diesem Vorgange der Nordbahn-Gesellschaft und dieser Verbindung der Nordbahn-Gesellschaft mit der Firma Gutmann entsteht. Die Nordbahn-Gesellschaft hat, wie ich glaube, ganz verlässlichen Mittheilungen zufolge, die Absicht, das Erträgniß aus den Einnahmen der Eisenbahnen, an welchen der Staat participirt, zu schmälern und das Erträgniß aus den Kohlenbergwerken zu vergrößern. Für den Actionär bleibt dieß natürlich vollkommen gleich, aber der Staat kommt dabei zu kurz, weil laut Vertrages mit der Nordbahn der Staat in allen jenen Fällen, wo das Erträgniß aus dem Eisenbahnbetriebe 10 Percent übersteigt, mit 50 Percent an diesem Reingewinn participirt.

Es ist eine Thatfache, daß die Nordbahn im vergangenen Jahre nur mehr 9 Percent als Einnahme aus der Eisenbahn ausgewiesen hat, währenddem sie 11 Percent als Erträgniß aus den Kohlenbergwerken auswies (Hört, hört!). Es ist daher außerordentlich naheliegend, daß die Nordbahn-Gesellschaft ein sehr lebhaftes Interesse daran haben wird, nachdem ja die Actionäre nicht geschädigt werden, das Erträgniß der Nordbahn von Jahr zu Jahr herunterzusetzen, damit der Staat seines vermeintlichen Antheiles an den Riesenerfolgen dieses Unternehmens verlustig wird.

Ich möchte mir noch aufmerksam zu machen erlauben, daß die Nordbahn glaubwürdigen Mittheilungen zu Folge ihre eigene Regiekohle mit 6 fl. 40 kr. per Tonne franco Nordbahnhof Wien liefert, währenddem sie dem fremden Unternehmer für die Südbahn, nämlich Gutmann, die Kohle mit 5 fl. 90 kr. loco Magleinsdorf stellt.

(Abg. Freih. v. Hackelberg: Das ist stark.)

Hiezu kommt noch die Gebühr für die Verbindungsbahn mit 5 kr., so daß thatsächlich die Nordbahn dem Unternehmer für die Südbahn die Kohle mit 5 fl. 85 kr., ganz bestimmt verbürgten Gerüchten zufolge, gibt, während sie sich die Kohle in eigener Regie, wie erwähnt mit 6 fl. 40 kr. per Tonne anrechnet.

Wie tiefgehend die Bewegung selbst im Schoße der Actionäre der Nordbahn gewesen sein muß, als man diesen Vertrag mit Gutmann abgeschlossen hat, beweist der Austritt des einzigen Christen, Herz, der Director war, aus dieser Gesellschaft, der den Muth hatte, die Gründe seines Austrittes auch der Oeffentlichkeit nicht vorzuenthalten. Ich glaube, daß es im Staats- und im Landes-Interesse und im Interesse der socialen Verhältnisse gelegen ist, daß das Land Steiermark durch die Annahme der Anträge des Eisenbahn-Ausschusses in der entschiedensten Art und Weise Stellung nimmt gegen die Ausbeutung unseres Landes zu Gunsten unerfättlicher Capitalisten. (Lebhafter Beifall.)

Abg. **Morre** (M.-G. Leibnitz): Nachdem der verehrte Abgeordnete Fürst einen Theil jener Ausführungen auf sich genommen hat, die ich zu besprechen gedacht habe, bleiben mir nur wenige Worte zu sagen übrig, um zu beweisen, wie schlimm es damals war, als man den Vertrag mit der Nordbahn genehmigte. Hätten jene Vertreter von Steiermark im Reichsrathe, welche für den Vertrag mit der Nordbahn gestimmt hatten, darauf gedacht, was kommen könnte, hätten sie sich's überlegt und hätten sie wirklich eine Liebe für die Steiermark im Herzen gehabt, würden sie des Volkes damals gedacht haben, als es in Gefahr war, so stünde die Sache anders. Heute werden wir bereits aufgefressen von der Nordbahn, heute können wir nur um unser Recht raufen. Es ist bitter und traurig und zu beklagen sind nur Diejenigen, die wirklich darunter leiden und das sind die Arbeiter, die jetzt im Winter auswandern müssen. Wie sie von Gupfwerk in den kältesten Tagen über den Seeberg wandern mußten — Wagen an Wagen mit Weib und Kind, so wird es auch in den Bergwerken kommen, wenn sich Niemand des Volkes annehmen will. Ich denke, es wäre doch möglich, die Herren der Nordbahn zu zwingen, wenn sie es soweit bringen wollen, daß das Volk in eine Aufregung kommen muß. Ich bedauere unendlich, daß wir

keine andere Macht haben, als die Macht der Bitte. Ich wäre geneigt, der Nordbahn gegenüber auch etwas anderes in Anwendung zu bringen. (Beifall.)

Abg. Dr. **Seilsberg** (St.-G. Frohnleiten): Wir glauben, wenn wir den gestellten Antrag empfehlen, nicht besorgen zu sollen, daß wir uns auf eine Bitte beschränken müssen. Schon im Antrage verweisen wir nebst anderen gewichtigen Gründen auf ganz bestimmte gesetzliche Bestimmungen, welche uns mit Sicherheit erwarten lassen, daß der heutige Schritt kein vergeblicher sein wird. Wir glauben, es kann nicht vergeblich sein, die Regierung anzurufen, wenn es sich um den Wohlstand, das Bestehen und Gedeihen einer ausgebreiteten Industrie des Landes und einer überaus zahlreichen Gesellschaftsclasse — der Arbeiter — handelt, welche vollen Anspruch auf unsere Vorsorge haben, daß ihnen nicht rücksichtslos Arbeit und Verdienst entzogen und sie der Noth und dem Elend preisgegeben werden.

Ja, noch mehr, es handelt sich hier nicht allein um die Arbeiter, sondern naturgemäß auch um das Gedeihen und die Wohlfahrt der mit ihnen zusammenhängenden gewerblichen Kreise, die durch den Verlust der erwerblosen Arbeiter, als Consumenten, außerordentlich leiden. Diese Momente sollten wohl die Regierung bestimmen, dem Rückgange, der immer mehr überhand nehmenden Verarmung und dem drohenden Untergange aller dieser Landesgenossen entgegen zu treten. Wenn wir leider in der traurigen Lage sind, nachzuweisen, welche große verderbliche Wirkung diese einzige Maßregel der Nordbahn-Refactie im Lande haben wird, so haben wir außer den bezeichneten Gründen noch einen sehr triftigen und ernststen Grund.

Bei dem unglückseligen Abschlusse der Verlängerung des Nordbahnprivilegiums glaubte man sich damit eine Tröstung zu verschaffen, daß man die Bestimmung hineingenommen hat, daß ein höherer als 10%iger Reinertrag mit dem Staate getheilt werden müsse. Schon damals wurden Stimmen laut, welche darauf hingewiesen haben, daß es fraglich sei, ob man bei dem Großactionär der Nordbahn, der das gleiche Interesse an den Kohlenwerken in Ostrau hat, die Sicherheit findet, daß auch wirklich ein solches höheres, dann zu theilendes Reinerträgniß eintreten werde. Heute zeigt es sich deutlich, daß man ein Ueberschreiten des 10%igen Reinerträgnisses wohl zu verhindern weiß. Die Majorität der Actionäre der Nordbahn, nämlich deren Großactionär ist geborgen und gesichert, die Minorität aber ist wehrlos, und vielleicht hat in deren Namen der Präsident Herz gesprochen und ist nach fruchtlosem Abrathen ausgetreten. Die Macht hat aber bei der Nordbahn und den Ostrauer Kohlenwerken der Großactionär

Baron Rothschild. Der nun hat seinen Vortheil verstanden und sich vorgerechnet: Was Du auf der einen Seite bei der Nordbahn vielleicht durch das geringere Frachtergebnis weniger gewinnst, kommt Dir reichlich herein, erstens, weil Du Dich dadurch der Nothwendigkeit entziehst, einen über 10 Percent gehenden Gewinn mit dem Staate theilen zu müssen, zweitens, daß Du in den Ostrauer Werken ein sehr gutes Geschäft machst, besonders den Gries, der sonst fast unverkäuflich ist, jetzt sehr gut verwerthen kannst.

Was somit bei der Nordbahn entgeht, und besonders auf Kosten des Staates, kommt durch den Ostrauer Kohlengewinn reichlich herein. Hier ist das Moment, welches uns mit voller gesetzlicher Begründung berechtigt, darauf zu bestehen und die Aufforderung an die Regierung zu richten, daß hier die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen ihres Amtes walte. Die wird zu prüfen haben, ob thatsächlich mit diesem niedrigen Tarife, der für die Ostrauer Kohle der Südbahn gemacht wird, noch die Selbstkosten der Nordbahn hereingebracht werden, und man muß nach all' den vorliegenden Daten und den Kosten, welche sich die Nordbahn selbst bisher für die Verfrachtung nach ihren eigenen Magazinen gerechnet hat, heute schon daran zweifeln; der Staat, als gesetzlicher Theilnehmer am Gewinn, als Wächter eines correcten Vorgehens der Actien-Gesellschaften, als Schützer der Actionäre, auch derer, welche in der Minorität sind, und als Beschützer redlicher Arbeit eines ganzen Landes und vor dem Untergange, hat das Recht und die Pflicht, rasch und entschieden gegen ein solches Verfahren, wie es die Nordbahn übt, einzuschreiten und energisch Einsicht zu gebieten.

Nebst allen anderen Gründen ist es nicht nur die Pflicht des Staates, für die Wohlfahrt der Staatsbürger zu sorgen und sie zu schützen, sondern das eigene Staats-Interesse, das natürliche menschliche Mitgefühl, die Rücksichten des Mitgefühles, ja des Mitleides müssen es der Regierung unabwieslich auferlegen, daß sie diesen Vorgang nicht gestatte und derartiges nicht bestehen lasse. (Beifall.)

(Die Debatte wird hierauf geschlossen.)

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Mosdorfer**: Es ist von allen Seiten nur für den Antrag gesprochen worden und ich will Sie daher mit längeren Auseinandersetzungen nicht aufhalten. Ich möchte nur kurz erwähnen, daß wir auch den zweiten Punkt, die Verstaatlichung der Südbahn betreffend, eingestellt haben, weil dann ein ähnlicher Vorgang, der nun zwischen der Nordbahn und der Südbahn zu Ungunsten des Landes stattfindet, nicht mehr eintreten könnte. Das Land Steiermark könnte sich aber nur gratuliren, wenn es statt der Südbahn eine Staatsbahn durchziehen würde und daher

bitte ich die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses anzunehmen. (Die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses werden hierauf einstimmig angenommen.)

Landeshauptmann: Die heutige Tagesordnung ist erschöpft.

Ich habe zu verkünden, daß der Grundbuchs-Ausschuß heute unmittelbar nach der Landtags-Sitzung und der Unterrichts-Ausschuß heute nach der Landtags-Sitzung und um 5 Uhr Abends Sitzungen abhalten.

Nachdem wir morgen unsere Arbeiten beenden sollen, erlaube ich mir an den hohen Landtag den Antrag zu stellen, daß dem Unterrichts-Ausschusse gestattet werde, über die Vorlage Nr. 49 mündlich Bericht zu erstatten.

(Der Antrag wird angenommen.)

Die nächste Sitzung bestimme ich für morgen, Dienstag den 17. Jänner 1888, 10 Uhr Vormittags und als

Tagesordnung:

1. Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des steierm. Landes-Ausschusses mit den Anträgen auf Veräußerung des kleinen Glacis, eines Theiles des Joanneumgartens und des Hauses Nr. 1 in der Neugasse und über die Verwendung des erzielten Erlöses, Beilage Nr. 29, und über den Bericht, Beilage Nr. 102, des Landes-Ausschusses mit Vorlage der Offerte der steierm. Sparcasse und der Herren Johann Weizer und Carl Neufeldt auf Erwerbung des kleinen Glacis und eines Theiles des Joanneumgartens und des Hauses Nr. 1 in der Neugasse in Graz. (Beilage Nr. 110.)

2. Bericht der Majorität des Sonder-Ausschusses des steierm. Landtages über den Theil des Landes-Ausschusses-Thätigkeitsberichtes: „Neuanlegung der Grundbücher“ pag. 20, 21 und 22. (Beilage Nr. 106.)

3. Mündlicher Bericht des Gemeinde-Ausschusses über den Antrag des Abg. Freih. von Sackelberg und Genossen, betreffend die Abänderung einiger Bestimmungen des Bezirks-Vertretungs-Gesetzes vom 14. Juni 1866. (Beilage Nr. 94.)

4. Mündlicher Bericht des Unterrichts-Ausschusses über die ihm zugewiesene Vorlage Nr. 49, enthaltend den Bericht des Landes-Ausschusses in Betreff der Errichtung einer Vorbereitungs-Classe am Landes-Untergymnasium in Pettau.

5. Berichte: a) des Finanz-Ausschusses; b) des Unterrichts-Ausschusses; c) des Landes-Cultur-Ausschusses; d) des Petitions-Ausschusses über Petitionen.

Ich erkläre nunmehr die Sitzung für geschlossen. (Schluß der Sitzung 1 Uhr 45 Minuten.)