

# Stenographisches Protokoll

über die

## 28. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 15. Februar 1894.

### Inhalt:

#### Petitionen.

#### Auflage.

Bericht des Landesculturausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 20, mit Vorlage eines Gesetzesentwurfes, betreffend die Hebung der Rindviehzucht, durch welchen das einschlägige Landesgesetz vom 9. Jänner 1882, L.-G.-u. B.-Bl. Nr. 14, einige Abänderungen erfahren soll. (Beilage Nr. 129 — Annahme des Antrages des Abgeordneten Hagenhofer.)

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Tätigkeitsbericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 62, über die Durchführung des Gesetzes, betreffend Förderung des Localeisenbahnwesens in Steiermark für die Zeit vom April 1893 bis Jänner 1894. (Beilage Nr. 133 — Annahme der Anträge des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten und des Antrages des Abgeordneten Rochlitzer.)

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über die Petition Nr. 201, der Bezirksvertretung Eibiswald, um Herstellung der Eisenbahnlinie Eibiswald-Wies. (Beilage Nr. 135 — Annahme der Anträge des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten.)

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über die Petition Nr. 206, des Actions-Comités in Marburg, um Herstellung der Bahn Wies-Eibiswald-Marburg und der directen Bahnverbindung Pettau-Marburg und über die Petition Nr. 200 der Bezirksvertretung und der Gemeinde Leibnitz gegen den Bau der Bahn Wies-Eibiswald-Marburg. (Beilage Nr. 134 — Annahme der Anträge des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten.)

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über die Petition des Interessenten-Comités und der

Concessionswerber für eine Eisenbahn von Röllach nach Knittelfeld, Petition Nr. 107. (Beilage Nr. 103 — Annahme der Anträge des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten.)

Antrag des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über die Petition Nr. 228, des Actions-Comités der Rohitsch-Sauerbrunner Eisenbahn, um Uebertragung der Bauausführung für diese Bahn an dieses Actions-Comité. (Annahme des Antrages des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten.)

Antrag des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über die Petition Nr. 232, der Bezirksvertretung und Gemeinde Liezen, dann der Gemeinden Weissenbach und Pyhrn bei Liezen, um Subventionirung der projectirten Bahn Liezen-Windischgarsten. (Annahme des Antrages des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten.)

Bericht: a) des Finanz-Ausschusses zum Berichte des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 61, betreffend den Hotelbau in Gfatterboden. (Beilage Nr. 100);

Bericht: b) der Minorität des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 61, betreffend den Hotelbau in Gfatterboden. (Beilage Nr. 105 — Annahme des Antrages der Minorität des Finanz-Ausschusses und Ablehnung des Antrages des Finanz-Ausschusses und des Antrages des Abgeordneten Rokoschinegg.)

Resolutions-Antrag des Abgeordneten Thunhart in Betreff einer zweckmäßigen Zugverbindung für die Linie Leoben-Gieslau und bezüglich der Personalfahrpreise auf der Strecke Vorderberg-Eisenerz. (Annahme des Resolutions-Antrages.)

Beginn der Sitzung: 10 Uhr 10 Min. Vormittag.



Vorlesender: Landeshauptmann Edmund Graf v. Attems. Schriftführer: Die Abgeordneten: Josef Probošcht und Dr. Theodor Starkel.

Von Seite der Regierung anwesend: Se. Excellenz Statthalter Freiherr v. Rübeck und k. k. Statthaltereirath Dr. Eugen Metoliczka.

**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 sind neuerdings Petitionen eingelaufen, die ich zu verlesen bitte.

Schriftführer **Probošcht** (liest):

„Petition Nr. 235, der Gemeindevorsteherung Neudau, um Gewährung einer entsprechenden Subvention zur Errichtung einer schon vor Jahren behördlich aufgetragenen Trinkwasser-Zuleitung. (Ueberreicht durch Abg. Graf Kottulinsky).“

**Landeshauptmann:** Ich beantrage, diese Petition dem Finanz-Ausschusse zuzuweisen.

Nachdem kein Einwand erhoben wird, erscheint diese Petition dem Finanz-Ausschusse zugewiesen.

Schriftführer **Probošcht** (liest):

„Petition Nr. 239, des Lehrkörpers der Volksschule in Piber, um Einreihung in eine höhere Gehaltsklasse. (Ueberreicht durch Abg. Rautschitsch).“

**Landeshauptmann:** Ich beantrage, diese Petition dem Unterrichts-Ausschusse zuzuweisen.

Ein Einwand wird nicht erhoben, daher diese Petition dem Unterrichts-Ausschusse zugewiesen erscheint.

Schriftführer **Probošcht** (liest):

„Petition Nr. 234, des Alois Rahrman, Zimmerputzers in Graz, um Gewährung einer Unterstützung. (Ueberreicht durch Abg. Franz Graf Attems).“

„Petition Nr. 238, der Anna Schantl in Wagendorf, um Gewährung einer Unterstützung während ihres Wittwenstandes. (Ueberreicht durch Abg. Hagenhofer).“

**Landeshauptmann:** Ich beantrage die Zuweisung dieser beiden Petitionen an den Petitions-Ausschuß.

Einwendungen werden dagegen nicht erhoben, daher diese Petitionen als dem Petitions-Ausschusse zugewiesen erscheinen.

Aufgelegt wurde heute:

Der Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-

Angelegenheiten über den Antrag Koller und Genossen (Beilage Nr. 108), betreffend die Erhöhung der von den in Graz vorkommenden, den Betrag von 100 fl. übersteigenden Verläffen in den städt. Kranken- und Siechenhausfond der Stadt Graz fließenden halbpereentigen Abgabe (Beilage Nr. 141);

ferner das Verzeichnis über die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses über die ihm zugewiesenen Petitionen Nr. 228, des Actions-Comités der Rohitsch-Sauerbrunner Eisenbahn, um Uebertragung der Bauausführung für diese Bahn an dieses Actions-Comité;

und Nr. 232, der Bezirks-Vertretung und Gemeinde Liezen, dann der Gemeinden Weissenbach und Pyhrn bei Liezen, um Subventionirung der projectirten Bahn Liezen-Windischgarsten;

endlich ein Verzeichnis über die Anträge des Finanz-Ausschusses über die ihm zugewiesenen Petitionen Nr. 68, der Gemeinde Montpreis, um eine Subvention zur Herstellung einer Wasserleitung;

Nr. 115, des Central-Ausschusses der k. k. steierm. Landwirthschafts-Gesellschaft, mit Befürwortung der Petition des Bauern-Vereines, um Einführung einer Reform des landwirthschaftlichen Marktverkehrs;

Nr. 171, des Spar- und Vorshuß-Vereines für St. Egydi und Umgebung, um eine Subvention von 200 fl.;

Nr. 74, des Vereines „Südmark“ in Graz, um eine Unterstützung;

Nr. 137, der Christine Menninger, Volksschul-Unterlehrerin im Ruhestande, um Erhöhung ihres Ruhegehaltes und

Nr. 179, des Josef Vidovic, Volksschuldirectors in Pension, um eine Unterstützung pro 1894.

Wir schreiten zur Tagesordnung.

Der erste Gegenstand derselben ist der **Bericht des Landescultur-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 20, mit Vorlage eines Gesekentwurfes, betreffend die Hebung der Rindviehzucht, durch welchen das einschlägige Landesgesetz vom 9. Jänner 1882, L.-G. u. B.-Bl. Nr. 14, einige Abänderungen erfahren soll.** (Beilage Nr. 129.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Landescultur-Ausschusses Dr. Freiherr v. **Stöck** (von der Tribüne): Hoher Landtag! Mit Rücksicht auf die Kürze der den Verhandlungen des Landtages noch zur Verfügung stehenden Zeit wird es mir wohl gestattet sein, daß ich mich bei der Debatte



über dieses Gesetz nicht in eine ausführliche Besprechung des ganzen mit demselben im Zusammenhange stehenden Sachverhaltes einlasse, und nur kurz erwähne, daß den ersten Anlaß zur Vorlage eines neuen Gesetzentwurfes, betreffend die Hebung der Rindviehzucht, die Erfahrungen gegeben haben, welche man mit den Regional-Ausstellungen in Steiermark gemacht hat, und der sich daraus ergebende Antrag der k. k. Landwirtschaftsgesellschaft, an Stelle dieser Regional-Ausstellungen Rindersehauen einzuführen. Sowohl der Landes-Ausschuß als auch der Landesculturausschuß haben die Frage in Erwägung gezogen, ob nicht bei dieser Gelegenheit noch bei anderen Punkten des Gesetzes, betreffend die Hebung der Rindviehzucht, Abänderungen vorgenommen werden sollen. Auf diese Weise ist, wie Sie aus den Berichten des Landesculturausschusses und Landes-Ausschusses, in welchen das Ganze ausführlich dargestellt worden ist, ersieht, die gegenwärtige Vorlage entstanden, welche Ihnen zur Behandlung vorliegt.

Ich erlaube mir, mich auf diese beiden Berichte, welche den Sachverhalt erschöpfend darstellen, zu berufen.

Ich erwähne, daß sowohl der Landes-Ausschuß als auch der Landesculturausschuß von dem Principe ausgegangen sind, was Text und Wortlaut betrifft, sich an den bisherigen Gesetzestext zu halten, die Abänderungen nur im alten Texte einzufügen, und im Großen und Ganzen das Gesetz in der Form zu lassen, wie bisher, da die Bevölkerung sich hineingelebt und an den Text und Wortlaut gewöhnt hat. Es ist alles unterlassen, was eine bessere Stylisirung oder klarere Ausdrucksweise beabsichtigen würde.

Ich behalte mir vor, bei Besprechung der einzelnen Paragraphen und Abänderungsanträge, welche gestellt werden, meine Begründung vorzutragen und zu motiviren, und bitte nur, in die Besprechung des § 1 einzugehen zu dürfen.

Der Landesculturausschuß stellt demnach den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle dem im Anschlusse folgenden Gesetzentwurf, betreffend die Hebung der Rindviehzucht, die verfassungsmäßige Zustimmung gewähren.“

**Landeshauptmann:** Der Antrag steht in Debatte. Wer wünscht das Wort?

Ich glaube, daß sich die Herren nur vorläufig mit der Frage zu befassen haben, ob Sie in die Specialdebatte einzugehen bereit sind, um bei den einzelnen Bestimmungen Anträge zu stellen.

**Abg. Sagenhofer (L.-G. Hartberg):** Hoher Landtag! Vor allem muß ich mein und meiner Clubmitglieder Bedauern darüber aussprechen, daß es mir durch einen

zum mindesten sehr eigenthümlichen Vorgang des Obmannes des Landesculturausschusses unmöglich gemacht wurde, unsere Stellungnahme zu dem vorliegenden Gesetzentwurf bei Verathung desselben im Ausschusse zum Ausdruck zu bringen, woran ich zugleich den ausdrücklichen Wunsch knüpfe, daß ein derartiger, ein freundliches und freundschaftliches Zusammenwirken nicht fördernder Vorgang in Zukunft nicht mehr beliebt werden wolle.

Ich gehe nach dieser kurzen Bemerkung, die ich, wenn erforderlich, allenfalls noch nach Bedarf näher zu erklären bereit bin, zur Sache selbst über.

Welcher Landwirth soll nicht erfreut sein, wenn er von der Hebung der Rindviehzucht hört? Ist ja doch die Rindviehzucht entschieden der wichtigste Zweig der Landwirtschaft, aus welchem wir heute die besten Einnahmen erzielen.

Seit einer Reihe von Jahren sehen wir, daß fast sämtliche Landwirthe, vom Großgrundbesitzer angefangen bis herab zum letzten Knechtler, mit allem Eifer und mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln bestrebt sind, ihre Rindviehzucht zu heben.

Nun muß aber jeder, der mit den Verhältnissen unseres Landes bekannt ist, zugeben, daß die Rindviehzucht, besonders in für die Rindviehzucht minder günstigen Landestheilen, nicht auf jener Höhe steht, auf der wir sie sehen möchten.

Niemand wird aber leugnen, daß sich seit einer Reihe von Jahren eine Hebung derselben bemerkbar macht.

Besonders bei Gutsbesitzern und besser situirten Bürgern und Grundbesitzern sieht man, daß sie ihren Rindviehstand, besonders was Qualität anbelangt, in den letzten Jahren zu verbessern bestrebt waren und hierin auch, freilich mit Aufwand nicht unbedeutender Opfer, schöne Erfolge erzielten. Die Mehrzahl der minderbemittelten Besitzer, vorzüglich in den für diesen Zweig weniger günstigen Gegenden, konnte mit jenen aber nicht gleichen Schritt halten. Nicht etwa, daß sie es nicht erkennen würden, daß die Verbesserung ihres Viehstandes ihr eigener Vortheil sei, und nicht etwa Liederlichkeit in der Führung ihrer Wirthschaften ist die Ursache dieses Zurückbleibens.

Die Ursache dieses Zurückbleibens liegt hauptsächlich in dem Umstande, daß dem kleinen Besitzer durchwegs das nöthige Betriebscapital fehlt. (Sehr richtig!)

Der kleinere, zumeist ganz verschuldete Grundbesitzer ist einfach nicht in der Lage, sich schöne, tüchtige Zuchtthiere anzuschaffen. Dies gilt, glaube ich, für das ganze Land.

Große Unterschiede weist aber, in Bezug auf die Rindviehzucht, ein Vergleich zwischen Ober- und Mittel-



land auf, und dieses habe ich, als Vertreter eines großen Theiles derselben, vor Augen.

Infolge der für die Rindviehzucht sehr günstigen örtlichen und climatischen Verhältnisse und des Bestandes sehr zahlreicher größerer Besitzungen, welche zu einer rationellen Viehzucht unbedingt erforderlich sind, konnte man in Obersteiermark diesen Zweig der Landwirthschaft bereits auf eine weit höhere Stufe bringen, als wir in Mittelfteiermark.

Wir sehen dort bereits geschlossene Zuchtgebiete für Mariahofer-, Murthaler- und Würzthaler-Racen.

Es dürfte daher das Bestreben im Oberlande vorzüglich darauf gerichtet sein, die herrschenden Racen rein zu erhalten, dieselben in den betreffenden Gebieten möglichst zu verbreiten und womöglich zur alleinherrschenden zu machen und die Zucht derselben besonders an Qualität nach Kräften zu fördern.

Ganz anders stehen die Verhältnisse bei uns im Mittellande. Wir haben infolge der großen Verschiedenheit der Verhältnisse eigentlich gar keine geschlossenen Zuchtgebiete; wir haben keine eigenen Racen aufzuweisen.

Im Großen und Ganzen finden wir eigentlich nur den gemischten Landschlag vertreten, und ich bin gewiß der letzte, welcher behaupten wollte, daß derselbe unseren Wünschen entsprechen würde; im Gegentheile bin ich vollständig überzeugt, daß unsere Rindviehzucht sehr viel zu wünschen übrig läßt, und weiß, daß die Hebung derselben zu den wichtigsten Fragen unseres Landes-theiles gehört.

Wenn ich daher gegen den vorliegenden Gesetzesentwurf Stellung nehme, so geschieht dies nicht etwa, weil ich eine Hebung unserer Rindviehzucht für nicht nöthig oder nicht möglich halte. Gegen einen derartigen Anwurf müßte ich mich entschieden verwahren.

Ich bin aber der Ansicht, daß schon das bestehende Gesetz für die Förderung der Hebung der Rindviehzucht im Mittellande nicht besonders günstig war, und daß das vorgeschlagene noch weniger entsprechend, ja geradezu undurchführbar sei.

Geben wir uns keiner Täuschung hin; wenn sich die Rindviehzucht in den letzten Jahren gehoben hat, so ist dies nicht eine Folge des Gesetzes, sondern es ist dies dem Bestreben der Einzelnen zu danken, welche in dem Bewußtsein, daß die Rindviehzucht gerade die beste Einnahmequelle bildet und heute fast der einzige Rettungsanker für sie sei, bestrebt waren, ihre Rindviehzucht zu verbessern.

Als eine üble Folge des für den Besitzer immer mit Auslagen verbundenen Lizenzirungszwanges muß hervorgehoben werden, daß uns viele schöne Stiere ver-

loren gegangen sind, da die Großgrundbesitzer und andere größere Viehzüchter ihre Stiere nicht lizenziren lassen und dieselben so zur Deckung fremder Rüge nicht verwendet werden dürfen.

So hat im Bezirke Hartberg nicht ein einziger Großgrundbesitzer einen lizenzierten Stier.

Meine Herren! Ich glaube, wir müssen uns immer klar vor Augen halten: wem soll denn eigentlich geholfen werden? Doch gewiß vor allem dem kleineren Besitzer! Nun werden aber durch die verschiedenen Zwangsmaßregeln die kleineren Besitzer geschädigt, indem ihnen in Folge derselben gerade die schönsten Stiere verloren gegangen sind, welche ihnen früher zur Verfügung standen, und es wurden die Minderbemittelten andererseits zu Kosten verurtheilt, weil sie sich selbst die Stiere beschaffen mußten.

Ich bin überhaupt gegen Zwangsmaßregeln, wo sie nicht unbedingt sein müssen, und ich weiß auch nicht, wie das Princip des Zwanges und des Polizeistabes, welcher mit dieser heute in Berathung stehenden Vorlage über unseren Kuhställen schwebt, sich mit dem Principe des Fortschrittes und der Freiheit, das Sie auf Ihre Fahne geschrieben haben, vereinigen läßt; das ist natürlich Ihre Sache, sich darüber den Kopf zu zerbrechen. Ich habe von der Verschiedenartigkeit der Verhältnisse im Ober- und Mittellande gesprochen und auch erwähnt, daß es hauptsächlich der Mangel an Geld sei, welcher die Hebung der Rindviehzucht bei uns erschwere. Diesen Umständen soll nach meiner Meinung Rechnung getragen werden, und ich glaube, dies könnte dadurch geschehen, daß wir einen Unterschied machen zwischen den Gebieten, wo bereits eigene Racen vorhanden sind, und anderen, wo dies nicht der Fall ist, und wir müssen das ohnedies vorhandene Bestreben der Grundbesitzer, die Rindviehzucht zu heben, durch vernünftige und ausgiebige Subventionen unterstützen. Wollen wir das Mittelland in eigene Zuchtgebiete einteilen, und in denselben eigene Racen einführen, so müssen wir uns vor Allem über die Frage klar sein, welche Racen am besten passen, und diese Frage ist nach meiner Ansicht noch nicht gelöst. Zum weitaus größten Theile werden wir bedacht sein müssen, möglichst schweres Vieh zu züchten. In Städten und Märkten werden die Züchter wieder auf das Melkvieh bedacht sein müssen; aus diesen Gründen halte ich auch die Aufzwingung von ganz bestimmten Racen für bestimmte Gebiete für mindestens verfrüht. (Jawohl!) Ich glaube überhaupt nicht, daß wir im Mittellande uns auf das Züchten von rein-racigen Thieren zum Export als Zuchtvieh verlegen können, weil uns dazu die Hauptbedingung, die Weide, fehlt. (Abg. Kaltenegger: Sehr richtig!)



Ich würde mir die zweckmäßigste Förderung unserer Viehzucht im Mittellande so denken: Die Stierlicenzirung soll von drei von der Bezirksvertretung gewählten Männern, Viehzüchtern, alljährlich auf Kosten des Bezirkes in Ställen der Besitzer vorgenommen werden. Diejenigen, welche ihre Thiere zur Deckung fremder Rühe hergeben, bringen an und für sich ein Opfer für das Land, wie kommen sie noch dazu, daß sie sich Auslagen machen sollen. Ich glaube nicht, daß es zuviel verlangt wäre, daß diese Kosten der Bezirk tragen soll, vielleicht würden die Großgrundbesitzer dann zu bewegen sein, ihre Stiere wieder licenziren zu lassen und dieselben dem kleinen Grundbesitzer zur Verfügung zu stellen, wofür wir sehr dankbar sein würden.

Zweitens würde ich vorschlagen, die alljährlichen Stierprämiiungen zu unterlassen (Richtig!) und das hiedurch ersparte Geld zum Ankaufe von Zuchtstieren zu verwenden. (Sehr richtig! Bravo!) Jede Bezirksvertretung soll freie Hand haben, mit dem ihr zugewiesenen Gelde zu verfügen, wie sie wolle, wie die Bezirksvertretung eben glaubt, daß es am besten zur Hebung der Rindviehzucht verwendet wird; zwingen wir diese nicht, dieses Geld nur zu Prämien verwenden zu dürfen. Ich will darüber nicht sprechen, was unsere Bauern bezüglich der Stierprämiiungen sprechen, und über den Vorgang bei einzelnen Stierprämiiungen. Aber, meine Herren, denken Sie sich, wir verwenden jährlich aus öffentlichen Cassen bei 9000 Gulden für Stierprämiiungen, würde es nicht besser sein, wenn wir jährlich für 9000 Gulden schöne Stiere kaufen und sie den Bauern schenken würden. (Gewiß!) Glauben Sie, daß dieser Vorgang die Rindviehzucht nicht bedeutend mehr heben würde? (Abg. Posch: Es käme das ganze Geld auf das Mittelland!) Aber auch im Oberlande können Sie dies thun, können auch prämiiren, wenn Sie wollen. Ich kann es nicht unterlassen, bei diesem Gegenstande auch eine andere kleine Bemerkung zu machen.

Sie werden sich erinnern, daß in der alten Schule alljährlich Prämiiungen stattgefunden haben. Es wurden die fleißigen Schüler für ihren Fleiß mit einer Prämie belohnt. Diese Prämiiung in der Volksschule haben Sie, meine Herren, aufgehoben mit der Begründung, daß der Schüler begreifen müsse, daß er nur deshalb zu lernen habe, weil es sein eigener Vortheil sei, und nicht wegen einer Prämie. Meine Herren! Bei den Kindern haben Sie vorausgesetzt, daß sie das verstehen sollen, aber beim Erwachsenen — beim Viehzüchter — setzen Sie dieses Verständnis nicht voraus, sondern wollen ihn durch Prämien erst aneifern. (Heiterkeit.) Es geht wirklich nichts über die Logik!

Rinderschauen in Verbindung mit Prämiiungen

von Rühen, Stieren und Kalbinnen sollten meines Erachtens alle fünf Jahre stattfinden; wenn sich die Sache zu oft wiederholt, überlebt sie sich, verliert an Interesse und somit auch an Werth; zum Ankaufe von schönem Zuchtvieh sollten ausgiebige Subventionen zur Verfügung gestellt werden.

Meine Herren! Ich verweise diesbezüglich auf den Vorgang in anderen Ländern, verweise insbesondere auf Niederösterreich, welches den Züchtern sehr bedeutende Summen zur Verfügung stellt. Es werden Zuchtstationen errichtet, es werden einzelnen Besitzern zum Ankaufe schöner Zuchtstiere unverzinsliche Darlehen gegeben u. s. w.; es werden in ausgiebiger Weise die Grundbesitzer mit Geld unterstützt, damit sich die Rindviehzucht heben könne. Das ist der richtige Vorgang! Uns fehlt es hauptsächlich an dem nöthigen Betriebscapitale, hier muß eingegriffen werden. Meine Herren! Weil wir glauben, daß das schon bestehende Gesetz und noch viel weniger aber das vorgeschlagene unseren Verhältnissen entspricht, und das vorgeschlagene im gegenwärtigen Stadium der Berathung nicht mehr einer derartigen Abänderung fähig ist, daß wir die Verantwortung für dasselbe übernehmen könnten, erlauben wir uns folgenden Antrag zu stellen:

„In die Berathung des vom Landesculturausschusse vorgelegten Gesetzentwurfes, betreffend die Hebung der Rindviehzucht, werde dermalen nicht eingegangen, sondern derselbe dem Landes-Ausschusse mit dem Auftrage zugewiesen, über denselben von den Bezirksvertretungen Gutachten einzuholen und dieselben auch zu befragen, welche Mittel sie für die geeignetsten zur Hebung der Rindviehzucht in ihrem Bezirke halten. Weiters wird der Landes-Ausschuß aufgefordert, sich mit den Erfahrungen anderer Länder in Bezug auf die geeignetsten Mittel zur Hebung der Rindviehzucht bekannt zu machen.“

Auf Grund der erhaltenen Gutachten und der Erfahrungen anderer Länder hat der Landes-Ausschuß ein den Verhältnissen des Landes entsprechendes Gesetz auszuarbeiten und dasselbe dem hohen Landtage in der nächsten Session zur Berathung vorzulegen.“

Ich empfehle diesen Antrag zur Annahme, weil ich hoffe, daß wir dann im nächsten Landtage einen Gesetzentwurf vor uns haben werden, welcher allen Verhältnissen des Landes entsprechen wird; denn ein gutes Gesetz soll so beschaffen sein, daß es allen Verhältnissen seines Geltungsgebietes angepaßt ist, und es ist ein Unding zu verlangen, daß die Verhältnisse sich einem Gesetze anpassen sollen. Meine Herren! Vor einigen Jahren



hat die Centrale der Landwirthschafts-Gesellschaft die Befürchtung ausgesprochen, der Landtag könne, wenn er an die Abänderung des Gesetzes, betreffend die Hebung der Rindviehzucht, gehe, dasselbe in der Weise abändern, daß es der Hebung der Rindviehzucht nachtheilig sei. (Abg. Kaltenegger: Hört!) Ich habe dieser Befürchtung damals ein Compliment an die verehrte Majorität dieses hohen Hauses angeschlossen, heute aber schließe ich mich vollaus dieser Befürchtung an und hiemit schließe ich und bitte um namentliche Abstimmung. (Bravo! Bravo!)

(Der Antrag wird genügend unterstützt.)

Abg. Dr. **Seilsberg** (M.-G. Frohnleiten): Der Herr Abgeordnete Hagenhofer hat bedauert, daß es ihm durch das Vorgehen des Obmannes des Landescultur-Ausschusses nicht möglich war, an den Berathungen über dieses Gesetz theilzunehmen. Nun weiß ich nicht, ob er mir zumuthet, daß ich incollegial oder rücksichtslos gegen Collegen bin. Gestatten Sie mir, Genaueres anzuführen, damit die verehrten Herren ersehen, daß von Seite des Ausschusses und mir mit aller Rücksicht für die verschiedenen Interessenten in dieser Frage vorgegangen wurde, und wurden, um eine eingehende Behandlung dieses Gegenstandes zu ermöglichen, durch nahezu drei Wochen eingehende Besprechungen hierüber zwischen allen hiefür sich interessirenden Herren eingeleitet und wiederholt abgehalten.

Ungeachtet der Herr Berichterstatter von Anbeginn vollkommen das Materiale beherrschte und in demselben vollkommen bewandert ist, hat es drei Wochen gedauert, bis der Landescultur-Ausschuß an die Berathung im Ausschusse gieng, um ein vollständiges Einverständnis anzustreben, und um jedem der interessirten Herren die möglichste Gelegenheit zu geben, sich an der Sache zu betheiligen und bei den Berathungen seine Wünsche auszusprechen.

Auch Herr Abgeordneter Hagenhofer hat mehrmals an denselben theilgenommen. Nachdem fast drei Wochen mit dieser Action vergangen waren, wurde vielfach der Wunsch laut, endlich die Ausschlußberathung vorzunehmen. Darnach stellte der Herr Abgeordnete Hagenhofer das Ansuchen, die Verhandlung hierüber zu verschieben, bis er im Ausschusse zugegen sei. Diese Hinausschiebung erfolgte auch zweimal dem Herrn Hagenhofer zuliebe, weil er wegen der Sitzungen des Unterrichts-Ausschusses im Landescultur-Ausschusse nicht theilnehmen konnte. Auch an einem weiteren Sitzungstage des Landescultur-Ausschusses, für welchen der Herr Abgeordnete Hagenhofer das Ansuchen um Gestattung seines Fernbleibens gestellt hat, war der Ausschuß bereit, ihm Rechnung zu tragen und hatte einen anderen Gegenstand zur Verhandlung bestimmt.

Als wir in den Ausschuß kamen, erschien der hiefür bestimmte Herr Berichterstatter nicht, er war verhindert. Bei dem vorgerückten Stadium des Landtages sah sich der Ausschuß vor die Alternative gestellt, entweder noch weiter zu warten und müßig auseinanderzugehen, oder einen anderen fertigen Gegenstand, das Viehsteuergesetz, in Verhandlung zu nehmen, und das war es, worüber Herr Abgeordneter Hagenhofer sich beklagte. Es ist daher keine Rücksichtslosigkeit gegen ihn, da der Ausschuß gedrängt war; er hatte früher gewartet, in diesem Momente drängte den Ausschuß seine Pflicht. Ich bitte dies zur Kenntniß zu nehmen.

In meritorischer Hinsicht habe ich kurz zu betonen, daß die Bemerkung des Herrn Abgeordneten Hagenhofer, dieses Gesetz solle vornehmlich für die kleinen Leute doch nützlich sein, aber in seiner gegenwärtigen Fassung diesen Zweck nicht erfüllen, unrichtig ist. Dieses Gesetz hat den einen großen Zweck im Auge gehabt: die Hebung der gesammten Rindviehzucht. Ich habe jedoch den einen Trost, daß bei allen reformatorischen Fragen, wo einzelne Interessen wenn noch so leise tangirt werden, ein Widerstand entgegentritt, dieser aber später vor der Macht der Wahrheit und der richtigen Idee zurücktritt. Es werden die Herren, die heute noch widerstreben, in kurzer Zeit zur Ueberzeugung des Ausschusses gelangen, daß diese Anträge nicht zu Gunsten einzelner Gruppen, sondern zum Besten des ganzen Landes, respective seiner Viehzucht und seines finanziellen Wohlstandes geplant sind und ausfallen werden. (Bravo! Bravo!)

Abg. **Wagner** (L.-G. Feldbach): Hoher Landtag! Wenn ich mich in dieser Angelegenheit zum Worte melde, so erachte ich es meinen Wählern gegenüber als eine Pflicht, gegen diese Vorlage Stellung zu nehmen, da ich Vertreter der Landgemeinden bin, für welche hauptsächlich dieses Gesetz geschaffen werden soll. Wenn dieses Gesetz zur Hebung der Rindviehzucht dienen sollte, so gestatten Sie mir, daß ich hier im hohen Hause auch meinen Bedenken und meiner Meinung, welche nicht der Gesetzesvorlage gleichkommt, Ausdruck zu geben mir erlaube und will ich in meiner kurzen Rede auf die Besprechung der einzelnen Paragraphen gar nicht eingehen, denn darüber wird jedenfalls später verhandelt werden, wenn überhaupt das Gesetz in die Specialberathung einbezogen werden sollte. Ich möchte mir nur erlauben, meine Aeußerung und Ansicht gegen das Gesetz im Allgemeinen abzugeben. Wenn ich mir das Interesse meiner Wähler und der anderen Besitzer auf dem Lande vor Augen halte, für welche das Gesetz eigentlich geschaffen werden soll, so muß ich sagen, daß man in dieser Vorlage in den einzelnen Bestimmungen, welche



im Berichte des Landescultur-Ausschusses enthalten sind, nicht einen besonderen Vortheil, sondern im Gegentheil bestimmte Härten findet, und zwar sind es insbesondere die Zwangsbestimmungen, welche unmöglich durchzuführen sind.

Ich hätte zunächst gegenüber dem Herrn Vorredner Abgeordneten Dr. Heilsberg etwas zu antworten, welcher sich über die Rede des Herrn Abgeordneten Hagenhofer in dieser Angelegenheit entschuldigt hat. Ich bringe dies aus dem Munde des Herrn Berichterstatters zur Kenntnis, indem derselbe mir gesagt hat, daß ihn im Landescultur-Ausschusse der Obmann zum Referiren über die Gesetzesvorlage gedrängt habe (Hört!), weil es unmöglich sei, länger zu warten. Es war damals bei der Ausschuss-Sitzung kein Vertreter der Landgemeinden anwesend; es hat wohl eine Vorbesprechung über das Gesetz stattgefunden, welche aber beim Anfang des Gesetzes geblieben ist. Die anderen Punkte wurden in der Vorbesprechung nicht berathen. Es ist daher vielleicht nicht ganz gut, daß man ein Gesetz, welches für Landwirte bestimmt ist, durchberathen hat, ohne die Gutachten deren Vertreter vollständig einzuholen oder dieselben zur Berathung einzuladen, und den im Ausschusse dazu Berufenen die Möglichkeit zu verschaffen, an der Berathung theilnehmen zu können.

Ich glaube, daß es viel besser wäre, wenn die Herren dem Antrage des Herrn Abgeordneten Hagenhofer zustimmen, daß man über dieses Gesetz noch weitere Erhebungen pflegen soll, und würde, wenn die Bezirksvertretungen, welche aus verschiedenen Gruppen zusammengesetzt und namentlich dabei auch die Landgemeinden vertreten sind, befragt und deren Gutachten eingeholt werden, dem Landes-Ausschusse ein verschiedenes, den localen Verhältnissen entsprechendes Material in Vorlage kommen, wodurch dann bei Ausarbeitung eines neuen Gesetzes auf die verschiedenen Verhältnisse im ganzen Lande Rücksicht genommen werden könnte. Aus den Aeußerungen und aus dem ganz verschiedenartigen Material glaube ich, wird es dem Landes-Ausschusse gewiß gelingen, ein günstiges, allen Theilen der Bevölkerung des Landes entsprechendes Gesetz auszuarbeiten und in der nächsten Session in Vorlage zu bringen. Ich glaube auch, daß es nicht besondere Eile hat, daß man in die Specialberathung sofort eingehe, und es ist das Gesetz auch mit einer kleinen Majorität im Landescultur-Ausschusse ausgearbeitet worden. Es wurde nicht einmal über gewisse Punkte der Central-Ausschuß der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft beigezogen und nur der Landescultur-Ausschuß hat in der Mehrheit dieses Gesetzes durchgearbeitet.

Nun, meine Herren, ich glaube nicht, daß die wenigen

Herren, welche die Vorlage durchberathen haben, alle verschiedenartigen Verhältnisse im Lande kennen, welche der Rindviehzucht erschwerend entgegenstehen und in der dringenden Geschäftsbehandlung auch unmöglich auf dieselben Rücksicht genommen haben werden. Bei der Ausdehnung und Wichtigkeit der Verhältnisse ist es nothwendig, daß man früher über die wichtigsten Punkte, welche Erschwerungen bringen, Gutachten einholt. Ich habe in Erfahrung gebracht, daß der Landes-Ausschuß und der Central-Ausschuß der Landwirthschafts-Gesellschaft diesbezüglich gar nicht gefragt wurden. Meine Herren! Wer es mit den Besitzern auf dem Lande gut meint, und das sind wir ja doch alle, wird diese Erhebungen für nothwendig finden. Ich habe von Seite des Landes-Ausschusses gehört, was gegenüber der Landbevölkerung sehr wohlwollend klingt, daß von einer Erhöhung der Steuern nicht mehr die Rede sein kann, weil vom Landmanne eine erhöhte Steuer nicht mehr verlangt werden kann. Sie wollen dem Bauernstande helfen und ich habe mich selbst gefreut, daß auch der Landes-Ausschuß geneigt ist uns an die Hand zu gehen; wenn man nun dem Besitzer wirklich helfen will und es mit demselben aufrichtig meint, dann muß man auch in anderer Richtung helfen, nicht mit den vielen Gesetzen. Lassen Sie uns auch eine Spanne weit frei, schränken Sie uns nicht gar zu viel zusammen, denn der Bauer weiß ohnehin nicht mehr, was er machen soll. Eine solche Einschränkung kann auch keine Förderung für den Besitzer sein, sondern es müßte nur ein Nachtheil sein.

Ich glaube daher, wenn Sie es gut meinen, soll man uns auch hören. Wir sind Vertreter der Landgemeinden, aber in so wichtigen Gesetzen muß man sich Zeit nehmen, man muß mit verschiedenen Anderen sprechen, und da wären die Bezirksvertretungen am Platze; man soll sie hören und man muß sie hören. Es ist kein Nachtheil dabei, wenn das hohe Haus mitstimmen wird, daß das ganze Gesetz zurückgewiesen, so dann die Gutachten eingeholt und in der nächsten Session ein gut ausgearbeitetes Gesetz eingebracht wird; das wollen wir alle und werden dafür stimmen.

Es ist die Zeit zu kurz für die Berathung des Gesetzes. Durchpeitschen kann man es allerdings, aber man soll sich mehr Zeit vergönnen und nicht am Schlusse der Session mit einer so großen Vorlage kommen.

Es drängt uns auch gar nicht, wir haben ja ohnehin ein Gesetz zur Hebung der Rindviehzucht, freilich wohl reformbedürftig, aber so große Eile hat es nicht. Wir müssen den Besitzern an die Hand gehen und es müssen Gesetze eingeführt werden, nach welchen die Besitzer unterstützt werden, wie es in anderen Ländern



bereits geschieht, wo man mit Subventionen an die Hand geht. Mit diesem Zwangsgeetze wird den Besitzern nicht geholfen werden. Ich unterstütze den Antrag des Herrn Abgeordneten Hagenhofer und möchte ersuchen, wenn die Herren doch zur Einsicht kommen und uns zustimmen möchten, daß in der nächsten Session ein derartiges Gesetz eingebracht wird. Der Landes-Ausschuß wird die Erhebungen pflegen und nach dem vorhandenen Materiale in der nächsten Session ein gut ausgearbeitetes Gesetz vorlegen. (Bravo!)

Abg. Dr. **Maday** (L.-G. Marburg): Hohes Haus! Im Namen meiner engeren Gesinnungsgeoffenen muß ich erklären, daß ich für die Zurückweisung des Gesetzes an den Landes-Ausschuß stimmen werde, und erlaube ich mir, an den Landes-Ausschuß das Ersuchen zu stellen, die Härte des § 13 wohl zu mildern, weil das Gesetz in dieser Fassung für das Unterland geradezu unannehmbar erscheint.

Abg. **Kurz** (L.-G. Stainz): Da ich sehe, daß wir uns am Schlusse der Session befinden, möchte ich nur Folgendes bemerken.

Was haben wir Grundbesitzer von einem solchen Gesetze, welches mit einer so großen Strenge — ich muß es offen sagen — gegen uns erlassen werden soll, was haben wir von demselben zu erhoffen? Blicken wir zurück auf das jetzt zu Recht bestehende Gesetz, welches bereits seit zwölf Jahren besteht, was haben wir von demselben für einen Nutzen? Es sind jetzt zwölf Jahre vorübergegangen, und ich will nicht sprechen, was vielleicht das Oberland für einen Nutzen hat, und ich will nicht sprechen vom Unterlande, denn da kenne ich die Verhältnisse nicht; aber in Mittelsteiermark ist der ganze Nutzen nur der, daß wir etliche Zuchtstiere von besserer Race haben. Was ist der weitere Erfolg? Es ist der, daß wir von diesen Zuchtstieren die Kälber haben. Was geschieht in den meisten Fällen bei uns im Mittellande mit diesen Kälbern? Ich habe schon in der vorigen Session bei Berathung der Vorschusscassen gesagt, daß uns zu einer rationellen Rindviehzucht alle möglichen Vorbedingungen fehlen. Naturgemäß werden bei uns die Kälber an den Fleischhauer verkauft. Ich glaube, wenn der Bauer ein Kalb besitzt und dasselbe für den Fleischer bestimmt ist, es wohl gleichgültig sein kann, ob der Stier reinracig war oder nicht. Der Fleischer wird um keinen Kreuzer mehr hergeben, wenn das Kalb von einem reinracigen Zuchtstiere ist! Und ich glaube, der Gast im Hôtel wird auch nicht fragen nach einem reinen Racenbraten (Heiterkeit), sondern er will nur einen Kalbsbraten. Bei uns wird es wenig Eindruck machen, weil überhaupt von einer größeren, besonderen Viehzucht bei uns nicht die Rede ist.

Besonders möchte ich mich aber auch gegen den § 13 ebenso wie der Herr Vorredner im vorhinein entschieden verwahren, weil es darin heißt, daß nur mit besonderer Erlaubnis des Bezirks-Ausschusses eine andere Race von einzelnen Besitzern gezüchtet werden darf, als wie im Bezirke vorgeschrieben ist. Diesen Satz können Sie mit goldenen Lettern an unseren Kuhstallthüren aufpicken. Wenn die Thüre aufgemacht wird, so wird man nur jene Kuh darin finden, welche sich der arme Besitzer anschaffen kann.

Solche Sachen werden unsere Rindviehzucht nicht heben!

Ich will auf die weiteren Ausführungen verzichten; es ließe sich wohl sehr viel sagen; um mich kurz zu fassen, möchte ich meine Aeußerung dahin abgeben, daß ich mit dem Antrage des Herrn Abgeordneten Hagenhofer vollkommen einverstanden bin. (Bravo!)

Abg. Dr. **Heilsberg** (M.-G. Frohnleiten): Auf das vom Herrn Abgeordneten Wagner Gesagte habe ich nur zu bemerken, daß ich über Ansuchen des Herrn Abgeordneten Hagenhofer demselben versprochen, daß wir seine Anwesenheit abwarten wollen. Wir haben das auch einigemal gethan, wollten es auch in jener Sitzung thun, wo über das Gesetz dann doch verhandelt wurde, und hat dazu der Zufall geführt, daß der Ausschluß versammelt war, um den Bericht eines anderen Herrn Referenten entgegenzunehmen, der dann aber nicht erschien. Angesichts der Alternative, wieder unthätig auseinanderzugehen und das Gesetz, das schon allzulange (mehrere Wochen) in Vorbereitung stand, weiter hinauszuschieben, was man schon mehrmals wegen Herrn Hagenhofer gethan, wurde endlich darüber verhandelt. Der Herr Abgeordnete Hagenhofer weiß recht gut, daß er meritorisch nichts an dem Ergebnisse geändert hätte, da es nahezu einstimmig angenommen wurde. Auf die Bemerkung, ich hätte den Herrn Referenten genöthigt zu referiren, muß ich erwidern, daß der Herr Referent über Beschluß des Ausschusses eingeladen wurde, das Referat einzuleiten.

Abg. Graf **Rottulinsky** (G.-G.-B.): Hoher Landtag! Das in Berathung stehende Gesetz ist gewiß ein sehr wichtiges, und ich halte es für dringlich, weil das jetzt in Kraft stehende Gesetz in mehrfacher Beziehung nicht vollkommen den Bedürfnissen entspricht.

Ich bedauere nur, daß in Folge des Antrages Hagenhofer auf die Zurückweisung an den Landes-Ausschuß wir neuerlich darauf verzichten müssen, und dies die Dauer eines Jahres bedeutet.

Ich würde auch nach meiner unmaßgeblichen Meinung die Einholung der Gutachten der Bezirksvertretungen nicht für unbedingt nothwendig halten, weil



in dieser Frage vom Landes-Ausschusse ein Gutachten der k. k. Landwirthschafts-gesellschaft und eine Enquête der Districtsobmänner einberufen worden ist, also eine Enquête jener Berufsfachmänner, welche seit Jahren dieses Gesetz gehandhabt haben und am besten in der Lage sind, diesfalls ein Urtheil abzugeben. Ich erkenne auch nicht, daß die Vorlage des Landescultur-Ausschusses wenigstens nach meiner Ansicht in vielfacher Beziehung abänderungsbedürftig ist, und halte die Anregung, die Herr Abgeordneter Hagenhofer gegeben hat, in vielfacher Beziehung für beachtenswerth, und wäre der Meinung, daß Herr Abgeordneter Hagenhofer bei der Specialberathung sehr gut seine Anträge in Form von Amendements in das Gesetz bringen könnte. Die Erfahrung hat aber leider erst in jüngster Zeit bei der Berathung eines anderen Gesetzes gezeigt, daß eine so eingreifende Amendirung einer Vorlage in einer Plenarversammlung des Landtages schwer durchführbar ist, und dürfte es sich daher empfehlen, die Vorlage an den Landescultur-Ausschuß zurückzuweisen, wenn nicht die Zeit bereits so vorgerückt wäre. Da es nicht zu erwarten ist, daß der Landescultur-Ausschuß noch in diesen wenigen Tagen mit einer neuen Vorlage vor das hohe Haus kommen kann, sehe ich mich bestimmt, dem Antrage des Herrn Abgeordneten Hagenhofer auf Zurückweisung an den Landes-Ausschuß zuzustimmen. (Bravo! Bravo!)

Abg. **Pirchegger** (L.-G. Bruck): Hohes Haus! Ich habe den Inhalt der in Verhandlung stehenden Vorlage durchgesehen und gefunden, daß man einerseits wirklich den guten Willen hat, für die viehzuchttreibende Bevölkerung Gutes und Nützlichendes zu schaffen. Allein man denkt sich oft Gutes, so daß man dann bei ähnlichen Momenten hie und da über Ziel und Maß hinauschießt. Bei dieser Vorlage, glaube ich, ist dies auch der Fall. Ich will nicht einzelne Paragraphen, so in dieser Vorlage angeführt erscheinen, in Erwägung ziehen, weil manche von denselben so stylisirt sind, daß deren Wortlaut für eine gedeihliche Viehzucht nicht zutreffend ist, sondern möchte mir auch unter Anderem erlauben, den Paragraphen 27 dieser Gesetzesvorlage etwas hervorzuheben. Dieser Paragraph besagt, die Strafbestimmungen werden von der politischen Bezirksbehörde, in deren Verwaltungsgebiet die Uebertretung begangen worden ist, gehandhabt. Gegen das Straferkenntnis geht die binnen 14 Tagen einzubringende Berufung an die politische Landesbehörde u. s. w.

Wenn nun die Strafbestimmung wegen Uebertretung des Gesetzes nicht mehr wie bisher den Gemeinden, sondern der politischen Bezirksbehörde übertragen wird, so möchte ich schon gegen diesen Punkt Stellung nehmen, denn wir wissen schon und können es leicht ermessen,

welch' schlimmen Folgen wir da mit unserer Viehzucht ausgesetzt sind. Ich glaube, es sind diesbezüglich keine triftigen Gründe vorhanden, daß man den Gemeinden das Strafrecht abnimmt. Wenn man schon zu Gunsten unserer Viehzucht irgendwelche Bestimmungen treffen will, um vielleicht diese oder jene Sache zu fördern, wird man mit lauter Zwangsmaßregeln den Zweck auch nicht erreichen, umsoweniger, weil dadurch unter der Bevölkerung zumeist nur Erbitterung hervorgerufen wird. Man soll doch den fleißigen und thätigen Bauernstand in unserem 19. Jahrhundert nicht erst als solchen hinstellen, als wenn es wirklich so nothwendig wäre, in jeden Kuhstall die Polizei hineinzunehmen; wenn wir nur die nöthigen Mittel, ein gutes und vernünftiges Gesetz haben, dann, meine verehrten Herren, seien Sie versichert, wirthschaften werden wir schon. Wenn aber einmal Grund und Boden nur der Capitalwirthschaft unterworfen und so mit Schulden belastet ist, wie dies bei den Bauern unserer schönen Steiermark leider der Fall ist, dann darf es nicht Wunder nehmen, wenn der Opfersinn für diese oder jene Sache zu schwinden beginnt! So umständlich und genau diese Gesetzesvorlage über die Hebung der Rindviehzucht ausgearbeitet ist, so vermisse ich doch Eines; bei uns im Oberlande kann nur dann eine ertragsfähige Viehzucht sein, wenn gute und entsprechende Viehweiden vorhanden sind. Meine Herren! Hier stoße ich auf etwas; der § 2, Absatz c, des Gesetzentwurfes spricht allerdings von der Förderung der Alpenwirthschaft; aber wir Grundbesitzer im Enns- und Mürzthale und den Seitenthälern im Vor- und Mittelgebirge haben keine Almwirthschaft, haben Brandweiden, die vor Jahrhunderten benützt wurden und welche nur durch das Brandenculturfähig gemacht wurden.

Wenn nun heute ein Grundbesitzer in meinem Wahlbezirke brandet, um günstige Viehweiden zu erzielen, so wird er von diesem oder jenem Forstbeamten angezeigt und, wie man weiß, von der politischen Bezirksbehörde nicht wenig bestraft.

Ich möchte nun fragen: wie stimmt denn ein solches Vorgehen von Seite der Forstbeamten und der politischen Bezirksbehörde mit der in Verhandlung stehenden Vorlage zusammen? Wenn sich der Viehzüchter gegen dieses Gesetz künftighin vergeht, kann er von der politischen Bezirksbehörde nach dem § 26 von 2—10 fl., je nach Umständen, bestraft werden. Trachtet er gute Viehweiden zu erzielen, wird er ebenfalls bestraft. Es widerspricht, meine Herren, eines dem anderen. Ich möchte bei dieser Sachlage insbesondere nochmals Se. Excellenz den Herrn Statthalter freundlichst gebeten haben, diesen unseren Weidencalamitäten Abhilfe zu verschaffen. Denn was nützt es dem Bauernstande, wenn



ihm nahegelegt wird, daß die Viehzucht das Einzige ist, was ihm einen Ertrag abwirft, wenn ihm die Weiden fehlen; oder was nützt es dem Bauernstand, möchte ich den Herrn Berichterstatter fragen, wenn gepredigt wird, er soll nur diese oder jene Viehrace züchten, wenn ihm das Geld und noch dazu die Arbeitskräfte fehlen?

Der Bauernstand gleicht heute nur mehr einem absterbenden Baume, welcher nur wenige grüne Zweige besitzt, und ich glaube, dieser absterbende Baum läßt sich durch solche Zwangsmaßregeln auch nicht fruchtbringend machen.

Ich möchte daher ebenfalls beantragen, diesen Gesetzentwurf nochmals an den Landes-Ausschuß zurückzuweisen, um weitere Erhebungen zu pflegen und in der nächsten Session Bericht erstatten zu können. (Bravo! Bravo!)

Abg. Morre (M.-G. Leibnitz): Hohes Haus! Mit Rücksicht auf die vorgerückte Session und nachdem zum Gegenstande ausschließlich nur die Herren Contradictor gesprochen haben, glaube ich den Antrag auf Schluß der Debatte einbringen zu müssen. (Bravo!)

Landeshauptmann: Herr Abgeordneter Morre hat den Antrag auf Schluß der Debatte gestellt . . .

Abg. Sutter (St.-G. Fürstenfeld): Ich habe mich früher zum Worte gemeldet.

Landeshauptmann: Bei mir haben sich nur die Herren Abgeordneten Posch, Kaltenegger und Proboisch gemeldet.

Abg. Sutter: Die Herren hier können bezeugen, daß ich aufgestanden bin.

Landeshauptmann: Es ist ein Irrthum, wenn ein Herr Abgeordneter der sich erhebt, glaubt, sich zum Worte gemeldet zu haben. Ich habe das Haus zu befragen, ob auch Herr Abgeordneter Sutter im Schlusse der Debatte sprechen darf. (Zustimmung.)

Weiters muß ich an das hohe Haus die Frage stellen, ob es den Antrag auf Schluß der Debatte annimmt.

(Schluß der Debatte wird angenommen.)

Ich erlaube mir, die Zustimmung des hohen Hauses voraussetzend, den Herrn Abgeordneten Sutter auf der Rednerliste vor den Herrn Abgeordneten Proboisch zu setzen.

Abg. Posch (L.-G. Liezen): Hoher Landtag! Ich fühle mich veranlaßt, meine Abstimmung, welche für die Zurückweisung an den Landes-Ausschuß abgegeben wird (Bravo! Bravo!), mit einigen Worten zu motiviren, und zwar im offenen Hause zu motiviren, damit

alle Mitglieder die Motive kennen lernen, von welchen ich bei Zurückweisung dieses Antrages ausgehe. Ich bin für die Zurückweisung an den Landes-Ausschuß darum, weil in diesem Gesetze ganz andere Principien aufgenommen sind, als sie anlässlich der vom Landes-Ausschuße einberufenen Enquête, an welcher beinahe sämtlichen Districtsobmänner des Landes theilgenommen haben, zur Durchführung des Gesetzes, betreffend die Hebung der Rindviehzucht, aufgestellt worden sind, nämlich die der zwangsweisen Licencirung aller im Lande vorhandenen Zuchtstiere, auch derjenigen, welche von Grundbesitzern als Privatpersonen zum Zwecke ihrer Zucht gehalten werden. Nachdem die Festsetzung bestimmter Racen in bestimmten Zuchtgebieten heute noch nicht abgeschlossen ist und noch immer Versuche in den einzelnen Landestheilen gemacht werden, welche Race für die Gegend mit Rücksicht auf die climatischen Verhältnisse, mit Rücksicht auf die Bodenbeschaffenheit und das vorhandene Futter die beste ist, hat man doch in diesem Gesetzentwurfe die Versuche erschwert, nachdem sich Niemand der Gefahr aussetzen wird, derartige Versuche zu machen, wenn er nicht die Sicherheit hat, daß es ihm möglich ist, diese Versuche auch fortzusetzen. Die Fortsetzung eines solchen Versuches kann ihm unmöglich gemacht werden, wenn die Thierschaucommission eines Bezirkes einzelne Racen im Bezirke, welche von einzelnen Mitgliedern oder größeren Grundbesitzern gehalten werden, ausschließen will, weil im § 13 dieses Gesetzes nur gesagt ist, daß die Thierschaucommission einen derartigen Zuchtstier licenciren „kann“, aber nicht ausgesprochen ist, daß sie „muß“. Es kann daher der schönste Stier, der im Bezirke vorhanden ist, wenn er aber nicht derjenigen Race angehört, welche vorderhand oder vorübergehend ausschließlich als die geeignetste Race anerkannt ist, von der Nachzucht ausgeschlossen werden. Ja, es könnte der Fall eintreten, nachdem ich selbst Districtsmitglied einer solchen Thierschaucommission bin — es sind mir solche Fälle bekannt —, daß der Districtsobmann eigene Zuchttracen hat, die im ganzen Bezirke nicht üblich sind, und daß es geschehen könnte, daß die Thierschaucommission, respective der Bezirks-Ausschuß oder die Gauvorsteher den Beschluß fassen, solche nicht zur Licencirung als zulässig erklären und es selbst dem Districtsobmann unmöglich gemacht werden könnte, seine eigene Zucht im Bezirke fortzusetzen. Mit Rücksicht auf dieses Princip, welches bisher nicht besprochen wurde, wo man zwischen Thür und Angel abstimmen soll, ob man dieses Princip annehmen oder ablehnen soll, glaube ich, wäre es angezeigt, daß diese Frage an den Landes-Ausschuß nochmals zurückgeleitet werde, weil auch dann erwogen werden kann, ob man wirklich



so weit gehen darf, daß man die Zwangslizencirung für alle Stiere im Lande vorschreiben kann.

Allerdings hätte die Rede des Collegen Hagenhofer eigentlich mich dafür bestimmen können, für eine Zwangs-Lizencirung auch für Privatstiere einzutreten, nachdem er nachgewiesen hat, daß in Mittelsteiermark oder in seiner Umgebung in der Regel die Großgrundbesitzer zu diesem Zwecke die Stiere nicht licenciren lassen, damit sie eine gute Auszucht haben, den nicht licencirten Stier der Umgebung nicht für die Fortzuchtung zur Verfügung stellen zu müssen.

Wenn dieses Verhältnis thatsächlich und nicht nur im Mittellande, sondern auch im Unterlande bestehen sollte, wäre das ein Motiv für mich, dieser Maßregel zuzustimmen.

Ich kann Sie aber versichern, daß in meiner Umgebung im Oberlande es wenige Grundbesitzer gibt, welche sich demonstrativ von der Licencirung ihrer Stiere ferne halten, und welche nicht ihre Stiere der Umgebung zur Nachzucht zur Verfügung stellen.

Wenn schon einige davon Widerstand leisten wegen des in Kraft bestehenden Gesetzes und sich davon ausgeschlossen haben, so sind sie nach und nach zur Ueberzeugung gekommen, daß es besser ist, ihre Stiere der Umgebung zur Verfügung zu stellen, weil sonst die Thierchau-Commission genöthigt war, der Gemeinde aufzutragen, einen Stier anzuschaffen und der betreffende Großgrundbesitzer in der betreffenden Gemeinde vermöge der Erhöhung der Steuerleistung auch zur Anschaffung des Stieres einen Beitrag leisten mußte, und es daher vorgezogen hat, um diese Auslagen zu ersparen, die Stiere zu licenciren und der Umgebung zur Verfügung zu stellen.

Auch dem weiteren Wunsche, welcher berührt wurde, daß das Strafrecht den Gemeinden abgenommen und den politischen Bezirksbehörden überwiesen werden soll, auch diesem Principe kann ich für meine Person die Zustimmung nicht geben, nachdem man auch hier wieder, allerdings nicht zur Erleichterung der Aufgaben der Gemeinden, ein Stück Autonomie wegnehmen will, sondern weil man glaubt, daß die Gemeinden ihre Schuldigkeit nicht thun; das Lästigste bleibt immer den Gemeinden; die politischen Bezirksbehörden fällen die Straferkenntnisse, die zwangsweise Eintreibung des Geldbetrages bleibt aber den Gemeinden übrig, und, meine Herren, die Eintreibung des Strafbetrages, das ist dasjenige, was den Gemeinden lästig fällt.

Mit Rücksicht auf alle diese Verhältnisse und nachdem ein Jahr für dieses Gesetz kein so großer Zeitabschnitt ist, erkläre ich, daß ich für die Zurückweisung an den Landes-Ausschuß stimmen werde. (Bravo! Bravo!)

Abg. **Kaltenegger** (L.-G. Umgebung Graz): Hoher Landtag! Wir leben wirklich im Zeitalter des Dampfes, unsere Gesetzesfabrikation geht so rasch von statten, daß wir nur staunen müssen. Allerdings erleben wir, daß, wenn ein Gesetz im Ausschusse vermeintlich noch so gut durchberathen wird, im Plenum sich eine Menge Anstände ergeben.

Bei diesem in Verhandlung stehenden Gesetze ist die Sache aber umso gefährlicher geworden, als thatsächlich, wenn das Gesetz nicht noch einmal an den Landes-Ausschuß zurückgeht und über dasselbe nicht die eingehendsten Erhebungen gepflogen werden, meiner Ansicht nach, für den Bestand des Gesetzes zweifellos ein großer Schaden erwachsen würde. Ich setze voraus, daß das hohe Haus die Erwägung, welche für die Rückweisung gegeben wurde, würdigt, und möchte bei dieser Gelegenheit dem verehrten Landes-Ausschusse nur meine Meinung zur Kenntniß bringen, damit er dieselbe berücksichtigen möchte. Ich gehe da vom Gesichtspunkte meines Wahlbezirkes aus, und muß erklären, daß die Wählerschaft in meinem Wahlbezirke die Viehzucht nicht betreibt, das heißt, daß sie nicht züchtet, sondern auf die sogenannte Milchwirtschaft angewiesen ist. Dies setzt voraus, daß, wenn die Kuh ausgenützt ist, man dieselbe abstoßt und wieder frische Kühe ankauft. Nun ist die Thatsache zu verzeichnen, daß jetzt fast keine guten Kühe mehr zu bekommen sind. Wir sind nun an Obersteier angewiesen; von dort beziehen wir unsere Kühe. Mir ist von einem dortigen Besitzer bekannt, daß die Klage eine allgemeine sei, daß sie nicht mehr so viel züchten können, weil die Weideverhältnisse so ungünstige seien, daß sie wegen Futtermangel nicht das nöthige Vieh halten können und geben des weiteren auch den Jagdverhältnissen die Schuld.

Ich möchte den hohen Landes-Ausschuß auf diese Frage besonders aufmerksam machen und bitten, daß er derselben seine größte Aufmerksamkeit schenke. Wenn wir nicht ein Jagdgesetz erhalten, daß diese übermäßige Ueberhegung des Wildes einigermaßen einzuschränken geeignet ist, wenn nicht die Weideverhältnisse geregelt werden, daß der Bauer wieder Vieh halten kann, hat das ganze Rindviehzuchtgesetz, wenn es noch so gut gemacht ist, gar keinen Werth.

Die erste Bedingung, wenn wir Vieh züchten wollen, ist, daß wir genug Futter haben, wenn das nicht vorhanden ist, hilft das Gesetz gar nichts.

Von diesem Standpunkte aus, möchte ich den hohen Landes-Ausschuß auf das Dringendste gebeten haben, dieser Frage die größte Aufmerksamkeit zu schenken und vielleicht mit dem Rindviehzuchtgesetze lieber zu warten, bis diese wichtige Frage gelöst sein wird. Ich bitte



um Rückverweisung dieses Gesetzes an den Landes-Ausschuß.

Abg. **Hagenhofer** (L.-G. Hartberg): Hoher Landtag! Um die von mir eingangs meiner Rede gemachte Bemerkung nicht vielleicht der Gefahr auszusetzen, daß sie falsch verstanden wird, muß ich schon noch einmal das Wort ergreifen, um den Sachverhalt vollkommen klarzustellen. Am Mittwoch den 31. Jänner habe ich den Herrn Obmann am Schlusse der Landescultur-Ausschußsitzung ausdrücklich ersucht, er möge Montag den 5. Februar, für welchen Tag die nächste Sitzung des Landescultur-Ausschusses bestimmt war, diesen Gegenstand nicht in Berathung ziehen. Derselbe hat mir dies auch ausdrücklich versprochen. Ich konnte Montag nicht kommen, weil ich eine Versammlung von Grundbesitzern, betreffend die Bezugsbedingungen für Viehfalz, einberufen hatte. Ich habe dies auch dem Herrn Dr. Heilsberg gesagt. Ich staunte nicht wenig, als ich Dienstag hörte, daß der Herr Obmann den Herrn Referenten geradezu verhalten hatte, über diesen Gegenstand zu referiren. Darum handelt es sich. Der Herr Obmann hat über mein Ersuchen versprochen, daß dieser Gegenstand an diesem Tage nicht zur Verhandlung kommt; dieses Versprechen ist aber leider nicht gehalten worden. So ist die Thatsache.

Abg. **Sutter** (St.-G. Fürstenfeld): Hohes Haus! Ich werde kurz sein. Daß von der anderen Seite des hohen Hauses die Rückverweisung des Gesetzentwurfes zur Hebung der Rindviehzucht an den Landes-Ausschuß beantragt wird, wundert mich nicht, wohl aber daß von dieser Seite Einwendungen dagegen erhoben werden. Es kann nicht gesagt werden, daß dieses Gesetz nicht hinlänglich durchberathen worden wäre. Alle dazu berufenen Körperschaften haben ihre Zustimmung in Gutachten und in Worten abgegeben. Es kann auch nicht gesagt werden, daß irgend Jemand übersehen worden wäre. Die Districts-Obmänner haben an diesem Gesetze gearbeitet, es ist auch vom Central-Ausschusse der Landwirthschafts-Gesellschaft durchberathen worden. Ebenso wurde es auch von allen Parteien und deren Mitgliedern, die sich mit Landwirthschaft befassen, durchberathen. Wenn Sie die Zurückweisung an den Landes-Ausschuß beantragen, so wollen Sie damit nur sagen, daß Sie kein Gesetz wollen und daß das Gesetz abgelehnt wird. (Lebhafter Widerspruch.) Sie sind gegen neue Gesetze, und wenn Sie heuer die Zurückweisung an den Landes-Ausschuß beantragen, so thun Sie es nächstes Jahr wiederum. Ich sehe das Schicksal der Vorlage beinahe voraus und verzichte auf weitere Ausführungen.

Abg. **Probošić** (L.-G. Weiz): Ich muß mich doch verwahren gegen die Annahme, als ob ich und meine

Gefinnungsgegnossen der Gesetzesvorlage mit der Zurückweisung an den Landes-Ausschuß gleichsam ein ehrenvolles Begräbniß bereiten wollten. Nein! Wir sind von der Wichtigkeit der Hebung der Rindviehzucht zu sehr überzeugt, als daß wir solche Hintergedanken haben möchten, wir hätten vielmehr zur Annahme des Gesetzes, wenn es eben annehmbar wäre, die Mitwirkung nicht versagt, und nicht den Antrag auf Zurückweisung an den Landes-Ausschuß gestellt.

Was uns bewegt, daß wir den Antrag auf Zurückweisung an den Landes-Ausschuß gestellt haben, sind die Erwägungen, daß diese Gesetzesvorlage so wesentliche Abänderungen erfahren hat gegenüber den Wünschen der Landwirthschafts-Gesellschaft, sowie der vom Landes-Ausschusse einberufenen Enquête und des Landes-Ausschusses selbst, welcher die Vorlage eingebracht hat, und zwar besonders durch Aufstellung des Principes wegen der obligatorischen Licencirung, für welches nicht einmal eine Erhebung dahin gepflogen worden ist, wie weit die Tragweite dieses Gesetzes geht, beziehungsweise wie viel dergleichen gegenwärtig nicht licencirte Stiere in den verschiedenen Landestheilen sind. Da kann man doch nicht ohne wichtige Bedenken in die Berathung eingehen.

Warum soll man die Bezirksvertretungen nicht fragen, diese sollen ja ihre Hand zur Ausführung des Gesetzes reichen und sie werden sie viel freudiger hergeben, wenn man ihren Wünschen Gehör schenkt. Wenn man fürchtet, daß die Gutachten sehr verschieden sein werden, so ist der Beweis hiefür nur in der Verschiedenheit der einzelnen Theile unseres Landes gelegen. (So ist es!) Ich möchte auch, wenn der Antrag auf Zurückweisung an den Landes-Ausschuß angenommen wird, speciell den hohen Landes-Ausschuß bitten, er möge bei seinen Studien die Abänderung des Principes der Prämiirungen in das Princip der Subventionirung in's Auge fassen, wie dieß schon mehrere Redner angedeutet haben. Es drängt ja nicht, wir haben ja gegenwärtig schon ein Gesetz. Im Motivenbericht sagt der Landescultur-Ausschuß auf Seite 3, daß sich die bäuerliche Bevölkerung daran gewöhnt hat.

Es hat den Anschein, als wenn man kaum abwarten könne, daß sich die Bevölkerung an ein Gesetz gewöhnt hat, um schon ein neues Gesetz zu schaffen. Es ist besser, wir warten und machen ein gutes Gesetz, als wenn in Uebereilung ein Gesetz entsteht, welches Mängel hat; denn nur ein solches Gesetz, welches den Wünschen der Bevölkerung entspricht, und den Verschiedenheiten der einzelnen Landestheile Rechnung trägt, wird segensreich wirken.

(Die Debatte wird hierauf geschlossen.)



Berichterstatter Dr. Freiherr von Stöck: Hohes Haus! Ich habe mich zunächst, nachdem speciell meine Person als Berichterstatter erwähnt worden ist, darüber zu äußern, was Herr Abgeordneter Hagenhofer über den Umstand gesagt hat, daß die Berathung des Gesetzentwurfes, betreffend die Hebung der Rindviehzucht, im Ausschusse in seiner Abwesenheit vorgenommen worden ist. Ich kann nur bestätigen, was Herr Abgeordneter Dr. Heilsberg gesagt hat und möchte nur noch einiges zur Aufklärung bemerken.

Der Obmann des Landescultur-Ausschusses Herr Dr. Heilsberg hat mich eingeladen, Bericht zu erstatten. Ich habe damals allerdings im Ausschusse mich geäußert, daß es mir unangenehm sei, in Abwesenheit eines Vertreters jener Partei über diesen Gegenstand zu berichten.

Herr Dr. Heilsberg hat mich aber zu dieser Berichterstattung als Obmann des Ausschusses zwar aufgefordert, aber nicht gezwungen. Es ist selbstverständlich, daß von einem Zwange, wie Herr Abgeordneter Hagenhofer bemerkt hat, wie bei einer militärischen Disciplin, keine Rede sein kann. Selbstverständlich kann der Obmann einen Abgeordneten, dem ein Referat zugewiesen ist, auffordern, über das Referat, welches er fertiggestellt hat, Bericht zu erstatten, und es ist selbstverständlich, daß man nicht „nein“ sagen kann, wenn man dagegen keinen triftigen Grund einwenden kann. Es war aber durchaus nicht absichtlich geschehen, daß man in Abwesenheit eines Vertreters jener Partei Bericht erstattet hat.

Es ist dies nur einem zufälligen Umstande zuzuschreiben. Ich kann übrigens nur den Worten des Herrn Dr. Heilsberg zustimmen, daß an dem Resultate auch dann nichts geändert worden wäre, wenn Herr Abgeordneter Hagenhofer damals anwesend gewesen wäre, da eben der Beschluß, wie ihn der Landescultur-Ausschuß gefaßt hat, keine Aenderung erlitten hätte, indem derselbe einstimmig angenommen worden ist.

Was das Meritorische des Antrages betrifft, so muß ich constatiren, daß die meisten der Herren, welche zum Antrage gesprochen haben, von meinem Vorgange abgewichen sind und sich thatsächlich in die Specialdebatte eingelassen haben, indem sie einzelne Paragraphen herausgegriffen und einer Kritik unterzogen haben, und damit der Antrag motivirt worden ist, den Gesetzesentwurf an den Landes-Ausschuß zurückzuweisen.

Ich muß um Verzeihung bitten, wenn ich ebenfalls einige Punkte aus dem Gesetze herausgreife, da sonst eine Beantwortung nicht möglich wäre.

Es wurden bezüglich des Gesetzentwurfes, wie er nun vorliegt, die meisten Neuerungen, die in demselben

in Vergleich zum alten Gesetze vorkommen, von einem oder dem anderen Herrn Abgeordneten beanstandet, und demgemäß der Antrag gestellt, den Entwurf an den Landes-Ausschuß zurückzuweisen.

Was ist nun wesentliches Neues geschehen? Man hat die Regional-Ausstellungen fallen gelassen und durch Stier- und Rinderschauen, welche in den einzelnen Gerichtsbezirken abgehalten werden sollen, ersetzt. Der Grund, warum wir die Regional-Ausstellungen in das neue Gesetz nicht hinübergenommen haben, liegt darin, weil sie sich nicht bewährt und nicht die Erfolge gehabt haben, die man erwartet hat. Die Ausstellungsdistricte haben sich als zu groß erwiesen, um allen einzelnen Viehbesitzern die Möglichkeit zu geben, auf der Ausstellung vertreten zu sein. Bei der großen Ausdehnung der Districte können sich nur die größeren Viehzüchter betheiligen oder nur solche, die in der nächsten Nähe des Bezirkes oder Ausstellungsortes ihren Wohnsitz haben, während die anderen nicht kommen können.

Ein weiterer Grund lag darin, daß jährlich nur drei Ausstellungen in Steiermark stattfanden, so daß manche Districte lange Zeit nicht an die Reihe gekommen sind. Es gibt Districte, in welchen zehn Jahre und länger keine Ausstellung abgehalten wurde; während andere oft zwei bis drei hatten; es war deshalb eine gleichmäßige Vertheilung der Prämien nicht zu erreichen.

Außerdem sind in manchen Bezirken die Ausstellungen in zu kostspieliger Weise veranstaltet worden.

Es liegt übrigens ein Bericht vor, welcher von der Landwirthschafts-Gesellschaft ausgegangen und vom Landes-Ausschusse einer Enquete vorgelegt worden ist, welche damit ebenso, wie der Landes-Ausschuß einverstanden war. Der Landescultur-Ausschuß hat sich im Principe ebenfalls dem Antrage angeschlossen und nur die eine Aenderung gemacht, jene Rinderschauen nicht alle zwei, sondern alle drei Jahre stattfinden zu lassen. Ich habe mir im Ausschusse erlaubt zu beantragen, die Rinderschau nur alle vier Jahre zu veranstalten, weil die Preise viel zu klein sind, um der Bevölkerung ein Interesse an der Ausstellung zu verschaffen. Die einzelnen Bezirke hätten dann beiläufig 150 bis 250 Guldenpreise bekommen. Ordentliche Rinderschauen wird man durch diese Maßregel nicht leicht zu Stande bringen können. Der Landescultur-Ausschuß hat einen Mittelweg eingeschlagen, und den Zeitraum, in welchem diese Rinderschauen aufeinander folgen sollen, auf drei Jahre festgesetzt.

Wenn jemand damit nicht einverstanden ist, so ließe sich dies, wie dies bei anderen Gesetzentwürfen schon geschehen ist, leicht in der Special-Debatte abändern.



Ein weiterer Umstand, der in diesem Gesetze neu ist, wurde ebenfalls besonders angegriffen. Es ist dies das System der Licencirung, welches in Steiermark schon vor 25 Jahren eingeführt wurde, aber in der ersten Zeit nicht ordentlich zur Ausführung kam. Erst mit dem Gesetze vom 9. Jänner 1882 ist dasselbe zur vollen Durchführung gekommen und hat in vielen Landestheilen zu einer rationelleren und besseren Viehzüchtung geführt. Trotzdem können wir nicht leugnen, daß es eine unvollständige Maßregel ist, indem nach diesem Gesetze nur diejenigen Stiere licencirt werden müssen, welche zum Belegen fremder Thiere verwendet werden. Es ist kein Zweifel, daß diese Maßregel eine unvollständige ist. Wie man es für nothwendig gefunden hat, einen Theil der vorhandenen Stiere der Licencirungspflicht zu unterziehen, ebenso sollten auch die übrigen Stiere zur Licencirung herangezogen werden, weil es Thatsache ist, daß ein großer Theil der vorhandenen Stiere einer Unterzucht nicht unterzogen wird, und ebenso auch Thatsache ist, daß zur Licencirung meistens nur die Besseren geführt werden, die Minderwerthigen aber nicht.

Es ist weiters ganz gewiß, daß die Frage der Hebung der Rindviehzucht und die Besserung der Viehverhältnisse nicht im Interesse des Einzelnen allein gelegen ist, sondern in dem der Allgemeinheit. Hier geht es nicht so, wie bei Geschäftsleuten, wo der eine zu Grunde geht und der andere blüht, sondern diesfalls steht es in dieser Beziehung so, daß, wenn viele Einzelne ein schlechtes Vieh züchten, darunter die Gesamtheit leidet; denn das ganze Gebiet kommt in schlechten Ruf, und zahlt man sodann schlechtere Preise, wenn auch Einzelne in dieser Gegend ein gutes Vieh züchten. Ich will auf die weiteren Fragen, die eingewendet werden, nicht eingehen, denn dies würde zu weit führen.

Ich will nur constatieren, daß eine solche Maßregel von höchstem Nutzen wäre. Es ist Thatsache, daß solche Maßregeln in anderen Ländern existiren, wie z. B. in der Schweiz, und zwar in noch strengerer Form, wie sie hier vorgeschlagen werden und dort von großer Wirkung gewesen sind.

Es ist weiter Thatsache, daß auch in Deutschland in manchen Gegenden die Bevölkerung freiwillig solchen Maßregeln sich unterwirft, welche noch strenger sind als die vorgeschlagenen. Gesetze sind dort nicht immer nöthig; es bildet sich dieses im Genossenschaftswesen aus, und ich zweifle nicht daran, daß dies in Steiermark auch einmal auf die eine oder die andere Art geschehen wird. Es ist richtig, daß, wenn die Vertreter der Landgemeinden mit diesem Gesetze nach Hause kommen, es den Wählern leicht sein wird, Vorwürfe zu machen. Es handelt sich um einen Fall, wo der Ab-

geordnete sagen muß, es ist gut, während sich die Wähler damit nicht so rasch einverstehen können. Trotzdem glaube ich, daß sie zustimmen sollten, und es wird dann eine Zeit kommen, wo man ihnen dafür dankbar sein wird. Will man diesem Punkte übrigens nicht zustimmen, so könnte man den Paragraphen streichen und die Fassung lassen, wie im alten Gesetze, wo eben nur beschränkte Licencirungen eingeführt waren.

Was die andere Einwendung betrifft, daß die Versuche bezüglich einzelner Racen noch nicht abgeschlossen sind, so sind dies Detailfragen, die die Reform nicht stören können. Das Gesetz gibt die Möglichkeit, Ausnahmen machen zu können, und wenn man noch Versuche macht und eine bestimmte Race nicht angenommen ist, dann wird man dort so weiter arbeiten können, wie jetzt.

Ich will nicht unerwähnt lassen, daß in den letzten Tagen in Bruck a. d. M. und in einem Orte unweit Frohnleiten Versammlungen der landwirtschaftlichen Filialen stattgefunden haben, welche von vielen Bauern besucht waren. Diesen wurde der Sachverhalt vorgestellt und haben sich alle einstimmig dafür ausgesprochen. Bei diesen Versammlungen gab es Bauern aus den abgelegenen Gräben, und haben alle gesagt: „Das ist durchführbar und gut.“

Ich will zum letzten Punkte kommen, der hauptsächlich Einwendungen hervorgerufen hat, nämlich zu dem Umstande, daß das Strafrecht den Gemeindevorstehern abgenommen und der politischen Behörde übertragen werden soll. Wir haben das erst gestern in einem Gesetze bezüglich des Vogelschutzes beschlossen, das Strafrecht der politischen Behörde zu geben. Der steiermärkische Landtag hat im Jahre 1883 in dem Gesetze, betreffend die Licencirung der Hengste, die Bestrafung der Uebertretungen nicht den Gemeindevorstehern, sondern den politischen Behörden zugewiesen. Schon in einer Reihe von Gesetzen kommt dies vor. In der Gesetzgebung anderer österreichischer Länder, welche gerade in den letzten Jahren über die Hebung der Rindviehzucht und Stierlicencirung gemacht worden sind, ist meistens das Strafrecht ebenfalls den politischen Behörden übertragen worden; man hat auch keine Ursache, daß man es nicht thut. Ich will übrigens nicht darauf anstehen, „Ja“ zu sagen, wenn die Mehrheit des Hauses dafür ist, daß in diesem Paragraphen eine Abänderung geschehe. Ich sehe keinen Grund, warum man diese Vorlage nicht hier im Hause einer weiteren Berathung unterziehen soll, nachdem das Gesetz sich dem Texte des alten Gesetzes vollständig angeschlossen hat und nur Abänderungsanträge eingefügt werden. Es ist dies nicht eine



neue Arbeit, sondern nur ein altes Gesetz, welches jedermann kennt und welches sich in die Bevölkerung eingelebt hat.

Was den Antrag des Herrn Abgeordneten Hagenhofer betrifft, dahingehend, daß man den Bericht des Landes-cultur-Ausschusses wieder an den Landes-Ausschuß zurückweisen soll zur Fortsetzung seiner Erhebungen und Einvernehmung der Bezirksvertretungen u. s. w., so kann ich ihm kurz darauf erwidern: es ist kein Zweifel, daß man jede Sache immer und immer wieder berathen kann; es ist auch kein Zweifel, daß man die Bezirksvertretungen hätte befragen können. Man hat aber eine Enquête von Landwirthen einberufen und es wurde dieser Entwurf vom Landes-Ausschusse überprüft, sonach dem Landes-cultur-Ausschusse überwiesen und von diesem berathen und so haben wir uns eben in die Sache eingelassen und diesen Gesetzentwurf gemacht. Dazu sind wir als Volksvertreter ja da. Allein mit Rücksicht auf die derzeitigen Verhältnisse im Hause, nachdem von verschiedenen Seiten des Hauses verschiedene Einwände gegen das Gesetz gemacht worden sind und nachdem wir schon am Schlusse der Session stehen, welche morgen oder übermorgen schließen wird, nachdem es jetzt nicht leicht möglich ist, bei dem mangelhaften Interesse in den letzten Tagen die Verhältnisse so darzustellen, wie es nöthig wäre, also thatsächlich eine Unklarheit über die Wünsche der einzelnen Seiten besteht, nachdem über diese Frage eine große Unklarheit im Hause herrscht, so daß von der Specialdebatte auch kein erspriesslicher Verlauf zu erwarten ist, so ermächtigt mich der Landes-cultur-Ausschuß, dem Antrage auf Zurückweisung an den Landes-Ausschuß zuzustimmen. (Bravo!)

Abg. **Hagenhofer** (L.-G. Hartberg): Nachdem der Herr Referent des Landes-cultur-Ausschusses sich mit dem Rückweisungsantrage einverstanden erklärt, ziehe ich meinen Antrag auf namentliche Abstimmung zurück. (Bravo! Bravo!)

**Landeshauptmann**: Es gelangt also zur Abstimmung folgender Antrag (liest):

„In die Berathung des vom Landes-cultur-Ausschusse vorgelegten Gesetzentwurfes, betreffend die Hebung der Rindviehzucht, werde dermalen nicht eingegangen, sondern derselbe dem Landes-Ausschusse mit dem Auftrage zugewiesen, über denselben von den Bezirksvertretungen Gutachten einzuholen und dieselben auch zu befragen, welche Mittel sie für die geeignetesten zur Hebung der Rindviehzucht in ihrem Bezirke halten. Weiters wird der Landes-Ausschuß aufgefordert, sich mit den Erfahrungen anderer Länder in Bezug auf die geeignetesten

Mittel zur Hebung der Rindviehzucht bekannt zu machen.

Auf Grund der erhaltenen Gutachten und der Erfahrungen anderer Länder, hat der Landes-Ausschuß ein den Verhältnissen des Landes entsprechendes Gesetz auszuarbeiten und dasselbe dem hohen Landtage in der nächsten Session zur Berathung vorzulegen.“

Ich bringe nun diesen Antrag zur Abstimmung und bitte diejenigen Herren, die demselben zustimmen, sich zu erheben. (Geschieht.)

Der Antrag ist in der Majorität, somit angenommen.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

**Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Thätigkeitsbericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 62, über die Durchführung des Gesetzes, betreffend Förderung des Localeisenbahnwesens in Steiermark für die Zeit vom April 1893 bis Jänner 1894.**

(Beilage Nr. 133.)

Es wird kaum zu vermeiden sein, daß bei der Berathung dieses Gegenstandes auch auf die weiteren sub 3, 4 und 6 der Tagesordnung eingetragenen Berichte des Eisenbahn-Ausschusses über Petitionen in Eisenbahn-Angelegenheiten eingegangen wird. Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Dr. Link.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Dr. **Link** (von der Tribüne): Hohes Haus! Meine sehr verehrten Herren! Der Herr Abgeordnete Kammerpräsident Vogel, der in den früheren Jahren als Generalberichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses in diesem hohen Hause fungirt hat und der leider, wie ich wohl sagen darf, zu unser aller Bedauern zur Herstellung seiner Gesundheit den fernen Süden aufsuchen mußte, hat im Eingange des vorjährigen Berichtes der Befriedigung darüber Ausdruck gegeben, daß die Erwartungen, welche man an das Gesetz zur Förderung des Localeisenbahnwesens in diesem hohen Hause gehegt hat, im Allgemeinen erfüllt worden seien. Ich glaube es aussprechen zu dürfen, daß auch heuer ein Grund zu einer Besorgnis oder Beunruhigung für das hohe Haus aus der Action des Landes bezüglich der Localeisenbahnen nicht eingetreten ist. Wenn auch zugegeben werden muß, daß das vom Landes-Ausschusse in seinem Berichte entrollte Bild einige dunklere Punkte zeigt, und daß die Betriebsergebnisse einzelner Landesbahnen nicht den Erwartungen, welche wir an dieselben geknüpft, entsprochen haben, so dürfen wir doch deshalb noch immer in unserem Vertrauen in



die wohlthätigen Rückwirkungen des Eisenbahngesetzes und des Ausbaues des Localbahnnetzes auf das wirtschaftliche Leben im Lande nicht wankend werden. Diese wohlthätigen Rückwirkungen haben sich zum Theile schon gezeigt und werden sich in den nächsten Jahren noch immer mehr und mehr fühlbar machen. Ich darf hier wohl heute darauf hinweisen, daß die Hebung der Steuerkraft und die Steigerung der Einnahmen aus den Verbrauchssteuern, welche Sie heuer aus dem Rechnungsabschlusse zu entnehmen Gelegenheit hatten, nicht ohne Zusammenhang mit der Action des Landes im Localbahnwesen, beziehungsweise mit dem Baue der neuen Landesbahnen sei. Wenn das Bauprogramm, welches der Landes-Ausschuß mit der hohen k. k. Regierung vereinbart hat, zur Verwirklichung gelangt sein wird, und es steht zu erwarten, daß dies in Bälde geschehen wird, dann können wir sagen, daß den dringendsten Bedürfnissen nach Schaffung neuer Verkehrsadern und Verkehrswege im Lande entsprochen sein wird, dann wird es sich nach der mit dem Landes-Ausschusse übereinstimmenden Ueberzeugung des Finanz-Ausschusses empfehlen, bezüglich weiterer Bauten von Localbahnen ein ruhigeres Tempo eintreten zu lassen und insbesondere zum Baue kostspieligerer Bahnen erst dann zu schreiten, wenn hinlängliche Erfahrungen über die Betriebsergebnisse der bereits dem Verkehr übergebenen Landesbahnen vorliegen, oder wenn es dem Lande gelungen sein wird, einzelne Linien abzustößen und dadurch den Eisenbahnfond entlastet zu haben.

Der Landes-Ausschußbericht in Eisenbahn-Angelegenheiten umfaßt nur eine Spanne Zeit von acht Monaten, und ist es daher erklärlich, daß nachdem man auf Bahnen wohl schnell fährt, aber Bahnen sehr langsam baut, wesentliche Veränderungen seit der letzten Berathung dieser Angelegenheit in diesem hohen Hause nicht eingetreten sind.

Immerhin kann constatirt werden, daß der Landes-Ausschuß bemüht war, die Beschlüsse des hohen Hauses zur Durchführung zu bringen und jene administrativ-technischen Voraussetzungen zu schaffen, welche der Regierung die Einbringung der erforderlichen Gesetzesvorlagen im nächsten Reichsrathe ermöglichen.

Nach diesen Voraussetzungen gehe ich zunächst auf den ersten Theil des Berichtes über.

Landesbahnen und ausgebaute Strecken.  
Bericht über die Linien:

1. Gills-Schönstein-Wöllan;
2. Pöltschach-Gonobitz;
3. Preding-Wiefelsdorf-Stainz und
4. Rappenberg-Seebach-Au.

In dieser Richtung ist zunächst zu bemerken, daß die Bau-Schlußrechnungen für die ausgebauten Linien

noch ausständig sind, weil die Grundeinlösungsgeschäfte noch nicht vollständig abgeschlossen sind und daher der Landes-Ausschuß noch nicht in der Lage war, die bezüglichen Rechnungen dem hohen Hause vorzulegen. So viel hat der Landes-Ausschuß im übrigen festgestellt, daß mit den Baupräliminarien für diese Bahnen unter allen Umständen das Auslangen gefunden wird.

Der Sonder-Ausschuß hegt die Erwartung, daß der Landes-Ausschuß die baldmöglichste Abwicklung des Baugeschäftes durchführen wird.

Was nun die Betriebsergebnisse der einzelnen Linien betrifft, so liegen für die Linien Gills-Wöllan, Pöltschach-Gonobitz und Preding-Wiefelsdorf-Stainz für das Jahr 1893 die provisorischen Betriebsausweise vor und für Gills-Wöllan für das Jahr 1892 auch der definitive Ausweis, während für die Linie Rappenberg-Seebach-Au mit Rücksicht auf die kurze Betriebszeit eine Abrechnung nicht vorgelegt werden konnte.

Für die Linie Gills-Wöllan ergibt sich aus dem vorliegenden Ausweise pro 1892 ein Abgang von 21.391 fl. 32 kr. gegenüber dem Erfordernisse an Verzinsungs- und Capitalstilgung, welche von dem Garanten der Gewerkschaft Daniel Lapp aufgebracht wurde. Der Garantiezuschuß für das Jahr 1893 wird sich in Folge der Grubenkatastrophen durch schlagende Wetter in Stalitz noch bedeutend erhöhen. Der Landes-Ausschuß berechnet diesen Abgang pro 1893 mit 53.000 fl.

Auf der Linie Pöltschach-Gonobitz sind die Betriebsergebnisse für das Jahr 1893 recht unerfreuliche; die Bahn-Einnahmen betragen pro 1893 nur 12.485 fl. Bei diesen Erträgen muß nicht nur der Bezirk zur vollen Garantieleistung herangezogen werden, es bleibt dennoch ein unbedeckter Abgang von circa 3800 fl., mit welchem der Landes-Eisenbahnfond vorläufig belastet werden muß.

Der Landes-Ausschuß hofft, daß mit der Entwicklung des Verkehrs, der Bekämpfung des Achsfuhrwerkes die Betriebserträge des künftigen Jahres sich günstiger gestalten werden.

Diese Erfahrungen sind ein Wink, wie ungeheuer vorsichtig und streng man bei der Beurtheilung von Rentabilitätsberechnungen vorzugehen hat. Bei der Linie Pöltschach-Gonobitz z. B. hat sich ergeben, daß die sehr nüchtern gehaltenen Berechnungen, die seinerzeit vom Landes-Ausschusse vorgelegt wurden, viel zu hoch gegriffen waren.

Auch auf der Linie Stainz-Wiefelsdorf sind die Betriebsverhältnisse keine günstigen zu nennen, obwohl sie immerhin solche sind, daß mit Heranziehung der Garantie des Marktes Stainz das Auslangen für Capital- und



Zinsenerfordernis gefunden wird. Die Verbilligung und Vereinfachung des Betriebes auf den Landesbahnen muß freudig begrüßt werden. Die eigentlichen kilometrischen Betriebskosten bei der Linie Pöltschach-Gonobitz belaufen sich nach den vorliegenden Aufstellungen nur auf 551 fl., und bewegen sich auch bei der Linie Preding-Wiefelsdorf-Stainz in ähnlichen Ziffern. Allerdings ist in dieser Jahresziffer auf die Erneuerung der Schienen und Schwellen keine Rücksicht genommen, daher man ein unrichtiges Bild bekommen würde, wenn man annehmen wollte, daß diese Ziffer schon den ganzen Betriebskostenaufwand umfaßt. Es wird entschieden nothwendig sein, daß in günstigen Jahren, in welchen sich ein Ueberschuß ergibt, auf die Schaffung eines Reservefondes für Schienen und Schwellen überhaupt Bedacht genommen wird.

Bezüglich der Linie Kapfenberg-Seebach-Alu kann nur bemerkt werden, daß bis jetzt der Betrieb auf dieser Linie sich in erfreulicher Weise entwickelt hat, so daß nur Klagen über Waggonmangel vorliegen. Wenn daraus ein verlässlicher Schluß auf die Betriebsverhältnisse des ganzen Jahres gezogen werden könnte, wäre im nächsten Jahre ein günstigerer Betriebsausweis zu erwarten.

Ich stelle daher namens des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten bezüglich der genannten Linien folgende Anträge (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die bisherigen Ergebnisse der ausgebauten Strecken Gills-Schönstein-Wöllan, Pöltschach-Gonobitz, Preding-Wiefelsdorf-Stainz und Kapfenberg-Seebach-Alu wird zur Kenntnis genommen.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, bezüglich dieser Linien

- a) nach Abschluß des Baugeschäftes sofort die genauen Baurechnungen;
- b) jährlich die definitiven, und insoweit dies unthunlich, die provisorischen Ausweise über die Betriebsergebnisse vorzulegen.“

Abg. Dr. **Gürst** (H.-R. Leoben): Hoher Landtag! Der 8. December v. J. bleibt in den Annalen des Bezirkes Mflenz unauslöschlich verzeichnet, denn an diesem Tage wurde die langersehnte und heißerstrittene Bahnstrecke Kapfenberg-Seebach-Alu eröffnet und seit dieser Zeit genießt unser feinerzeit so entlegene Bezirk die Wohlthat einer Verbindung mit der Welt.

Meine Herren! Ich habe zugehört, wie diese Bahn gebaut worden ist, und mit wahrhaft hoher Befriedigung haben wir alle im Bezirke beobachtet, mit welcher eminenten Sachkundigkeit die Organe des Landes dort gearbeitet haben. Wir haben den Pflichteifer derselben und deren

Unermüdblichkeit oft und oft zu bewundern Gelegenheit gehabt und kann man dem Lande zu dem eminenten Ingenieurcorps wohl nur gratuliren. Wenn ich trotzdem das Wort ergreife und einiges ausführe, was nicht angenehm klingt, so bitte ich, das nicht so aufzunehmen, als ob ich einen Tadel oder Vorwürfe machen wollte, denn die Bahn ist noch in einem zu kurzen Betriebe, als daß derselbe tadellos sein könnte. Trotzdem aber, als Vertreter der Handels- und Gewerbekammer und sozusagen als Vertreter des Bezirkes Mflenz, bin ich verpflichtet, auf Thatfachen aufmerksam zu machen, die den Betrieb stören. Meine Herren! Es ist einmal der Tarif, der viel zu hoch ist. Wenn wir altes Eisen, Flossen und Steinkohlen verfrachten, und zwar waggonweise, dann à la bonheur, denn dieser ist ein außerordentlich günstiger und fördernder Tarif, es werden berechnet 6.2 kr. per 100 Kilogramm. Weniger vortheilhaft stellt es sich heraus, wenn man Stückgüter befördert, das sind Güter unter 3000 Kilogramm; hier beträgt er merkwürdigerweise nicht mehr 6.2 kr., sondern schon 16 kr. per 100 Kilogramm.

Meine Herren! Der Frachtfuhrmann führt sie mir mit 10 Kreuzern! Es ist mir ganz gut bekannt, daß diese kleinen Güter überall theurer verfrachtet werden, als die Verfrachtung per Waggon; aber es scheint, daß die Differenz doch zu groß ist. Es sollte doch nicht so weit kommen, daß man sagen muß, ich kann mit dem Frächter, der auf der Straße fährt, nicht concurriren. Man kann den Parteien nicht anrathen, daß sie mehrere Stückgüter zusammenkommen lassen sollen; z. B. in Wien wünscht Jemand dringend Drähte zu haben; ich kann nicht warten, bis ich noch 5 bis 600 Kilogramm weiter dazu bestellt bekomme, damit diese die mindere Fracht haben, es bleibt mir nichts übrig, als die theurere Fracht zu bezahlen, oder die billige Achsfracht zu benützen. Nun, meine Herren, ich zweifle gar nicht, daß man das Interesse des Mflenz Bezirkes im Landes-Eisenbahnname wohlwollend überlegen wird.

Die hohen Frachtsätze für Stückgüter haben noch eine andere Gefährlichkeit, weil eine gewisse Sorte von Geschäftsleuten geradezu ausgeschlossen erscheint, von der billigen Bahnfracht Gebrauch zu machen; das sind die Kaufleute und die Wirths, die nicht immer ganze Waggonladungen zu 5000 oder 10.000 Kilogramm Zucker, Kaffee, Mehl, Speck und dergleichen benöthigen, sondern diese Leute machen Bestellungen von 1500, 2000 bis 2500 Kilogramm, also lauter Bestellungen, die, als Stückgüter gerechnet, unter einen enorm hohen Frachtsatz fallen.

Auf die Verhältnisse des Marktes Mflenz übergehend, die ich hier speciell im Auge habe, muß ich be-



merken, daß die Kaufleute in Aflenz, Herr Trimel und Herr Racherle, ihre und anderer Leute Frachten mit eigenen Pferden billiger hereinführen. Wie viel Nutzen entgeht also der Bahn dadurch, daß ihr Stückgütertarif so hoch gehalten ist!

Soviel will ich über den Frachtentransport sagen.

Bezüglich des Personentransportes dürfte es ja im Winter mit dieser Waggonanzahl nothdürftig sein Auskommen finden und hat man es auch bisher zumeist gefunden. Es sind aber Fälle vorgekommen — zu Weihnachten z. B. —, wo die Conducteure erklären mußten: Ja, meine lieben Leute, die Waggonen sind überfüllt, ich kann Euch nicht aufnehmen! Das, meine Herren, wird sich im Sommer häufig wiederholen, wenn z. B. Vereine, Corporationen von Graz nach Thörl und weiter hinein fahren wollen, um dort „Natur zu kneipen“. Ich sehe deutlich voraus, daß wir viel zu wenig Personenwagen haben werden, und daß die Maria-Zeller Processionen, die wir seinerzeit in die Berechnung hineingenommen haben, überhaupt nicht expedirt werden können. Nun, ich will Ihre Geduld nicht lange in Anspruch nehmen, denn ich weiß, daß diese Uebelstände, die ich hier besprochen habe, im Landhause bekannt sind. Ich wiederhole, daß ich durchaus nicht dem Landes-Ausschuße und seinen Organen Vorwürfe machen will, und daß ich es nur lebhaft bedauern würde, wenn man von anderer Seite diese Angelegenheit nicht in ruhiger und sachlicher, sondern in tadelnder und herber Weise besprechen würde. Aber ein Umstand ist geradezu verderblich. Es ist der, daß seit der Einführung der Eisenbahn die postalischen Verhältnisse sich ganz merkwürdig verschlechtert haben.

Meine Herren! Wir haben früher, als wir keine Bahn gehabt haben — ich kann auf den Tisch des hohen Hauses schlagende Beweise legen —, von Wien, von der Postparcasse, Briefe in 24 Stunden erhalten, jetzt braucht der Brief 48 Stunden; wie das möglich ist, weiß ich nicht; ich kann nur sagen, daß sich die Postverwaltung leider nicht auf die Höhe der Zeit gestellt hat. Hier schlage ich einen schärferen Ton an. Während die entlegenen Dörfer an der Reichsstraße durchgehends durch die Fahrpost rasch und pünktlich ihre Briefe bekommen haben, bekommen dieselben jetzt ihre Briefe sozusagen gar nicht, da die Briefe in Seebach unten drei Tage liegen bleiben und erst durch den Brodträger und dergleichen Leute hinaufgebracht werden müssen.

Meine Herren! Das ist allerdings zu tadeln und umsomehr zu tadeln, als es hier denn doch sehr leicht wäre und es de facto nur eines Federzuges bedürfte, um gegen diese fürchterliche Unordnung Abhilfe zu schaffen.

Nun, meine Herren, ich bin mit meinen Ausführungen zu Ende und sage dem hohen Hause nochmals für die seinerzeitig gefaßten Beschlüsse, die Bahn Kapfenberg-Seebach-Au zu bauen, meinen ergebensten Dank und empfehle diese Linie auch Ihrem ferneren Wohlwollen!

Abg. **Roßliker** (H.-R. Graz): Hohes Haus! Auch ich möchte mit einer Erinnerung an den früheren Herrn General-Berichterstatter beginnen und möchte darauf hinweisen, daß derselbe wiederholt in diesem hohen Hause, als es sich um die Localbahn-Aktion handelte, darauf hingewiesen und den Landes-Ausschuß apostrophirt hat. Der Landes-Ausschuß hat eine große und schwierige Aufgabe übernommen und sie wird ihm gelingen, wenn er mit Ernst und Vorsicht daran schreitet, dieselbe ohne Belastung des Landesfondes in gedeihlicher Weise zu Ende zu führen. Seit jener Zeit sind mehrere Bahnen auf Grund des Localbahngesetzes gebaut worden, und nunmehr hat der Landes-Ausschuß den Bericht über das Ergebnis des Betriebes der drei Bahnen, welche seit einem, beziehungsweise zwei Jahren in Betrieb sind, vorgelegt. Ich stimme mit dem Herrn General-Berichterstatter vollkommen überein, daß es nicht erfreulich ist, daß hinterher die Erwartungen, welche die Interessenten an das Zustandekommen dieser Bahnen gestellt haben, nicht erfüllt worden sind. Ich bedauere sehr, daß die überschwenglichen Hoffnungen, welche der Landes-Ausschuß bei Vorberathung des finanziellen Programmes dieser Bahnen in Wort und Ziffern wachgerufen hat, bedeutend hinter den Ansätzen zurückgeblieben sind, welche er zum Ausdruck gebracht hat. Es ist heute schon möglich, beiläufig eine Entscheidung zu treffen und ein Urtheil abzugeben, daß die eine oder andere Bahn, die bisher gebaut worden ist, in ihrem wirthschaftlichen Werthe und rücksichtlich des commerciellen Interesses, welches sich an die einzelnen Bahnen knüpft, im Gegensatz zu dem aufgewendeten Capitale bedeutend zurücksteht. Der Landes-Ausschuß scheint dies auch zu fühlen und hat Recht, daß eine weitgehendere Vorsicht beobachtet werden muß, als bis jetzt bei einer oder der anderen Bahn beobachtet wurde; denn er kommt selbst zu dem Schlusse und sagt, er müsse ein langsameres Tempo einschlagen, um das Land vor einer Ueberlastung in finanzieller Hinsicht zu bewahren. Ich muß gestehen, daß ich rücksichtlich dieser Besorgnis dem Landes-Ausschuße, insofern es sich um Bahnen handelt, welche das Land aus eigenen Kräften bauen will, vollständig Recht gebe und ich stimme dem vollständig bei. Es ist ein Anspannen des Landes über seine Kräfte, aus sich selbst heraus die Localbahnenfrage zu lösen. Ich halte dafür, daß das Land nach dem Recepte und nach der finanziellen Voraussetzung und den Grundlagen, auf welche es die Bahnen Cilli-



Wöllan, Pöltschach-Gonobitz, Preding-Wieselsdorf-Stainz, Rapsenberg-Seebach-Au gebaut hat und die Bahn Judenburg-Murthal gebaut werden soll, weitere Landesbahnen nicht gebaut werden sollen, sondern daß die größte Vorsicht pfahgreifen muß, weil der Landesfond in die Gefahr kommt, hiefür bedeutend in Anspruch genommen zu werden und weil das Land in Bezug auf die Leistungen der Interessenten dieselben in einer Weise in Anspruch nehmen muß, welche der wirtschaftlichen Bedeutung dieser Bahnen nicht ganz entspricht, respective der wirtschaftlichen Bedeutung solcher Bahnen für das Land nicht entspricht, und daß die Bezirke, die sich als Interessenten mit Garantien engagiert haben, übermäßig belastet werden. Die Rückwirkung kann nicht ausbleiben. Die Bezirke werden bei ihren fortwährend erhöhten finanziellen Leistungen erklären müssen: Wir haben uns damals getäuscht, und die Folge wird sein, daß der Landesfond doch im Gegensatz zu den Hoffnungen und Versprechungen, die gemacht wurden, als das Landes-Eisenbahngesetz geschaffen wurde, in Anspruch genommen wird. Es ist nicht unbekannt und ich verhehle es auch nicht, ich spreche meine Ueberzeugung ruhig aus: Ich halte die ländersweise Organisation des Local-Eisenbahnwesens für keinen Fortschritt. Ich bin vielmehr überzeugt, daß in allen politischen, ebenso in wirtschaftlichen Fragen — und die Herstellung von Localbahnen ist ja doch eine bedeutende wirtschaftliche Frage — die centrale Staatsverwaltung an die Spitze gestellt werden muß, daß die Centralregierung die Führung übernehmen muß, und daß erst in zweiter Linie das Land und die Interessenten herangezogen werden sollen. Es begründet sich das sehr einfach. Ich möchte dabei anführen, daß in erster Linie der Begriff „Localbahnen“ sehr schwer zu fixiren ist. Heute ist eine Bahn eine Localbahn und morgen ist sie es nicht mehr. Als Verbindungsbahn wird die Localbahn gebaut und in kurzer Zeit wird eine Hauptbahn daraus. Andere Bahnen, die gebaut werden, und wir haben in Bezug auf das Eisenbahnprogramm solche Linien — ich erinnere an die Projectirung der Bahnen Zeltweg-Wolfsberg, Unterdrauburg-Wöllan, Heiligenstein-Stein —, sind bereits bezüglich des Bau- und Finanzprojectes in Ordnung gestellt, und als Localbahnen beschlossen worden. Ich bin jedoch der Anschauung, daß sie im Sinne des Localbahngesetzes nicht als Localbahnen angesehen werden können. (Wichtig!)

Die Landes-Interessen kommen erst in zweiter oder dritter Linie zur Geltung, wenn dies bei den zwei oder drei Linien, die sich aneinander anschließen, zutrifft; dann sind sie aber Staatsbahnen im vollendeten Sinne des Wortes und keine Landes-Localbahnen. Doch das Land

baut sie als Localbahnen und es ist nur zu wünschen, daß, wenn im Calcul für den Bau dieser Bahnen ein Rechnungsfehler unterlaufen sein sollte, und wenn dann die Landes-Steuergelder herangezogen werden müssen, und wenn die Eisenbahn passiv ist, die Centralregierung mit aller Eile daran gehe, in Anerkennung der guten Bestrebungen des Landes, das Land von einer derartigen Belastung ehemöglichst zu befreien und die Bahnen in Staatsbetrieb zu übernehmen und einzulösen. Es sind aber auch noch andere Bedenken in Bezug auf die Landes-Organisation des Local-Eisenbahnwesens und in Bezug auf die vielfach bestehende Anschauung, daß es ein Fortschritt ist, wenn das Localbahnwesen ländersweise organisiert wird, und da sind es in erster Linie politische Bedenken und solche sind unausbleiblich, wenn das Land so bedeutende Actionen unternimmt, gestützt auf die Beschlüsse des Landtages und umgeben mit den Vorschlägen des Eisenbahnrathes. Ich will nicht eingehen darauf, daß der letztere das nicht ist, was er sein sollte, sondern nur ein Zerrbild von dem, was beschlossen wurde, denn ich würde hiezu sehr viel Zeit in Anspruch nehmen müssen. Ich glaube jedoch, daß die Centralregierung diesen Körperschaften und Institutionen gegenüber kaum immer in der Lage sein wird, jenen wünschenswerthen Einfluß bei der Herstellung von Bahnen zu nehmen, als dies dem allgemeinen Interesse entsprechend nothwendig erscheint. Die Folge ist dann die, daß das Kraftverhältniß zu Ungunsten der Centralregierung eine Verschiebung erfahren wird. Es kommt weiter hinzu, wenn es sich um die Erwägung von Bahnen in Bezug auf ihre Nothwendigkeit, weiters um die Erwägung des wirtschaftlichen und commerciellen Interesses einer Bahn handelt, daß die Organe der Centralregierung viel objectiver, viel eingehender und gründlicher die Erwägungen mit Zuhilfenahme von Gutachten des Landtages und der Interessenten prüfen werden, als der Landtag es für sich allein in der Eile thut. Gestatten Sie, daß ich auf diesen Punkt dermalen nicht weiter eingehe. Es sind meine Anschauungen und Motive hiefür zu nahe liegend und allgemein bekannt, um sie des Näheren zu erörtern zu müssen. Es ist auch Thatsache, daß auch die politischen und sonstigen Verhältnisse im Landtage so geartet sind, daß unter dem Einflusse nationaler Verhältnisse, besonders einflußreicher Persönlichkeiten im Landtage, Privatbeziehungen zwischen den einzelnen Personen und Privatinteressen, die Beschlußfassungen über Herstellungen von Bahnen im Landtage nicht immer das Beste, auch nicht immer das Zweckmäßigste und Rationalste darstellen.

Aus all diesen Gesichtspunkten begrüße ich es mit großer Freude, daß nunmehr das Localbahngesetz vom



Jahre 1887 demnächst einer Aenderung unterzogen werden soll, und daß man das Localbahnwesen in seiner Wichtigkeit im Reichsrathe erkannt und in Debatte gezogen hat, und daß auch zur Schaffung eines neuen Localbahngesetzes geschritten werde, welches für das ganze Reich zur Geltung kommen soll.

Der Landes-Ausschuß hat in seiner Vorlage bezüglich dieser Action, die im Reichsrathe in Aussicht steht, auch das Gutachten des Landes-Ausschusses vorgelegt und begrüße ich dasselbe, weil dieses Gutachten von der einseitigen Stellungnahme, welche das Land in Bezug auf die Localeisenbahnfrage bisher und hervorragend verfolgt hat, abschwinkt und eine wesentliche Aenderung anstrebt.

Ich bin sehr einverstanden, und mit vollem Rechte hat der Landes-Ausschuß darauf hingewiesen, daß der Reichsregierung nach dem neuen Localeisenbahngesetze ein sehr erweiterter Wirkungskreis zugewiesen werden soll. Mit vollem Rechte hat der Landes-Ausschuß darauf hingewiesen, daß die Reichsregierung nicht nur mit platonischer Anerkennung den über die Kräfte des Landes hinausgehenden Anstrengungen im Localeisenbahnwesen gegenübersteht, sondern auch finanzielle Opfer übernimmt und zwar in dem Ausmaße, welches dem staatlichen Interesse entspricht und welches eher darüber hinausgeht über den Vortheil, welchen der Staat aus dem Localeisenbahnwesen zieht. Ich glaube also und halte mich für verpflichtet, die Herren Abgeordneten im Reichsrathe, welche das Land Steiermark dorthin entsendet, auf diesen Gesichtspunct ganz besonders hinzuweisen und ihnen die Bitte vorzutragen, sie möchten im Sinne der Schaffung eines Localeisenbahngesetzes, welches darauf hinausgeht, das Land möglichst zu entlasten und zu erleichtern, mitwirken ein Gesetz zu schaffen, welches unter der Führung der Regierung und unter der Mitwirkung des Landtages und unter Heranziehung der beitragsleistenden Bezirke und Interessenten, jedoch nicht in einem höheren Maße, als es das Interesse der betreffenden Interessenten erheischt, und welches mit dem Bleistifte in der Hand sich selbst herausrechnen läßt, uns dem Ziele näher bringt, Localbahnen zu erhalten, mit möglichster Schonung der Kräfte des Landes und der Bezirke. Nur dann ist etwas Gutes und Zweckmäßiges zu schaffen, nur dann ist das Localeisenbahnwesen in einer Weise zu fördern, welche den Bedürfnissen des Landes viel besser entspricht, mit weniger Risiko für das Land verbunden ist, und nicht solche Gefahren — gestatten Sie mir, es ist vielleicht heute noch kein besonderer Anlaß von Gefahren zu reden — in sich schließt, wohl aber beim Fortschreiten auf der

betretenen Bahn bestimmt in Aussicht genommen werden muß, die nach Umständen das Land in Mitleidenenschaft ziehen würde. Mit Bezug auf das Gesagte in dieser Frage bin ich mit den Ausführungen des Gutachtens des Landes-Ausschusses vollständig einverstanden. Ich glaube nur noch hervorheben zu sollen, daß dermalen, weil die Bahnen heuer ein mäßiges Erträgnis abgegeben haben, weil sie passiv geblieben sind, deshalb allerdings Anlaß zu einiger Besorgnis gegeben ist, daß aber deshalb noch kein Grund vorliegt, um die Flinte ins Korn werfen zu müssen. Allein die höchste Vorsicht, Gründlichkeit und Oekonomie ist unbedingt geboten. Ich glaube auch noch hervorheben zu müssen, daß der Landes-Ausschuß in Bezug auf Vorlage der Beilagen beim Berichte über die Betriebsergebnisse der Local-eisenbahnen sich recht karglich verhalten hat. Es ist recht mager das Material, welches uns zur Verfügung gestellt wurde, und ich glaube es aussprechen zu sollen, daß es nicht ganz klug war, daß man sich in Bezug auf tabellarische Ausweise nicht mehr angestrengt hat, um etwas Besseres und Ausführlicheres zu produciren, weil man dadurch nur Zweifel, Mangelstlichkeit und Besorgnisse hervorgerufen hat. Die definitive Betriebsrechnung von Gilli-Wöllan ist passiv, die provisorische Betriebsrechnung von Gilli-Wöllan ist wieder passiv, und zwar bedeutender wie im Vorjahre. Das ist jedoch noch kein Moment, welches dieser Bahn die Zukunft absprechen läßt. Wie bekannt, sind störende Verhältnisse eingetreten, welche durch Elementarereignisse beim Bergbaubetriebe hervorgerufen worden sind, und naturgemäß müssen dieselben beim Betriebsergebnisse zum Ausdruck gelangen. Aber eines ist's, was ich mit Staunen aussprechen muß, daß ist, daß es dem Landes-Ausschusse bezüglich der Baurechnung über Gilli-Wöllan, trotzdem schon vor zwei Jahren gebaut wurde, und gerade das zwingt mich, mein Bedenken auszusprechen, nicht möglich war, die Baurechnung vorzulegen. Wenn auch Gründe vorliegen, dieselbe nicht vollkommen abschließen zu können, so kann man doch das nicht als zulässig erklären, daß gar keine theilweise Abrechnung vorgelegt wurde. Wenigstens sollte die Baurechnung so weit vorgelegt werden, um sich ein Bild über das ganze Ergebnis der Bauführung, so weit sie bisher gediehen ist, und über das Risiko einer Präliminar-Überschreitung machen zu können. Hinsichtlich der Strecken Wieselndorf-Stainz und Pölttschach-Gonobitz habe ich dieselben Wünsche auszusprechen, daß die Baurechnungen ehestens abgeschlossen werden. Es ist abnorm, Bahnen vollkommen ausgeführt sind, und man nach Ablauf eines Betriebsjahres nicht weiß, was die Bahn kostet.

Zugegeben, es sind noch einige Posten ausständig,



immerhin wäre es möglich gewesen, die Baurechnung, so weit sie eben fertig gestellt werden kann, vorzulegen.

In Bezug auf die Betriebsrechnung, wie sie vorliegt, habe ich auch einige Wünsche auszusprechen, und die gehen dahin, daß man die Betriebsrechnung selbst mehr detaillirt. Es ist unbedingt nothwendig, dies zu thun, weil man sich ein besseres Urtheil bilden kann, in welcher Weise sich die Gebahrung und der Betrieb abgespielt hat. Es ist ja das Betriebs-Contirungsschema bekannt und es gibt eine große Menge Posten, welche auch bei der provisorischen Betriebsrechnung bei der Linie Wiefelsdorf-Stainz und Gonobitz-Pöltschach ganz gut hätten zum Ausdrucke gebracht werden können. Ich erinnere an die Beilage „Betriebsrechnung der Linie Preding-Wiefelsdorf und Pöltschach-Gonobitz“; hier ist im 1., 2. und 3. Quartale definitiv abgerechnet. Ich gebe zu, daß für das 4. Quartal, mit Rücksicht auf die Zeit, in welche die Landtags-Session gefallen ist, die Betriebsrechnung nicht definitiv zum Abschlusse gebracht werden konnte, aber für das 1., 2. und 3. Quartal hätte man ganz gut mittheilen können, in was die Ausgabsposten bestehen, welche die laufenden Betriebsrechnungen enthalten, was auf die Centralleitung entfällt, was die Gehalte der Verkehrsbeamten ausmachen, was die Erhaltung des Oberbaues und Unterbaues betragen hat. Die Ausgabsposten in der Betriebsrechnung können getrennt vorliegen, sie müssen aber auch dem Landes-Ausschusse bekannt sein. Ich glaube nicht, daß dies ein übermäßiges Begehren eines Abgeordneten ist, wenn er in dieser Richtung vollständige Klarheit der einzelnen Positionen der Betriebs-Ergebnisse wünscht. In dieser Richtung glaube ich berechtigt zu sein, den Wunsch auszusprechen zu sollen, daß man für die Zukunft die Verhältnisse etwas weiter und ausgebreiteter darlegt. Ich vermisse jedoch noch etwas bei diesen Beilagen. Das ist nämlich ein Verkehrsbild über die Frequenz der Bahnen. Diesfalls habe ich schon im Ausschusse angeregt und gesagt, daß die Einnahmen aus dem Frachten- und Personenverkehr nicht detaillirt getrennt nachgewiesen sind.

Man hat kein Urtheil von dem Erfolge einer Bahnanlage, wenn die Frequenz nicht bekannt ist, namentlich nicht von einer Localbahn, und man wird, wenn die Frequenz der Bahn nicht detaillirt ausgewiesen ist, keinen außerordentlich gründlichen und richtigen Schluß auf die wirtschaftliche Entwicklung des ganzen Unternehmens ziehen können.

Ich möchte darauf hinweisen, daß ich diese Frage ebenfalls im Eisenbahn-Ausschusse angeregt habe, wo mir zu meiner nicht geringen Ueberraschung gesagt

wurde, die Statistik erforderte eigene Kräfte und diese Statistik sei mit Auslagen verbunden und zu theuer. Ich glaube nicht daß man wegen dieser kleinen Auslage, die die Verkehrsstatistik verursachen würde, von der Einführung derselben zurückschrecken solle, und ich bin der Ansicht, daß man in dieser Richtung in Zukunft weiter gehen möge, um das Verkehrsbild auf den Localbahnen klar zum Ausdrucke zu bringen. Das sind im allgemeinen die Bemerkungen, die ich mir zum Berichte des Landes-Ausschusses und jenem Theile, welchen der Herr Referent behandelt hat, zu machen erlaubt habe. Ich werde mir erlauben, noch kurz zu erwähnen, daß ich mit Rücksicht darauf, als noch andere Wünsche in Bezug auf den Rechnungs-Abschluß in einem Antrage des Eisenbahn-Ausschusses an den Landtag zum Ausdrucke gelangen, meine Ausführungen damit schließen. Ich stelle aber zu diesem Antrage den Zusatzantrag (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt:

1. Zu dem für jede Landesbahn separat vorzulegenden Rechnungs-Abschluß eine entsprechend detaillirte Waaren-Verkehrsstatistik beizulegen.

2. Die Betriebsrechnung so detaillirt vorzulegen, daß die Einnahmen und Ausgaben nach den einzelnen Betriebs-Conti zerlegt, eine leichte Uebersicht und Beurtheilung des Gesamtbetriebs-Ergebnisses ermöglichen.“

(Dieser Antrag wird unterstützt.)

Abg. **Bošnjak** (L.-G. Cilli): Hoher Landtag! Den ausgezeichneten Ausführungen meines geehrten Herrn Vorredners möchte ich bezüglich zweier Bahnen, nämlich Cilli-Wöllan und Pöltschach-Gonobitz, einige Bemerkungen anfügen. Ich stimme der Ansicht des geehrten Herrn Vorredners vollständig bei, daß in der Action des Landes-Eisenbahnbaues bei uns etwas mehr Vorsicht anzuwenden wäre; allein dies nicht darum, weil z. B. das Betriebserträgnis der Linie Cilli-Wöllan nicht derart günstig ist, als es erwartet wurde.

Als ungünstiges Moment diesfalls sind schon hervorgehoben worden die eingetretenen Katastrophen in den Gruben von Skalitz. Ich glaube aber, daß es den technischen Organen möglich sein wird, die Gruben so einzurichten, daß solche Katastrophen nicht mehr eintreten werden und dann die Kohlenlieferungen normal stattfinden. Aber, meine Herren, der Reinertrag der Linie Cilli-Wöllan wird auch ungünstig beeinflusst durch deren Anlagecapital. Ich will damit nicht sagen, daß die Einzelpreise, wie sie vom Landes-Eisenbahnamente genehmigt wurden, dabei ausschlaggebend gewesen wären, sondern folgende Umstände. Die Linie Cilli-Wöllan, wenn sie als reine Localbahn gebaut worden wäre,



würde sicher nicht passiv sein. Wir sind die Phasen der ganzen Verhandlungen seit dem Jahre 1881 bekannt, nämlich die Verhandlungen, die von verschiedenen Consortien zum Ausbau der Linie mit der Regierung gepflogen worden sind. Daß diese Verhandlungen so lange währten und die Linie so lange nicht gebaut wurde, dafür war der Hauptgrund der, daß die Regierung Anforderungen bezüglich der Anlage der Bahn stellte, durch welche diese Bahn nicht als Localbahn, sondern unbedingt als Hauptbahn zu betrachten sei. Wir ist bekannt, daß beispielsweise das schwere Schienenprofil, dann die Forderung der Regierung, daß eiserne Brücken angewendet werden müssen, dann die Forderung, daß zwei Stationen größere Anlagen erhalten, als es bei Localbahnen üblich ist, daß alle diese Umstände den Bau-Conto um circa 500.000 fl. erhöht haben. Diese Mehrbelastung des Bau-Conto wird den Reinertrag dieser Bahn so lange drücken, bis die Linie Wöllan-Unterdrauburg ausgebaut und dann die ganze Linie Unterdrauburg-Gilli als eine Hauptbahn zu betrachten sein wird.

Die Regierung hat also bei der Ausführung dieser Bahn Anforderungen gestellt, durch deren Ausführung die Bahn den Charakter einer Hauptbahn bekommen hat. Ein Fehler von uns war es daher, daß wir wegen dieses Umstandes von der Regierung nicht eine Subvention zum Baue dieser Bahn verlangt haben. Wir standen aber damals im Beginne unserer Eisenbahn-action und wollten alsogleich mit der Ausführung eines Projectes beginnen. Uebrigens ist meine Ansicht die, und habe ich mich bei der ersten Debatte über das Project der Bahn Gilli-Wöllan auch dahin ausgesprochen, daß sich dieselbe bei normalen Umständen unbedingt rentiren wird, was ja auch aus dem Berichte des Landes-Ausschusses zu entnehmen ist. Ich fühle aber auch für die Zukunft dieser Bahn kein Bangen, doch ersuche ich die maßgebenden Factoren, bezüglich der Fortsetzung der Linie von Wöllan nach Unterdrauburg die Action möglichst zu fördern.

Nun, meine Herren, was jedoch die Linie Böltzhach-Gonobitz anbelangt, so habe ich ja meinem Bedenken beim betreffenden Beschlusse des hohen Landtages Ausdruck gegeben; dafür, daß diese Linie gebaut wurde, war vielleicht auch der Umstand mit maßgebend, daß man es mit dem Principe der Schmalspur versuchen wollte; leider stehen wir aber heute auf dem Standpunkte, daß der Bezirk Gonobitz zu Beitragsleistungen herangezogen werden soll, welchen er schwer nachkommen wird und das dürfte den Anstoß geben, um von Seite des hohen Landtages schlüssig zu werden, was in diesem speciellen Falle zu thun sein wird.

Das wären meine Bemerkungen bezüglich der ausgeführten Linien. Nun hat aber der sehr geehrte Herr Vorredner die Frage der Centralisation und Decentralisation des Localbahnwesens angeregt. Nun, ich muß es aufrichtig sagen, ich bin in jeder Beziehung Centralist, auch bezüglich des Localbahnwesens, aber nicht darum, weil ich glaube, meine Herren, daß einzelne Landtage unter dem eventuellen Banne von Co-terien unrichtige Beschlüsse fassen könnten bezüglich des Localbahnwesens, respective der Ausführungen einzelner Localbahnen, sondern ich bin Centralist bezüglich des Localbahnwesens darum, weil ich überhaupt der Ansicht bin, daß die Central-Regierung mehr thun sollte für die Förderung von Localbahnen; ferner würde bei der Centralisation ein einheitlicheres System in der Ausführung dieser Bahnen platzgreifen. Was der geehrte Herr Vorredner erwähnt hat, daß z. B. eine Bahn als Localbahn gebaut wird, plötzlich aber durch den Ausbau von Anschlußlinien den Charakter einer Hauptbahn erhält, ist ganz richtig, daher das Localbahnwesen auch darum mehr centralisirt werden sollte.

Die Linie Gilli-Wöllan ist keine Localbahn schon bezüglich der Ausführung nicht, ebensowenig, wie es die Linie Wöllan-Unterdrauburg sein wird, darum ist es Pflicht der Regierung, daß sie diese Bahnen ausgiebig subventionirt.

Ich habe die Ehre, Mitglied des Eisenbahn-Ausschusses des Abgeordnetenhauses zu sein und werde in dieser Eigenschaft mit Vergnügen von der Anregung des Herrn Vorredners Notiz nehmen und trachten, daß die Action des steirischen Landeseisenbahn-Amtes möglichst gefördert werde.

Landes-Ausschußbeisitzer Dr. **Schmiderer**: Ich möchte mir erlauben, auf die Ausführungen des sehr geehrten Herrn Vorredners mit wenigen Worten zu erwidern. Zuerst möchte ich Herrn Director Rochlitzer, der in einer längeren Rede eigentlich gegen das System, welches wir hier in Steiermark mit den Landeseisenbahnen inaugurirt haben, Stellung genommen hat, nur erwidern, daß diese Betrachtungen heute, nachdem wir das Gesetz einmal haben, doch schon verspätet sein dürften, da auch Herr Director Rochlitzer mit dem Umstande rechnen muß, daß wir das Gesetz haben und anwenden müssen und zwar in der Art und Weise, daß wir überzeugt sind, daß die Anwendung nicht zum Schaden des Landes ausschlagen kann.

Ich habe bereits im vorjährigen Landtage betont und die Herren darauf aufmerksam gemacht, daß das Tempo ein vielleicht zu schnelles ist und demgemäß verlangsamt werden muß, und ich habe auch zur Geltung gebracht, was der Landes-Ausschuß und der Herr Be-



richterstatte Ihnen heute gesagt hat. Ich habe im vorigen Jahre das Wort gebraucht, daß wir alle Anforderungen, die an uns gestellt werden, nicht befriedigen können, da wir sonst befürchten müssen, daß ein förmliches Eisenbahnfieber im Lande eintreten könnte, was gewiß nicht zum Vortheile des Landes wäre. Was der Herr Abgeordnete Rochlitzer im allgemeinen über das Eisenbahnwesen gesagt hat, ist demnach heute verspätet; aber die pessimistischen Anschauungen, die er heute zur Geltung gebracht hat, kann ich bei dem Stande der Eisenbahn-Action des Landes nicht gelten lassen. Denn schließlich, was ist denn geschehen? Bei Cilli-Wöllan sind Katastrophen eingetreten, die sich jeder menschlichen Berechnung naturgemäß entzogen haben; wären dieselben nicht eingetreten, so wären bei diesen Bahnen die erwarteten Resultate vielleicht in viel höherem Maße erzielt worden, als es nun der Fall ist. (Sehr richtig!)

Daß der Betrieb wegen solcher Katastrophen rücksichtlich der Kohlenförderung vier bis fünf Monate eingestellt werden mußte, und daß deshalb die Bahn nicht in der erwarteten Weise alimentirt werden konnte, ist wohl begreiflich. Was die Bahn Pöltschach-Gonobitz und Stainz-Wiefelsdorf anbelangt, haben wir, wie bei jeder neuen Bahn, immer mit der Achsconcurrentz zu kämpfen, da die Frachtfuhren à tout prix fahren, um die Eisenbahnen mehr oder weniger unmöglich oder unrentabel zu machen. Das wird einige Zeit dauern, und wenn die Achsconcurrentz überwunden ist, wird sich das Bahn-erträgnis auch heben.

Bei Stainz-Wiefelsdorf haben sich der Bezirk und alle maßgebenden Factoren geäußert, daß sie selbst erwarten, daß in den ersten Jahren, wo die sogenannten Kinderkrankheiten zu überwinden sind, die Resultate der Bahn keine so glänzenden sein werden. Der Bezirk Stainz war darüber gar nicht überrascht, als wir ihm geschrieben, daß die Garantie des Bezirkes im Jahre 1894 herangezogen wird und haben wir vom Bezirke die Antwort erhalten, daß er sich schon einen diesbezüglichen Fond gebildet habe, um in keine Verlegenheit zu kommen, und daß er aus den angesammelten Geldern die Garantie decken werde.

Ich möchte ganz unbefangen fragen, ob man dort die alten Zustände wieder zurück haben will, und bin überzeugt, daß der ganze Bezirk Stainz mit „Nein“ antworten wird. Sie sind eben ganz zufrieden; mir gegenüber haben sie wenigstens das erklärt.

Was die Bemerkung des Herrn Abgeordneten Rochlitzer anbelangt, daß es eigentlich besser wäre, wenn man Alles centralisiren und vom Mittelpunkte des Reiches das Eisenbahnwesen leiten würde, und es von dem Stand-

punkte aus nicht wünschenswerth wäre, daß die ganze Eisenbahnaction verländert wird, so möchte ich mir die Bemerkung erlauben, daß dieses Princip heute schon im größten Maßstabe gehandhabt wird, und das weiß auch der Herr Abgeordnete Rochlitzer sehr gut, denn centralisirt und geleitet wird auch heute schon vom Reichscentrum aus und jede Action des Landes wird von dem Gesichtspunkte aus betrachtet: „Was dem Reiche frommt, kommt auch dem Lande zugute.“ Denn wenn man nicht von dieser Voraussetzung ausginge — und das ist ja auch meine Meinung, — würde man an uns nicht solche Anforderungen gestellt haben für die Reichsinteressen, Forderungen, die zu erfüllen wir in einzelnen Fällen gar nicht in der Lage sind. Ich bitte zu bedenken, daß die Mehrforderungen, die man für die Bahn Zeltweg-Wolfsberg an uns gestellt hat, über eine halbe Million Gulden ausmachen. Man hat, als das erstemal im Jahre 1886 diese Bahn auf der Tagesordnung war, eine halbe Million verlangt und jetzt verlangt man nochmals eine halbe Million, und zwar nur im Reichsinteresse. Das Reichskriegsministerium hat bei der schmalspurigen Bahn Neuberg-Mariazell verlangt, daß täglich 15 fünfzigachsigige Züge in jeder Richtung verkehren sollen, wenn diese Bahn activirt werden soll und wir haben bei der Tracen-Revision erklärt, daß, wenn die Reichsverwaltung auf solchen Bedingungen besteht, wir uns mit dieser Eisenbahn nicht befassen können, weil das absolut unmöglich ist. Es wird heute schon darauf gesehen, daß nur das gethan wird, was dem Reiche frommt.

Was Herr Abgeordneter Rochlitzer wünscht, daß die Baurechnung vorgelegt wird, so ist das bisher absolut nicht möglich gewesen.

Wir haben nicht einmal die Grundablösung bei allen diesen Bahnen vollständig durchführen können, und zwar auch nicht bei der Linie Cilli-Wöllan, welche Linie ja schon zwei Jahre in Betrieb ist, ebenso ist es auch bei den anderen Linien, und bevor dies nicht durchgeführt ist, kann auch eine genaue Baurechnung nicht möglich sein. Aber nach meinen Informationen kann ich die Versicherung geben, daß es mindestens bei dieser Linie bis zum nächsten Jahre gewiß möglich sein wird. Es ist übrigens — ich führe das nicht zu unserer Entschuldigung an — nach meiner Information noch bei keiner Bahn geschehen, daß die Baurechnung in so kurzer Zeit fertiggestellt wurde.

Was die Statistik anbelangt, die wir zu liefern haben werden, so haben wir ein statistisches Amt im Lande, und wird auch gewiß das betreffende Amt für diesen Zweck benützt werden und den Wünschen der Herren Rechnung tragen.



Ich komme nun zu den Ausführungen des geehrten Herrn Abgeordneten Dr. Fürst, der sich darüber beschwert hat, daß die Tarife auf der Eisenbahn Kapfenberg-Seebach-*u.* zu hoch sind, namentlich bei Stückgütern. Dies ist überall der Fall, daß die Stückgüter höher gehalten werden als en masse-Güter (volle Wagenladungen), denn da ist auch die Manipulation eine andere. Wenn wir mit dem Tarife heruntergehen sollten, dann müßte das Erträgnis ein schlechteres werden und wir müßten die Garantie der Bezirke und Privaten heranziehen. Wir ist auch bekannt, daß sowohl die Lastwagen als auch die Personenwagen dieser Eisenbahn nicht hinreichen. Da kann ich sagen, daß vor circa 3 bis 4 Wochen für diese Eisenbahn 25 Waggons bestellt wurden und daß diese in circa 14 Tagen auf der Linie laufen werden. (Bravo!) Was die Personenwagen anbelangt, so wird man sich, wenn ein besonderer Andrang ist und wenn zum Beispiel die Wallfahrer kommen, jedenfalls auch behelfen, denn der Bedarf an Waggons ist unberechenbar, denn es können an einem Tage auch 1000 bis 2000 Personen kommen und für 2 oder 3 Tage kann von uns auf einer schmalen und kleinen Localbahn Niemand verlangen, daß wir für jeden Bedarf aufkommen. Auch bei Hauptbahnen werden an Feiertagen oft Personen in Lastwagen geführt. (In Viehwagen auch!) Im übrigen kann ich auch die Versicherung geben, daß, wenn sich ein Bedarf herausstellt, wir allsogleich darangehen werden, diesem Bedürfnisse entgegen zu kommen, und daß wir von unserem Standpunkte aus es freudig begrüßen werden, wenn die Wagen immer laufen und voll sind, und unsere größte Freude wird es sein, wenn wir die doppelte Anzahl von Waggons hinaufgeben könnten.

Was die Post anbelangt, von der bemerkt wurde, daß sie jetzt schlechter ist wie früher, so erlaube ich mir zu bemerken, daß die Post sich unserer Ingerenz entzieht, und daß die Postverwaltung auf diesen Fehler in kurzem Wege bereits aufmerksam gemacht werden mußte. Unser Eisenbahndirector hat sich in dieser Beziehung aus eigener Initiative mündlich an die Postverwaltung gewendet und glaube ich, daß diesem Wunsche Rechnung getragen wird. Was jedoch der Herr Abgeordnete Bosnjak sagte, hat mich eigentlich gewundert. Er hat gemeint, daß das Anlagecapital bei der Gills-Wöllaner Bahn viel zu hoch ist.

Als wir darangegangen sind, diese Eisenbahn zu bauen, haben wir von dem früher bestimmten Anlagecapital netto eine Million erspart; also kann man uns wohl nicht sagen, daß wir zu viel in dieser Bahn investirt haben. Nebenbei habe ich noch zu bemerken, daß wir nicht im ersten dulci jubilo des neuen Gesetzes diese Bahn gebaut haben. Diese Eisenbahn war lange geplant,

schon seit dem Jahre 1873. Und der uns immer zum Baue gedrängt hat, war ja gerade der Herr Abgeordnete selbst. (Natürlich!) Und wenn wir gewartet hätten, bis die Regierung einen Beitrag geleistet hätte, dann hätte ich den Herrn Abgeordneten Bosnjak sehen mögen, wie er über den Landes-Ausschuß und seinen Referenten losgefahren wäre. Dann wäre auch bis heute noch nichts geschehen, und wenn wir für Rohitsch-Sauerbrunn die Bahn gebaut haben werden, wird er nach vielleicht 2 oder 3 Jahren auch sagen, man hätte warten sollen! (Richtig!)

Ich bitte, diese Aufklärungen zur Kenntnis zu nehmen.

Im übrigen stimme ich mit den Anträgen, wie sie der Herr Berichterstatter verlesen hat, vollkommen überein. (Bravo!)

Abg. Dr. **Sernec** (L.-G. Gills): Ich möchte nur noch auf einen Gesichtspunct aufmerksam machen. Der hohe Landtag hat im vorigen Jahre in lebhafter Debatte zum Ausdrucke gebracht, wie schädigend die hohen Tarife der Südbahn auf das ganze Land wirken und in Resolutionen den Wunsch geäußert, daß im Jahre 1896 auf die Verstaatlichung der Südbahn nicht verzichtet werden solle. Ich glaube, daß der Landes-Ausschuß und das Eisenbahnamt bei dieser Frage thätig eingreifen können, namentlich dadurch, daß sie vor Allem auf den Ausbau jener Localbahnen denken, welche zu Parallelbahnen der Südbahnen ausgestaltet werden können, um hiedurch der Südbahn so rasch als möglich Concurrenzbahnen zu schaffen. Schon zwei solche Linien haben wir begonnen, beide sind jedoch bis heute Sacchbahnen geblieben. Die Strecke Gills-Wöllan kommt uns im Unterlande allerdings zugute, aber als Sacchbahn kommt sie ebenso der Südbahn zugute. Denn ihr werden durch diese Seitenbahn Frachten zugeführt, den Zweck der Tarifiermäßigung erreichen wir jedoch hiebei nicht.

Dasselbe gilt von der Linie Gonobitz-Pölschach, der Linie über Kapfenberg und der Linie Unterdrauburg-Wolfsberg. Wie die Bahnen jetzt sind, nützen sie der Südbahn sehr viel, kommen aber unseren Principien nicht nach, nämlich, daß Parallelbahnen gebaut werden sollen um die Südbahn endlich zu billigeren Tarifen zu zwingen und die Verstaatlichung zu erleichtern.

Die Südbahn geht nur vom geschäftlichen Standpunkte aus. Im vorigen Jahre wurden diesbezüglich hier im hohen Hause Beispiele angeführt. Ich selbst fuhr von Gills nach Wien zweiter Classe mit Retourbillet, in Marburg stiegen zwei Herren, die aus Spital in Kärnten gekommen waren, ein, ebenfalls mit Retourkarten bis Wien; wir verglichen die Fahrpreise, und es stellte sich heraus, daß die Tour- und Retourkarte Spital-Wien um einige



Gulden weniger kostete, als die meine von Gills nach Wien und retour, und doch ist die Strecke Spittal-Marburg eine weit längere, als die von Gills nach Marburg. Wir sind zur Ueberzeugung gekommen, daß die Südbahn aus geschäftlichen Rücksichten, um die Concurrenz mit der Linie Villach-Selzthal-Wien zu verringern, für die Linie Spittal-Marburg-Wien einen billigeren Tarif eingeführt hat, als für die weit kürzere Linie Gills-Wien. Es wird also hier nicht zu Einheitspreisen nach dem Kilometer gerechnet, sondern es wird nach dem gerechnet, was der Südbahn mehr trägt.

Nachdem das Interesse des Landes und der Bewohner durch derartige Maximen der Südbahn außerordentlich geschädigt werden, wäre es zu wünschen, daß man den Kampf aufnimmt, und das könnte mit Wirksamkeit durch den Ausbau der Linien Beltweg-Wolfsberg, Unterdrauburg-Heiligenstein-Stein geschehen, und in zweiter Linie dadurch, daß man die Bahnstrecke Gills-Wöllan mit Kärnten verbindet und andererseits die Linie Grobelsno-Krapina ausbaut, und ich muß sagen, daß es bedauerlich ist, daß das bisherige Offert zum Ausbaue dieser Bahnen noch nicht genugsam gut befunden worden ist und der Landes-Ausschuß diese Verträge noch nicht abgeschlossen hat. Aber hätten wir diese Bahnen, die eine von Osten nach Westen, von Krapina bis Kärnten, und dann die Linie von Obersteiermark nach Krain, so hätten wir dann die Parallelbahnen, welche der Südbahn Concurrenz machen würden. Dann würden die Linien Steinbrück-Agram und Pragerhof-Kanizja einerseits, andererseits aber auch die Hauptlinie Wien-Triest unter Concurrenz gestellt, denn es würde die Südbahn genöthigt, die Tarife auf allen diesen Linien herunterzusetzen. Dieser Zweck der Landesbahnen muß fest im Auge behalten werden, der Ausbau der Landesbahnen soll einheitlich auf dieses Ziel lossteuern, und wünsche ich, daß bei jenen Bahnen, die sich zu Parallelbahnen der Südbahn ausgestalten können, der Landes-Ausschuß und das Landes-Eisenbahnamt so rasch und so thätig als möglich eingreifen mögen.

Abg. **Bošnjak** (L. = G. Gills): Hoher Landtag! Ich muß sagen, daß ich durch die Rede des Herrn Landes-Ausschußbeisitzers Dr. Schmiderer etwas überrascht bin. Ich habe ja nicht dem Landes-Ausschuße als solchem eine Verantwortung aufgebürdet oder das hohe Anlagecapital der Gills-Wöllaner Eisenbahn zum Vorwurfe gemacht. Allein der Umstand, daß der hohe Landtag, also nicht der Landes-Ausschuß, sich von der Regierung die von mir früher erwähnten Mehrkosten des Baues aufhalten ließ, hätten wir verwerthen sollen. Freilich würde dadurch eine Verzögerung des Baues eingetreten sein, die ich am meisten bedauert hätte. Es ist richtig, daß ich derjenige war, der immer gedrängt hat, sowie

ich auch bezüglich der anderen Linien immer drängen werde.

Ich habe mir also als Mitglied des hohen Landtages selbst eine Rüge ertheilt, und nicht dem Landes-Ausschuße. Bezüglich der Gonobitzer Bahn möchte ich an den Landes-Ausschuß die Anfrage stellen, in welchem Stadium sich die Straßen-Angelegenheit Dplotniz-Gonobitz befindet? Ich glaube, daß die Zufuhr der Fracht für diese Bahn sich günstiger gestalten würde, wenn diese Straße ausgebaut wird, und nachdem das Bild, welches uns für das Betriebsergebnis der Gonobitzer Eisenbahn heute vorgeführt wurde, ein tristes ist, so ist es nach allen Seiten nothwendig, eine Besserung der Ertragsverhältnisse anzustreben.

Landes-Ausschußbeisitzer Dr. **Schmiderer**: Ich muß auf die Anfrage des Herrn Abgeordneten Bošnjak bemerken, daß in dieser Angelegenheit von Seite des Landes-Bauamtes ohnehin über den Straßenbau Dplotniz-Gonobitz Erhebungen gepflogen worden sind. Es liegen zwei Projecte vor. Nach dem einen führt der Straßenzug von Dplotniz über St. Barbara nach Gonobitz und kostet 50.000 fl., nach dem zweiten Projecte führt der Straßenzug etwas östlicher über Podgorje nach Gonobitz und kostet über 30.000 fl., und es werden, da es sich um große Ziffern handelt, noch genaue Erhebungen gepflogen werden müssen; da wir glauben, daß zu den großen Kosten auch Beiträge geleistet werden, so können wir bis zur nächsten Session über die Frage schlüssig werden, welche Variante wir dann nehmen werden.

(Die Debatte wird geschlossen.)

Berichterstatter Dr. **Pink**: Die Wünsche und Beschwerden, welche von Seite der einzelnen Vorredner über die bereits im Betrieb befindlichen Landesbahnen vorgebracht worden sind, waren in der Hauptsache an die Adresse des Landes-Ausschusses gerichtet und haben von Seite des Referenten im Landes-Ausschuße, Herrn Dr. Schmiderer, ihre Erledigung gefunden. Was zunächst die Auseinandersetzungen des Herrn Abgeordneten Director Rochlitzer betrifft, so würdige ich dieselben, als von Seite eines competenten Fachmannes ausgehend, vollkommen und sympathisire in den Hauptpunkten mit seinen Anschauungen. Dies gilt insbesondere bezüglich der Vorsicht, welche er angewendet wissen will bei Beurtheilung künftiger Projecte. Dieser Auffassung ist auch der Landes-Ausschuß und der Eisenbahn-Ausschuß.

Ich stimme weiters vollkommen mit ihm darin überein, daß bei den Beitragsleistungen der Bezirke und Gemeinden für eine Localbahn immer zu beurtheilen kommt, ob die wirthschaftlichen Vortheile der bestimmten Localbahn mit den Beiträgen, zu welchen sich bereit



erklärt wird, auch in einem richtigen Verhältnisse stehen, denn nur bis zu dieser Grenze ist die Beitragsleistung gerechtfertigt. Ist die Beitragsleistung in dieser Beziehung eine unverhältnismäßige, so müßte diese Last zu einem Verfall der betreffenden Bezirke und Gemeinden führen, statt ihre Leistungsfähigkeit zu heben und ihnen wirtschaftliche Vortheile zuzuführen. Nur in einem Punkte kann ich dem Herrn Abgeordneten Director Rochlitzer nicht Recht geben, in der scharfen Kritik, die er an dem Systeme für den Bau der Localbahnen, welches vom Lande Steiermark durch das Gesetz zur Förderung des Localbahnwesens inaugurirt wurde, geübt hat. Ich kann seinen Anschauungen nicht beipflichten, daß die länderweise Organisation des Localeisenbahnwesens nicht zweckmäßig sei. Die Centralisirung des Localbahnwesens führt zur Erstarrung. Aufgabe des Staates kann es nicht sein, diese verschiedenen Localbahnprojecte in den einzelnen Kronländern zu studiren. Die Privat speculation wird sich nur einiger lucrativer Projecte annehmen. Ein Zusammenfassen aller Factoren ist nur bei der Decentralisirung und länderweisen Behandlung möglich. Dafür spricht die Erfahrung. Was ist auf dem Gebiete der Localbahnen durch das Reich in Steiermark zu Stande gekommen? Nahezu gar nichts! Und hätten Sie das Landesgesetz nicht geschaffen, so würden wir wahrscheinlich auch nicht sehr weit gekommen sein. Wenn Sie immer vom Reiche Hilfe erwarten, werden Sie für solche Localbahnen, die im engsten Sinne Localbahnen sind, Subventionen nicht bekommen. Nachdem aber auch die Privat speculation sich solcher Bahnen nicht bemächtigt, wo nicht viel zu holen ist, so würde das Eisenbahnnetz in Steiermark heute noch so aussehen, wie es vor zwanzig Jahren ausgesehen hat. Die Auffassung des Herrn Director Rochlitzer mag theoretisch ganz richtig sein, allein für die Praxis wird sie sich nicht empfehlen. Meine Herren! Wir haben mit der Theorie im politischen und wirtschaftlichen Leben leider sehr traurige Erfahrungen gemacht. Wir haben im allgemeinen es nun vorgezogen, uns auf den realen Boden der Verhältnisse zu stellen und praktische Politik zu treiben. Auch auf dem Gebiete des Localbahnwesens haben wir auf diesem Wege thatfächliche Erfolge erzielt. Das Zusammenwirken von Reich und Land ist für die Entwicklung des Localbahnnetzes unerläßlich. Es gibt wichtige Linien für das Land, für die ein genügend staatliches Interesse nicht besteht, so daß es der Regierung schwer wäre, eine Subvention zu gewähren. Wenn die Regierung nun für eine solche Bahn, für welche der Staat kein überwiegendes Interesse hat, dennoch einen Beitrag zuzagt in der Voraussetzung, daß andererseits das Land für eine Linie, welche den Staat interessiert,

seine Unterstützung leiht, dann kommt man auf den Boden von Compromissen, die das Wohl des Landes und des Staates fördern. Solche Vereinbarungen hat der Landes-Ausschuß angestrebt und erzielt, und man kann nur wünschen, daß das vereinbarte Programm sobald als möglich zur Durchführung kommt.

Wenn man dieser Debatte gefolgt ist, so kann man sonderbare psychologische Erscheinungen wahrnehmen.

Ich will Niemandem nahe treten, aber mir macht es den Eindruck, daß je nach dem Stande der Localbahnen des Wahlbezirkes des betreffenden Abgeordneten die Stimmungen für die Fortsetzung der Eisenbahnaction des Landes sich ändern. Ein Abgeordneter für solche Gegenden, welche mit Eisenbahnen versorgt sind, und der somit in dieser Beziehung die Bedürfnisse seines Wahlkreises für befriedigt hält, empfiehlt ein sehr langsames, vorsichtiges Vorwärtsschreiten auf dem Gebiete des Bahnbaues für das Land.

Er fürchtet die Belastung des Landes aus solchen Bahnen.

Ganz anders ist der Standpunct des Abgeordneten, dessen Wahlbezirk noch heute nicht mit seinen Wünschen und Bedürfnissen für Localbahnen befriedigt ist; dem ist mit diesem Standpuncte nicht gedient, er hofft für seinen Wahlbezirk erst von der Zukunft. (Sehr richtig!)

Ich will keinem Herrn Abgeordneten daraus einen Vorwurf machen; die Gegensätze berühren sich ja. Der allergrößte Widerspruch, der heute zu Tage getreten ist, scheint mir aber in den Ausführungen des Herrn Dr. Sernec zu liegen.

Auf der einen Seite sollte man schon bei kleinen Localbahnen außerordentlich vorsichtig sein und sich in größere Actionen überhaupt gar nie einlassen, und auf der anderen Seite wird verlangt, das Land soll große Concurrenz-Linien gegen die Südbahn bauen!

Wenn speciell bezüglich der Linie Gills-Wöllan gesagt wird, daß die Südbahn auch diese Landesbahn für ihre Zwecke ausnützt, so muß ich dem entgegen anführen, daß nach dem Betriebsvertrage mit der Südbahn die tarifariße Selbstbestimmung des Landes der Südbahn gegenüber thunlichst gewahrt ist, und daß die Südbahn das Interesse des Landes bei Seite zu setzen und ihre Interesse vorzustellen bei einiger Wachsamkeit unseres Eisenbahnamtes wohl nicht in der Lage wäre.

Wenn ich schließlich resumire, was ich gehört habe, so muß ich sagen, das Richtige liegt in der Mitte; der Landtag hat meiner Auffassung nach seine Aufgabe darin zu suchen, ohne Ueberhastung mit weißer Vorfront nach kluger Abwägung aller Verhältnisse die begonnene Action zu festigen und fortzusetzen, neue



Actionen nur successive und mit Benützung der Erfahrungen an den gebauten und im Betriebe befindlichen Landesbahnen aufzunehmen.

Was den Antrag des Herrn Abgeordneten Director Rochlitzer betrifft, so schließe ich mich demselben an und theile auch die Begründung desselben. Auch ich halte es für nothwendig, daß die Betriebs-Ausweise detaillirt gehalten werden und lege für die Beurtheilung des Verkehrs und seiner Entwicklung, der Zu- und Abnahme auf die Aufstellung und Führung einer Verkehrsstatistik großen Werth. Ich erlaube mir darauf hinzuweisen, daß ganz kleine Localbahnen solche Statistik betreiben. Die Einführung einer solchen Statistik wird für das Land eine nennenswerthe Belastung nicht zur Folge haben.

Ich hätte zunächst an den Herrn Abgeordneten Rochlitzer nur das Ersuchen zu richten, seinen Antrag bei dem späteren Abschnitte, zu welchem die Resolution bezüglich Einführung der doppelten Buchführung beantragt ist, zu stellen.

**Landeshauptmann:** Wir schreiten nun zur Abstimmung; ich bitte die Anträge nochmals zu verlesen.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses Dr. **Vink** (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die bisherigen Ergebnisse der ausgebauten Strecken Gillschönstein-Wöllan, Pöltschach-Gonobitz, Prebding-Wiefelsdorf-Stainz und Kapfenberg-Seebach-Au wird zur Kenntnis genommen.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, bezüglich dieser Linien

- a) nach Abschluß des Baugeschäftes sofort die genauen Baurechnungen;
- b) jährlich die definitiven und insoweit dies unthunlich die provisorischen Ausweise über die Betriebs-ergebnisse vorzulegen.“

(Dieser Antrag wird angenommen.)

**Landeshauptmann:** Bezüglich des vom Herrn Director Rochlitzer gestellten Zusatzantrages hat sich der Herr Berichterstatter dahin ausgesprochen, daß er der Anschauung sei, daß er sich am geeignetsten einfügen lasse nach den Anträgen des Finanz-Ausschusses zu Punkt III: „Finanzieller Theil“, wie er Seite 8 der Vorlage verzeichnet ist. Der Antragsteller schließt sich dieser Ansicht an und werde ich demnach den Zusatzantrag des Herrn Abgeordneten Rochlitzer bei dem betreffenden Capitel zur Abstimmung bringen.

Ich bitte daher den Herrn Berichterstatter, fortzusetzen.

Berichterstatter Dr. **Vink:** B. Zur Ausführung genehmigte Strecken.

Ich werde mich sehr kurz fassen. Bei der Murthalbahn ist im Herbst vorigen Jahres mit den Bauarbeiten begonnen worden. Diese Linie soll noch im Herbst dieses Jahres zur Eröffnung gelangen.

Was die anderen Linien: Zeltweg-Wolfsberg, Unterdrauburg-Wöllan, Südbahn-Sauerbrunn und Neuberg-Mariazell betrifft, habe ich bereits in den einleitenden Bemerkungen erwähnt, daß die bezüglichen technischen Vorlagen von Seite des Landes-Eisenbahn-Amtes fertiggestellt sind, daß diese Projecte auch der Commissionirung unterzogen sind und nur bei der Tracirungs- und Revisions-Commission für Neuberg-Mariazell sich Anstände ergeben haben, insoferne, als außerordentlich hohe Forderungen seitens des Reichs-Kriegsministeriums gestellt wurden.

Nach einer Mittheilung des Landes-Ausschusses sind diese Forderungen restringirt worden und es steht eine Hinausschiebung der Verwirklichung dieser Bahn nicht zu befürchten.

Auf die Linie Südbahn-Sauerbrunn komme ich separat zurück, weil in dieser Beziehung eine Petition vorliegt. Ich empfehle zu diesem Theil die Anträge des Sonder-Ausschusses zur Annahme. Dieselben lauten (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Murthalbahn, ferner die Linien Zeltweg-Wolfsberg, Unterdrauburg-Wöllan, Südbahn-Sauerbrunn und Neuberg-Mariazell, wird zur Kenntnis genommen.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, alle erforderlichen Schritte behufs ehester Fertigstellung der Murthalbahn, beziehungsweise Realisirung der Linien Zeltweg-Wolfsberg, Unterdrauburg-Wöllan, Südbahn-Sauerbrunn und Neuberg-Mariazell zu unternehmen.

3. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, über das Ergebnis der bezüglichen Action dem Landtage in seiner nächsten Session Bericht zu erstatten.“

**Landeshauptmann:** Der Antrag steht in Debatte; wünscht Jemand zu sprechen?

Abg. **Heilsberg** (L. = G. Frohnleiten): Hoher Landtag! Die letzten Vorlagen beweisen, wie richtig das Vorgehen des Landes-Ausschusses bezüglich der Strecke Neuberg-Mariazell war und wie begründet alle die Maßregeln erscheinen müssen. Es hat schon der Herr Berichterstatter jetzt angedeutet, daß in den sichergestellten Erträgen die Wichtigkeit dieser Bahn begründet ist und welche schwere Verantwortung darin



liegt, wenn eine weitere Verzögerung dieser durch mehrere Jahrzehnte noch immer nicht zum Baue gekommenen Bahn platzgreifen sollte. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Kriegsverwaltung von jener Forderung, welche seinerzeit bei der Tracierung gestellt wurde, abgehen dürfte; weiters ist zu constatiren, wie den verehrten Herren aus einzelnen Mittheilungen bekannt ist, daß trotz der ursprünglich bei der bedrängten Lage der dortigen Gegend unerschwinglich erscheinenden Interessentenbeitragssumme von 200.000 fl. selbe nunmehr doch bis auf einen ganz kleinen Minimalrest sichergestellt ist.

Es ist dies gewiß ein Beweis des großen Interesses und des Bedürfnisses dieser Bahn und ist bei der durch die lange Verzögerung des Bahnbaues großen Verarmung der Bevölkerung dieses entgegengebrachte Opfer überaus hoch anzuschlagen, und begründet gewiß das Ansuchen, daß möglichst rasch mit dem Ausbaue dieser Bahn vorgegangen werde.

Abg. Dr. **Starfel** (St.-G. Windischgraz): Hoher Landtag! Ich habe mich zum Worte gemeldet um ein ähnliches Ersuchen bezüglich der bereits genehmigten Strecken Wöllan-Unterdrauburg und Zeltweg-Wolfsberg an den Landes-Ausschuß zu richten und zu bitten, daß diese beiden Linien ehemöglichst ausgebaut werden und das erwähnte raschere Tempo auch bezüglich dieser Linien eingeschlagen werde. Diese Linien sind deshalb möglichst bald auszubauen, weil ein hohes Staats-Interesse für dieselben vorhanden ist, und daher zu gewärtigen steht, daß diesen Linien vom Staate eine ausreichende Unterstützung zugewendet werden wird. Die beiden Linien werden aber auch wesentliche Landes-Interessen fördern, nachdem gerade jene Linie, über welche heute schon viel gesprochen worden ist und von welcher leider sehr ungünstige Betriebsergebnisse vorliegen, nämlich Gills-Wöllan, sich erst dann rentiren würde, sobald die beiden anderen Linien, Wöllan-Unterdrauburg und Wolfsberg-Zeltweg, ausgebaut sein werden.

Wenn bezüglich der Linien Unterdrauburg-Wöllan Schwierigkeiten wegen der Aufbringung der Interessenbeiträge obwalten, so möge man dieselben nicht zu arg nehmen und trachten, durch einträchtiges Zusammenwirken über dieselben hinwegzukommen, was mit der Zeit ganz gut möglich sein wird. Es möge also vor allem getrachtet werden, daß der Bau dieser Bahn ehestens zur Ausführung gelangt.

Wenn auch die Vorsicht, die heute wiederholt betont wurde, für die Fortführung unserer Landesbahn-Action dringend geboten erscheint, so glaube ich, daß sie hier, nämlich bezüglich der beiden genannten Linien, nicht ebenso am Platze ist, und dies kann ich mit vollster

Ueberzeugung aussprechen. Ich bin der Ansicht, daß bei diesen Strecken nach der Baubehandigung die Rentabilität sofort außer allen Zweifel gestellt werden wird und man daher nicht etwa aus diesfälligen Bedenken zögern sollte. Es ist allerdings in der ersten Zeit der praktischen Ausführung des Localbahngesetzes in dieser Hinsicht viel gefehlt worden, indem damals gewissermaßen in den Flitterwochen des Localbahnwesens in Steiermark zu sehr gedrängt wurde auf den Ausbau von Bahnen, deren Rentabilität durchaus nicht gesichert war.

Ich erinnere da an die Strecke Gonobitz-Pöltzhach, betreffs welcher ich einen Vertagungsantrag nur auf ein Jahr gestellt habe; man hat aber so sehr gedrängt und war so eilig, daß man diesen Vertagungsantrag nicht acceptiren wollte. Und heute haben Sie das höchst bedenkliche Betriebsergebnis gehört! Ich glaube, nach den nunmehr gemachten Erfahrungen wird man so etwas nicht mehr thun und wird sich in der Folge einer größeren Vorsicht befleißigen. Es wäre jedoch gewiß zu bedauern, wenn Linien von solcher Wichtigkeit, von solcher zweifelloser Rentabilität und solcher Bauwürdigkeit, wie es die Linien Wöllan-Unterdrauburg und Wolfsberg-Zeltweg sind, dieser Vorsicht zum Opfer fallen und deshalb auf längere Zeit hinausgeschoben würden. Ich bitte daher, im Interesse der Bevölkerung meines Wahlbezirktes und überhaupt des Landes, welches diesen Ausbau dringend erfordert, daß bezüglich des Ausbaues dieser beiden Linien ein rascheres Tempo eingeschlagen werde.

Abg. **Bosnjak** (L.-G. Gills): Bezüglich der Curanstalt Rohitsch-Sauerbrunn beehre ich mich einen Resolutionsantrag einzubringen, und zwar mit Rücksicht darauf, daß es im Interesse der Curanstalt liegt, daß dieselbe ehestens mit der Südbahn in Verbindung gebracht werde.

Ich erlaube mir daher dem hohen Landtage folgende Resolution vorzuschlagen (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird eingeladen, der Angelegenheit des Ausbaues der Sauerbrunn-Rohitscher Eisenbahn nach wie vor die vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden, damit dieses Bahnproject im Interesse der Landes-Curanstalt Sauerbrunn endlich einmal realisiert werde.“

(Dieser Antrag wird genügend unterstützt.)

Abg. **Posch** (L.-G. Liezen): Nachdem soeben ein Resolutionsantrag gestellt wurde, welcher bezweckt, ein beschleunigteres Tempo bezüglich einer Bahn, welche hier aufgeführt erscheint, zu bewirken, so möchte ich mir erlauben darauf hinzuweisen, daß ohnedies im zweiten Absatze dieses Antrages, von der ehesten Fertigstellung beziehungsweise Realisirung dieser Bahn die Rede ist. Nachdem ich mir aber durch die Vorlageberichte des Landes-



Ausschusses über die Eisenbahnen die Ueberzeugung verschafft habe, daß gerade die in Betrieb stehende Eisenbahn im Unterlande ein nicht sehr günstiges Betriebsertragnis aufweist, stehe ich für meine Person nicht auf dem Standpunkte, die Eisenbahnbauten im Unterlande zu forciren, und bin ich nicht in der Lage, einer solchen Resolution zuzustimmen, welche gewissermaßen den Landes-Ausschuß drängen würde. Was die Eisenbahn Neuberg-Mariazell betrifft, so glaube ich kaum ein Wort darüber verlieren zu müssen, nachdem von dieser Eisenbahn seit drei Decennien in verschiedenen Vertretungskörpern gesprochen wird und weil ich ja aus öffentlichen Blättern entnommen habe, daß die Interessentenkreise, sowohl die Bezirksvertretung Mariazell mit einem Betrage von 50.000 fl., die Bezirksvertretung Mürzzuschlag ebenfalls mit einem Betrage von 50.000 fl., die Alpine Montan-Gesellschaft mit einem Betrage von 40.000 fl. die Bahn unterstützt und die Forstverwaltungen noch beizutragen bereit sein werden. Mithin ist der Nachweis erbracht, daß die Bedingungen für diese Bahn in erster Linie gegeben sind und hoffe ich, daß der Landes-Ausschuß ohne diesen Resolutions-Antrag im Sinne des Absatzes 2, wie er vom Eisenbahn-Ausschusse beantragt wird, wo es heißt (liest):

„2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, alle erforderlichen Schritte behufs ehester Fertigstellung der Murthalbahn, beziehungsweise Realisirung der Linien Zeltweg-Wolfsberg, Unterdrauburg-Wöllan, Südbahn-Sauerbrunn und Neuberg-Mariazell zu unternehmen“ —

daß er auf Grund dieses Beschlusses dort, wo die Bedingungen vorhanden sind, er dort ohnedies im Sinne des Landtages entscheiden und handeln wird, und daß es daher nicht nothwendig ist, mittelst einer separaten Resolution den Landes-Ausschuß aufzufordern, dort ein beschleunigtes Tempo anzuschlagen, wo die Interessentenbeiträge sichergestellt sind.

Aus allen diesen Gründen stimme ich gegen den Antrag des Abgeordneten Bošnjak.

(Die Debatte wird hierauf geschlossen.)

Berichterstatter Dr. Pink: Ich habe nur zu constatiren, daß gerade durch die Rede des Herrn Abgeordneten Dr. Starke die von mir früher gemachten Bemerkungen wieder eine volle und kräftige Unterstützung gefunden haben. Dem einen ist die Action des Landes zu langsam und kann nicht schnell genug vor sich gehen, und der andere beantragt wieder, ein langsameres Tempo einzuschlagen. Auf die übrigen Anträge habe ich nichts zu bemerken. Auf die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Posch, welche vollkommen richtig sind, und gegen den Inhalt der Resolution habe

ich nichts einzuwenden. Ich halte aber dieselbe für vollständig überflüssig.

**Landeshauptmann:** Ich werde zuerst die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses und dann die Resolution des Herrn Bošnjak zur Abstimmung bringen. Die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses lauten (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Murthalbahn, ferner die Linien Zeltweg-Wolfsberg, Unterdrauburg-Wöllan, Südbahn-Sauerbrunn und Neuberg-Mariazell, wird zur Kenntnis genommen.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, alle erforderlichen Schritte behufs ehester Fertigstellung der Murthalbahn, beziehungsweise Realisirung der Linien Zeltweg-Wolfsberg, Unterdrauburg-Wöllan, Südbahn-Sauerbrunn und Neuberg-Mariazell zu unternehmen.

3. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, über das Ergebnis der bezüglichen Action dem Landtage in seiner nächsten Session Bericht zu erstatten.“ (Diese Anträge werden angenommen.)

Es kommt nunmehr die Resolution des Herrn Abgeordneten Bošnjak zur Abstimmung, welche folgendermaßen lautet (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird eingeladen, der Angelegenheit des Ausbaues der Sauerbrunn-Rohitscher Bahn nach wie vor die vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden, damit dieses Bahn-Project im Interesse der Landes-Curanstalt Sauerbrunn endlich einmal realisiert werde.“

(Diese Resolution wird abgelehnt.)

Berichterstatter Dr. Pink: Bezüglich der im Berichte des Landes-Ausschusses erwähnten Projecte Wies-Eibiswald, Wies-Marburg liegen besondere Petitionen vor, über welche seitens des Eisenbahn-Ausschusses besonders Bericht erstattet werden wird. Bezüglich der Linie Sebersdorf-Pöllau, dann bezüglich der Verbindung des Rainachthales mit dem Murthale, Weiz-Anger, eventuell Birkfeld-Feldbach oder Fehring-Gleichenberg-Burkla, Mitterdorf-Weitsch, Heilenstein-Stein, ist nur zu bemerken, daß dieselben bis jetzt eine concrete Gestalt nicht angenommen haben. Hinsichtlich der Linie Hartberg-Alpang steht zu erwarten, daß die Regierung eine bezügliche Gesetzesvorlage, welche die Erbauung dieser Bahn ermöglichen wird, einzubringen beabsichtigt.

Der Eisenbahn-Ausschuß stellt demnach den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Projecte Wies-Eibiswald, Sebersdorf-Pöllau, Rainachthal-Murthal, Weiz-Anger, eventuell Birk-



feld = Felzbach oder Fehring = Gleichenberg = Furkla, Wies-Marburg, Mitterdorf-Weitsch, Heilenstein = Stein und Hartberg-Alpang wird zur Kenntnis genommen und der Landes-Ausschuß beauftragt, dem Zustandekommen derselben sein volles Augenmerk zuzuwenden."

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Ueber den finanziellen Theil glaube ich mich sehr kurz fassen zu können, nachdem die finanzielle Seite der Action des Landes im Local-Eisenbahnwesen schon gelegentlich der General-Debatte vielfach besprochen worden ist. Ich muß nur hervorheben, daß der Eisenbahn-Ausschuß der vom Eisenbahnrathe in seiner Sitzung vom 22. Jänner d. J. ausgegangenen Anregung sich angeschlossen hat und seiner Ueberzeugung dahin Ausdruck gibt, daß die cameralistische Form der Rechnungslegung, so werthvoll sie auch in anderer Richtung sein mag, sich für die Prüfung und Beurtheilung der Eisenbahn-Unternehmungen, welche nach kaufmännischen Grundsätzen geleitet werden müssen, weniger eignet, und daß es sich empfiehlt die kaufmännische Buchführung einzuführen.

Ich glaube zur Begründung dieser Auffassung nicht viel vorbringen zu dürfen, weil es den Herren, welche die cameralistische Buchführung kennen, geläufig ist, daß diese Rechnungsführung von ganz anderen Zielen ausgeht, wie die kaufmännische. Die cameralistische Buchführung gibt für die Verwaltung von Fonds ein Bild über deren Einkünfte. Die Ergebnisse sind in tabellarischer Form nach dem System der Staatsrechnungswissenschaft zusammengefaßt. Es ist aus einer solchen Buchführung nicht möglich, eine Uebersicht über die Calculationen und über die Rentabilität einzelner Verwaltungszweige zu machen, den Ursachen für Ab- und Zunahme von Einkünften nachzuforschen und Vergleichen anzustellen. Daher erscheint es dem Eisenbahn-Ausschusse notwendig und zweckmäßig, neben der cameralistischen Buchführung, welche beizubehalten wäre, auch die doppelte Buchführung für das ganze Ressort der Localbahnen einzuführen.

Die Begebung der zweiten Serie des Landes-Eisenbahn-Anlehens ist noch nicht erfolgt. Der Landes-Ausschuß hat zur Deckung des laufenden Bedarfes bei einem Credit-Institute einen Vorschuß von 750.000 fl. genommen und wird diesen Vorschuß aus dem Erlöse dieser zu begebenden Obligationen rückzahlen. Der Landes-Ausschuß ist deswegen nicht an eine Begebung dieser zweiten Serie gegangen, weil die Verhältnisse des Geldmarktes einer solchen Emission nicht günstig waren und weil der Landes-Ausschuß gefürchtet hat, nicht jenen

Erfolg zu erzielen, wie bei der ersten Serienbegebung, und weil eine Begebung zu einem gedrückten Course nicht bloß einen Ausfall im Erlöse, sondern bleibenden Nachtheil für die Coursentwicklung dieses Papiere gehabt hätte. Der Eisenbahn-Ausschuß hat diese Anschauung getheilt und ist in dieser Beziehung mit dem Vorgehen des Landes-Ausschusses einverstanden. Ich empfehle daher die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses, welche lauten (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Rechnungs-Abschluß über die Gebahrung mit dem Eisenbahnfonde pro 1893 wird genehmigend zur Kenntnis genommen.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, über die Begebung der II. Serie des Landes-Eisenbahn-Anlehens im Höchstbetrage von 1,600.000 fl. in der kommenden Session Bericht zu erstatten.

3. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, für das gesammte Ressort der Landesbahnen einschließ- lich der die ganze Eisenbahn-Action umfassenden Creditoperationen das System der doppelten Buchhaltung einzuführen und sonach künftighin auch den Landtagsberichten dementsprechend abgefaßte Rechnungs-Abschlüsse beizugeben."

(Diese Anträge werden ohne Debatte angenommen.)

**Landeshauptmann:** Wir kommen nun zur Abstimmung über den Zusatzantrag des Herrn Director Rochliger. Derselbe lautet (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt:

1. Zu dem für jede Landesbahn separat vorzulegenden Rechnungsabschluß eine entsprechend detaillierte Waaren-Verkehrs-Statistik beizulegen.

2. Die Betriebsrechnung so detaillirt vorzulegen, daß die Einnahmen und Ausgaben, nach den einzelnen Betriebsconten zerlegt, eine leichte Uebersicht und Beurtheilung des Gesamtbetriebes ermöglichen."

(Dieser Antrag wird angenommen.)

Berichterstatter **Dr. Vink:** Ueber die Organisation des Landes-Eisenbahnamtes habe ich nur wenige Worte zu sagen. Der Landes-Ausschuß steht auf dem Standpunkte, daß das Provisorium auch für die Zukunft beibehalten werden soll, was auch dem Eisenbahn-Ausschusse vollkommen praktisch und gerechtfertigt schien.

Der Eisenbahn-Ausschuß stellt folgende Anträge (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Organisation des Landes-Eisenbahnamtes wird zur Kenntnis genommen.



2. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, auch im Jahre 1894 die für die Durchführung des Local-Eisenbahngesetzes erforderlichen Hilfskräfte nach Maßgabe des wirklichen Erfordernisses in provisorischer Weise zu bestellen."

(Diese Anträge werden ohne Debatte angenommen.)

Was die vom Lande subventionirten Privatbahnen betrifft, so verweise ich lediglich auf den Thätigkeitsbericht des Landes-Ausschusses und die darin aufgeführten Ergebnisse der betreffenden Betriebsrechnungen und stelle den Antrag (liest):

"Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die vom Lande subventionirten Bahnen wird zur Kenntnis genommen."

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Der Eisenbahn-Ausschuß hat geglaubt, den Intentionen dieses hohen Hauses zu entsprechen, indem er, um auch in diesem Jahre den unverrückten Standpunct der Landesvertretung für die Verstaatlichung der Südbahn einerseits und gegen die Einführung einer eventuellen Transportsteuer zum entschiedenen Ausdrucke zu bringen, in seinem Berichte diesbezügliche Anträge aufgenommen hat. In diesen beiden Fragen hat sich in diesem Hause große Einhelligkeit kundgegeben und der Sonder-Ausschuß ist der Erwartung, daß das hohe Haus diese Anträge einstimmig annehmen werde. Die Anträge lauten (liest):

"Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die sonstigen Anträge in Eisenbahn-Angelegenheiten wird zur Kenntnis genommen.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, beim hohen k. k. Handels-Ministerium neuerlich wegen der Verstaatlichung der Südbahn, sowie gegen die Einführung einer Transportsteuer Vorstellung zu erheben."

(Dieser Antrag wird einstimmig angenommen.)

Berichterstatter Dr. Rink: Wenn auch über die Durchführung der Action des Landes zur Bervollständigung des Localeisenbahnnetzes im Laufe der heutigen Debatte verschiedene Anschauungen zu Tage getreten sind, so glaube ich doch der Zustimmung aller verehrten Herren Abgeordneten sicher zu sein, wenn ich am Schlusse dieser Eisenbahn-Debatten dem Landes-Ausschusse für die Umsicht und Gewissenhaftigkeit, mit welcher derselbe bei der Behandlung und Führung des Localbahnwesens vorgegangen ist, die volle Anerkennung des Hauses ausspreche. Dem Landes-Ausschusse sind durch diese Eisenbahn-Angelegenheiten zu den früheren Agenden große Aufgaben und Arbeiten, eine

große Verantwortung zugewachsen, und derselbe hat mit Pflichttreue und Hingebung seines Amtes gewaltet.

Ich möchte am Schlusse dieser Debatten das hohe Haus auch noch erinnern an die kräftige und wohlwollende Unterstützung, welche der Landes-Ausschuß seitens der Regierung in allen Localbahnfragen gefunden hat.

Der Eisenbahn-Ausschuß hält sich der vollsten Zustimmung des hohen Hauses für sicher, wenn er Ihnen eine Dankeskundgebung für den abgetretenen Handelsminister Se. Excellenz Marquis Vacquehem und den Sectionschef im Handels-Ministerium Se. Excellenz Herrn Dr. Heinrich R. v. Wittel in Vorschlag bringt.

Die Herren wissen, daß der Bau der Bahnlinien Neuberg-Mariazell, Unterdrauburg-Wöllan, Wolfsberg-Zeltweg, Rohitsch-Sauerbrunn und Hartberg-Aspang auf Vereinbarung beruht, welche der Landes-Ausschuß mit der Regierung nach langen Verhandlungen getroffen hat, daß die diesbezüglichen Gesetzesvorlagen demnächst eingebracht werden. Die Herren wissen, welchen wesentlichen Einfluß das Handels-Ministerium genommen hat, um die Einführung des neuen, vereinfachten billigen Betriebssystems, welches für Oesterreich ein ganz neues war, zu ermöglichen. Wir sind also nach verschiedenen Richtungen hin von der Regierung in wohlwollender Weise unterstützt worden und rechnen auch für die Zukunft auf diese Unterstützung. Der Eisenbahn-Ausschuß empfiehlt Ihnen daher die Annahme folgenden Antrages (liest):

"Das hohe Haus wolle beschließen:

Sr. Excellenz dem Herrn Minister Olivier Marquis Vacquehem, sowie dem Herrn Sectionschef im hohen k. k. Handels-Ministerium Dr. Heinrich Ritter v. Wittel wird für die so mächtige Unterstützung der Eisenbahnaction der wärmste Dank des Landes ausgesprochen."

(Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

**Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über die Petition Nr. 201 der Bezirksvertretung Gibiswald, um Herstellung der Eisenbahnlinie Gibiswald-Wies.** (Beilage Nr. 135.)

Ich erlaube dem Herrn Berichterstatter die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten Dr. Rink (von der Tribüne): Die Bezirksvertretung Gibiswald petitionirt um die Herstellung dieser Eisenbahnlinie als Landesbahn. Sie beruft sich in ihrer Petition auf die Bedeutung



dieser Bahn für die dortige Gegend, welche insbesondere darin gipfelt, daß von der Herstellung dieser Bahnverbindung der Fortbestand der Eisenindustrie in Eibiswald abhängt. Durch die Auffassung dieser Werke würde nicht bloß dem Lande ein bedeutender Nachtheil zugehen, sondern die Auffassung dieser Industrie geradezu für den Bezirk selbst verhängnißvoll werden.

Nach den Ausführungen in der Petition ist für diese Linie, welche eine Länge von 4 Kilometern hat und ein Baucapital von 250.000 fl. erfordern soll, von der Alpinen Montangesellschaft und der Graz-Röflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft einen Gesammbetrag von 110.000 fl. à fonds perdu gezeichnet.

Außerdem ist ein Garantiezuschuß für ein weiteres Capital von 56.000 fl. aufgebracht, so daß aus den Erträgen der Bahn nur die Verzinsung und Tilgung eines Capitalbetrages von 84.000 fl. gedeckt werden müßte.

Nach der Rentabilitätsberechnung, welche sich an die gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse anlehnt, ist anzunehmen, daß das Capital von 84.000 fl. die vollkommene Verzinsung durch die Bahn findet.

Ob mit dem Betrage von 250.000 fl. für den Bau das Auslangen gefunden werden kann, läßt sich heute allerdings nicht mit voller Bestimmtheit behaupten.

Die Graz-Röflacher Bahn, welche dieses Project ausgearbeitet hat, nimmt allerdings etwas höhere Baukosten an. Soviel steht fest, daß diese kleine, kein großes Capital erfordernde Bahn bauwürdig ist. Sie kann als Landesbahn ausgeführt werden, weil durch die Beiträge und die voraussichtlichen Einnahmen die Verzinsung und Capitalstilgung aufgebracht wird, und für das Land eine Belastung nicht zu befürchten ist.

Nachdem heute ein Project nicht vorliegt, eine Klarstellung der Interessentenbeiträge auch noch fehlt, außerdem vorerst Verhandlungen über den Anschluß dieser Bahn in der Station Wies und wegen Uebernahme des Betriebes durch die Südbahn geführt werden müssen, empfiehlt es sich nicht, schon heute dem hohen Hause einen bestimmten Antrag wegen Baues dieser Bahn als Landesbahn zu stellen, wohl aber ist der Eisenbahn-Ausschuß in Uebereinstimmung mit dem Landes-Ausschuße der Anschauung, daß in nicht zu ferner Zeit diese Bahn als Landesbahn ausgeführt werden kann.

Der Eisenbahn-Ausschuß stellt daher, von diesen Erwägungen geleitet, folgende Anträge. Dieselben lauten (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, bezüglich einer normalspurigen Local-

bahn von Wies nach Eibiswald mit den Detailprojectsarbeiten vorzugehen und alle für die ehebaldige Realisirung des Projectes erforderlichen Schritte und Verhandlungen einzuleiten und durchzuführen.

2. Ueber das Ergebnis dieser Arbeiten und Verhandlungen ist dem Landtage in seiner nächsten Session Bericht, eventuell ein endgiltiger Antrag wegen Herstellung der Localbahn Wies-Eibiswald als Landesbahn zu erstatten.“

**Landeshauptmann:** Bevor die Herren das Wort ergreifen, möchte ich mir erlauben, auf einen Irrthum aufmerksam zu machen, zu dem ich mich selbst schuldig bekennen muß, daß wir nämlich den vierten statt den dritten Gegenstand der Tagesordnung in Berathung genommen haben; es hat dies aber weiter keine Bedeutung.

**Abg. Morre (M.-G. Leibnitz):** Hohes Haus! Ich bedauere, daß der Eisenbahn-Ausschuß nicht in der Lage war, schon für die eheste Durchführung dieser Bahn einen Antrag zu stellen. Ich würdige gleichwohl die Gründe, welche ihn zu dem gestellten Antrage bestimmt haben.

Meine Herren! Ich habe von allen Bahnen, die bisher gebaut worden sind, nur jene von Kapfenberg nach Seebach wärmstens empfohlen, und zwar auf Grund der Erfahrung, auf Grund der Ueberzeugung, daß diese Bahn sich rentiren werde und rentiren müsse. Sie haben aus den heutigen Verhandlungen vernommen, daß der Betrieb und der Erfolg auf dieser Linie ein so vorzüglicher ist, daß weder das Materiale an Wagen, noch die vorhandenen Locomotiven genügen. Ich kann mir also keinen Vorwurf machen für eine Sache eingetreten zu sein, welche dem Lande nicht frommen würde, und ebenso trete ich heute mit Sicherheit und Ruhe für die Bahn Wies-Eibiswald ein, nicht nur mit Rücksicht auf die großen Zeichnungen, auf Zeichnungen, welche mit einer anderen Bahn in einem geradezu großartigen Widerspruche stehen, nachdem für diese 4 Kilometer lange Linie — allerdings ist ein Tunnel in der Linie — ein so namhafter Betrag gezeichnet worden ist. Um sich klar zu sein, ob eine Bahn sich rentirt, ist es am allervortheilhaftesten, die betreffenden Straßen und die Auslagen für das Schottermateriale zu prüfen. Wenn trotz aller möglichen Anwendung von Schottermateriale und Arbeit eine Straße in einem gut fahrbaren Zustande nicht mehr zu erhalten ist, dann ist der Fingerzeig gegeben, dort so rasch als möglich eine Bahn zu bauen. Dieser Fall war im Thörlgraben, dieser Fall ist jetzt zwischen Wies und Eibiswald. Aus diesem Grunde und in der Ueber-



zeugung der vollsten Rentabilität dieser Linie empfehle ich die Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.

Abg. **Nochlizer** (H.-R. Graz): Mit Rücksicht auf die vorgerückte Zeit werde ich mich sehr kurz fassen. Ich erlaube mir einige Aufklärungen über das bereits fertige Vorproject mitzutheilen die dahin gehen, daß die Herstellungskosten dieser Bahn, durch die Verhältnisse bedingt, thatsächlich ein ziemlich großes Anlagecapital erfordern. Wenn ich weiters für diese Petition das Wort ergreife, möchte ich außerdem die Versicherung aussprechen, daß dies nicht aus Rücksichten des Privatinteresses geschieht, denn dasselbe kommt dabei nicht in Betracht, dagegen aber das Interesse des Landes insoferne, als die Eisenindustrie und die Stahlwerke von Gibiswald, wenn dieselben die Bahn nicht bekommen, wirklich förmlich auswandern müßten, selbst bei dem Umstande, daß die Auswanderung dieser Eisenindustrie der Unternehmung ein gutes Stück Geld kosten würde, weil der Verkehr der Eisen- und Stahlwerke so bedeutend gestiegen ist, daß derselbe mit Straßenfuhrwerk kaum mehr zu bewältigen ist. Ich möchte gebeten haben, daß der Landes-Ausschuß bei Erhebung über die Rentabilität dieser Bahn mit möglichster Beschleunigung vorgehe und ich hoffe, daß das Land durch das Resultat derselben einem Deficit nicht gegenüberstehe.

Auch möchte ich überhaupt bezüglich der Linie Wies-Gibiswald die Bitte stellen, der Landes-Ausschuß wolle geneigtest, wie er es bei allen bisherigen Bahnprojecten gemacht hat, da er ja auch für die Kosten der Erhaltung der Straße Wies-Gibiswald einen immerhin nennenswerthen Beitrag alljährlich aufwenden muß, welcher dann vollständig entfällt, wenn diese Bahn gebaut ist, auf diesen letzteren Umstand in dem Calcul für die in Rede stehende Bahnverbindung Wies-Gibiswald entsprechend Rücksicht nehmen.

Unter dieser Voraussetzung wird der Bau der Linie Wies-Gibiswald möglich werden, ohne damit den Landesfond zu alteriren und den Eisenbahnfond über das zulässige Maß in Anspruch zu nehmen. Ich empfehle daher den Antrag des Herrn Abgeordneten Morre und des Herrn Referenten zur Annahme.

**Landeshauptmann:** Nachdem sich weiter Niemand zum Worte meldet, erkläre ich die Debatte für geschlossen und ertheile dem Herrn Berichterstatter das Schlußwort.

**Berichterstatter Dr. Rink:** Ich verzichte auf das Schlußwort.

**Landeshauptmann:** Der Herr Berichterstatter verzichtet auf das Schlußwort; ich bitte daher, den Antrag nochmals zur Verlesung zu bringen.

**Berichterstatter Dr. Rink** (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, bezüglich einer normalspurigen Localbahn von Wies nach Gibiswald mit den Detailprojectsarbeiten vorzugehen und alle für die ehe baldige Realisirung des Projectes erforderlichen Schritte und Verhandlungen einzuleiten und durchzuführen;

2. Ueber das Ergebnis dieser Arbeiten und Verhandlungen ist dem Landtage in seiner nächsten Session Bericht, eventuell ein endgiltiger Antrag wegen Herstellung der Localbahn Wies-Gibiswald als Landesbahn zu erstatten.“

(Der Antrag wird angenommen.)

**Landeshauptmann:** Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über die Petition Nr. 206, des Actionscomités in Marburg, um Herstellung der Bahn Wies-Gibiswald-Marburg und der directen Bahnverbindung Pettau-Marburg und über die Petition Nr. 200, der Bezirksvertretung und der Gemeinde Leibnitz gegen den Bau der Bahn Wies-Gibiswald-Marburg.

(Beilage Nr. 134.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten **Dr. Rink** (von der Tribüne): Hoher Landtag! In der Petition des Actionscomités in Marburg wird folgende Bitte gestellt (liest):

„A. Der hohe Landtag wolle den Landes-Ausschuß beauftragen:

1. Die bereits begonnenen Arbeiten und Vorstudien betreff des Baues der Eisenbahn Wies-Gibiswald-Marburg fortzusetzen, zu diesem Zwecke mit der Alpinen Montangesellschaft wegen deren Beitragsleistung zum Bahnbaue Verhandlungen einzuleiten und dergleichen mit der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen und der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Verbindung zu treten, um erforderlichen Falles zu erwirken, daß die normalspurige Bahn beim Wächterhause vor dem Leitersberg-Tunnel in die Südbahn eingeleitet werde;

2. die vor Jahren bereits begonnenen Verhandlungen mit der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen und der k. k. priv. Südbahngesellschaft wegen endlichen Ausbaues der Flügel-



bahn Marburg-Pettau wieder aufzunehmen und in der nächsten Sitzungsperiode des hohen Landtages darüber Bericht zu erstatten.

B. Der hohe Landtag geruhe endlich zu beschließen, daß nach Vollendung der bereits aus Landesmitteln zum Baue beschlossenen Localeisenbahnen die Linie Wies-Eibiswald-Marburg in erster Linie berücksichtigt werde."

Die Petition um Herstellung dieser Bahn wird insbesondere begründet mit der hohen Bedeutung, welche diese Bahn für die Entwicklung aller Geschäfte und für die industrielle Entwicklung der Stadt Marburg habe und erklärt, daß diese Bahn geradezu eine Lebensfrage für die Zukunft von Marburg sei.

Es wird weiters darauf hingewiesen, daß in Folge der Wichtigkeit des Projectes auch schon bedeutende Beiträge für diese Bahn gezeichnet seien. In dieser Beziehung wird bemerkt, daß

|                                           |           |
|-------------------------------------------|-----------|
| vom Bezirke Ansfels . . . . .             | 5.815 fl. |
| von der Stadt Marburg . . . . .           | 12.000 "  |
| vom Bezirke Marburg . . . . .             | 2.000 "   |
| und von der Gemeinde Schloßberg . . . . . | 50 "      |

zusammen daher 19.865 fl.

an jährlichen Zinsenzuschüssen aufgebracht seien und außerdem in Stammactien ein Capital von 50.000 fl. gezeichnet sei. Diese jährlichen Zuschüsse entsprechen capitalisirt einer Interessentenleistung von 550.000 fl. Die Bahn selbst wird im Gegensaße zu den früheren Bestrebungen des Actionscomités als Vollspur verlangt. Ueber die Kosten dieser Linie, welche circa 45—47 Kilometer lang sein dürfte, lag der Beurtheilung des Sonder-Ausschusses weder ein Kostenvoranschlag noch das Project vor. Auch der Landes-Ausschuß war nicht in der Lage, diesfalls bestimmtere Anhaltspunkte zu geben, weil er die Studien, die er in Folge eines früheren Auftrages des hohen Landtages gemacht hat, nur für eine Schmalspur angeordnet hat. So viel steht fest, daß diese Linie kostspielig sein wird, weil sie theilweise durch Rutschterrain führt.

Auch über die Rentabilität dieser Linie liegen bestimmte Anhaltspunkte nicht vor; diese Bahn soll die Stadt Marburg mit billiger Kohle aus dem Wieser Reviere versorgen. Zu diesem Verkehre, der an sich wohl zu unbedeutend wäre, soll nach der Meinung der Projectanten im allgemeinen ein lebhafter Zwischenverkehr zu erwarten stehen. Nachdem seitens des Landes-Ausschusses in eine Beurtheilung der commerciellen Verhältnisse bis heute nicht eingegangen werden konnte, und bestimmtere Ziffern über die Baukosten nicht vorliegen, kann heute nicht annähernd ausgesprochen werden, welcher

Beitrag gegeben werden müßte, um die Linie als Landesbahn auszuführen.

So viel glaubt aber der Eisenbahn-Ausschuß heute schon sagen zu müssen, daß der aufgebrachte Theil des Capitaless und selbst vielleicht drei Achtel des Anlagecapitaless, welche als Minimalbeitrag im Landesgesetze vorgeschrieben sind, kaum als hinreichend betrachtet werden kann, namentlich dann nicht, wenn man die heute gelegentlich der allgemeinen Eisenbahndebatte betonten Grundsätze der außerordentlichen Vorsicht gegenüber dem auftauchenden Projecte zur Anwendung bringen wollte.

Auf das Petit, daß der Landes-Ausschuß nach Vollendung der dormaligen Programmlinien, diese Linie als erste ausbauen solle, konnte der Eisenbahn-Ausschuß bei dem noch so unreifen Stande dieses Projectes nicht einrathen. Ich glaube überhaupt, daß der hohe Landtag sich schon deswegen zu einer solchen Bevorzugung eines Projectes nicht herbeilassen kann, weil er dadurch ein Präjudiz für die ganze Action im Lande schaffen würde, und das hohe Haus sich dadurch gegenüber neu auftauchenden Projecten, deren Durchführung leichter möglich wäre, unnöthiger Weise die Hände binden würde. Ebenso wenig kann der Eisenbahn-Ausschuß empfehlen, das Project als ein untheilbares Ganzes aufzufassen und zu behandeln, weil die Theilstrecke Wies-Eibiswald auf Grund der vorliegenden Petition, welche dem Landes-Ausschusse zur weiteren Antragstellung zugewiesen wurde, in nicht gar langer Zeit zur Ausführung gelangen dürfte.

Was die Linie Marburg-Pettau betrifft, so kann von der Herstellung derselben als Landesbahn nicht die Rede sein, und ich fasse die Wünsche des Actionscomités dahin auf, daß in dieser Richtung bei den maßgebenden Factoren diese Frage wieder in Anregung gebracht werden solle. Der Erfolg ist zweifelhaft, weil der Hauptnachtheil für Marburg aus der Nichtherstellung dieser directen Linie dadurch wett gemacht ist, daß die Linie Marburg-Pragerhof-Pettau in tarifarischer Hinsicht so behandelt ist, als ob eine directe Linie von Marburg gebaut wäre.

Was die Petition der Bezirksvertretung und Marktgemeinde Leibnitz betrifft, so verlangen diese gerade das Gegentheil von dem, was von dem Actionscomité in Marburg begehrt wird. Die Leibnitzer richten einen Appell, beziehungsweise eine Warnung an den hohen Landtag, diese Bahn Wies-Marburg nicht auszuführen, weil ein solcher Bau die Mittel des Landes in ganz ungerechter Weise in Anspruch nehmen würde, weil die Bahn kostspielig wäre, und weil der Verkehr ein so minimaler sein würde, daß die aufgewendeten Kosten sich niemals rechtfertigen könnten. Nach Ansicht der Leibnitzer würde das Land zu großem Schaden kommen und wäre daher für dieses Project seitens des Landes eine Unterstützung nicht zu



gewähren. Wenn man die Zeitungspolemik, welche in dieser Frage geführt wurde, mit einiger Aufmerksamkeit verfolgt hat, so wird man unschwer erkennen, daß hinter diesem negativen Begehren der Leibnitzer Interessenten eine positive Forderung steckt, man strebt statt der Linie Wies-Marburg die Linie Pöfing- oder Wies-Leibnitz an. Es wird in diesen Zeitungsarticeln ausgeführt wie in der Petition, daß die Linie durch das Sulmthal, beziehungsweise Saggathal viel richtiger wäre und diese Thäler reicher und bevölkerter seien, und daß, wenn das Land etwas thun wolle, diese Linie zu bauen wäre.

Es kann nicht meine Aufgabe sein, mich in weitere Erörterungen über die Streitfrage einzulassen. Gewiß ist, daß, wenn vor Jahren, zur Zeit, als noch die Linie Wies-Vieboch der Rößlacher Bahn nicht gebaut war, für die Sulmthal-Linie bei den damals maßgebenden Factoren energische Schritte gemacht worden wären, die Ausführung eines solchen Projectes nicht ausgeschlossen gewesen wäre; heute aber, wo diese Verbindung bereits besteht, halte ich eine Linie Wies-Pöfing-Leibnitz schon deshalb kaum für ausführbar, weil die Rößlacher Bahn als Concurrenz-bahn durch tarifarische Maßregeln den ganzen Verkehr auf ihre Linie lenken und festhalten kann.

Aus allen diesen Gründen stellt der Eisenbahn-Ausschuß über diese zwei Petitionen folgende Anträge (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, über die Baukosten einer vollspurigen Localbahn Wies-Gibiswald-Marburg und über den zu erhoffenden Verkehr auf dieser Strecke genaue Erhebungen zu pflegen, nach dem Ergebnisse derselben mit den Interessenten wegen weiterer entsprechender Beitragsleistungen in Unterhandlung zu treten und dem Landtage in der nächsten Session in der Angelegenheit Bericht zu erstatten.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, wegen Ausbaues der directen Linie Marburg-Pettau bei den maßgebenden Factoren die geeignet erscheinenden Schritte einzuleiten.

3. Mit diesem Beschlusse findet auch die Petition Nr. 200 sinngemäße Erledigung.“

Abg. **Primer** (H.-R. Graz): Hoher Landtag! Der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition des Actions-Comités in Marburg gibt mir die angenehme Veranlassung, dem hohen Landes-Ausschusse im Namen sämtlicher Interessenten zu danken für die Vorarbeiten, welche derselbe für diese Linie in Bezug auf Schmalspur veranlaßt hat. Wenn ich auch den mündlichen Ausführungen des geehrten Herrn Berichterstatters bezüglich

der Rentabilität der Bahn, indem er nämlich bezweifelt, daß selbst nicht einmal jene fünf Achtel der Kosten, die vom Lande bedingt werden, gesichert seien, nicht zustimmen kann, weil ja sicher anzunehmen ist, daß auf der Bahn Wies-Gibiswald-Marburg Massengüter verfrachtet werden, insbesondere Kohlen, dann bedeutende Quantitäten von Holz und die Industrieproducte der Montan-Gesellschaft, so fühle ich mich dennoch veranlaßt, dem geehrten Eisenbahn-Ausschusse auch den Dank der Interessenten zu bringen, weil derselbe ja durch seinen Antrag im Wesen und der Hauptsache nach dem Ansuchen des Actions-Comités in Marburg entsprochen hat.

Wenn nun der Eisenbahn-Ausschuß auf die Bitte, die Bahn Wies-Gibiswald-Marburg in der Folge nur im Ganzen zu behandeln, nicht eingegangen ist, so finde ich dies ganz gerechtfertigt bei der Haltung des Actions-Comités für die Linie Wies-Gibiswald. Aber dessen kann ich das hohe Haus versichern, daß, wenn auch das kleinere Comité dem weiteren Comité seine Sympathie nicht entgegenbringt, letzteres dem kleineren Comité seine Sympathie nicht versagen wird und zwar aus dem Grunde, weil durch die Herstellung der Linie Wies-Gibiswald schon ein Theil jener Strecke, welche vom Actions-Comité in Marburg begehrt wird, in Angriff genommen wird. Ebenso finde ich es für vollkommen begründet, daß der genannte Ausschluß dem hohen Landtage auf eine bindende Erklärung für die Herstellung dieser Bahn in erster Reihe nicht einrathen konnte, da der hohe Landtag über Fragen, die noch in Schweben sind, im Vorhinein nicht eine bindende Entscheidung treffen kann. Bei dem Umstande aber, als diese Bahn der ganzen Gegend von größtem Nutzen und insbesondere für die Stadt Marburg die baldige Herstellung derselben vom vitalsten Interesse ist, wovon ja die großen Garantiesummen Zeugnis geben, und mit Rücksicht auf das vom Herrn Director Rochlitzers Gesagte finde ich die Petition insofern berechtigt, als deren Kernpunct dahin zielt, daß möglichst gleichzeitig mit der Eröffnung der vom hohen Landtage beschlossenen Bahn Zeltweg-Unterdrauburg-Gilli an die croatische Grenze auch die Bahn Wies-Marburg eröffnet werde. Marburg war bis jetzt der Knotenpunct verschiedener Bahnen, und hat sich dadurch in kurzer Zeit so entwickelt und gehoben, wie dies bei keiner anderen Stadt so leicht der Fall ist. Es wurden bedeutende Industrien geschaffen; ich erwähne nur die großen Mühlen, eine große Brauerei, bedeutende Lederfabrication und verschiedenartige andere Industrien. Marburg hat für öffentliche und Privatbauten sehr viel Investitionen gemacht und werden in dem Momente, wo die Bahn Zeltweg-Croatien eröffnet wird, ganz



andere Verkehrsadern und Industrieorte geschaffen, und wird Marburg mit seinem Aufblühen mindestens in's Stocken gerathen, ja ich fürchte sehr, sogar zurückgehen. Ich billige somit den Wunsch des Actions-Comités auf möglichst schnelle Inangriffnahme der Verbindung mit Wies, damit Marburg in die Lage gesetzt werde, durch Beschaffung billiger Kohle einerseits möglichst concurrenzfähig zu bleiben, und andererseits, damit das allgemeine Verkehrsweisen, welches durch die Bahn Zeltweg-Croatien unbedingt sehr beeinträchtigt wird, durch die Schaffung der Wieser Bahn wieder theilweise paralisirt werde. Unter Hinweis, daß die Ausführung verschiedener Bahnen insbesondere der Stadt Marburg wesentlichen Schaden gebracht hat, bitte ich den hohen Landtag, derselbe möge dies stets berücksichtigen und bei Behandlung dieser in Rede stehenden Linie dessen eingedenk sein; ferner bitte ich denselben, daß er den Vorstudien für diese Bahn auch bald die wirkliche Ausführung folgen lasse.

Auf den zweiten Punct der Petition übergehend, nämlich die Herstellung der directen Bahn Marburg-Pettau, war der Herr Berichterstatter schon so freundlich zu erwähnen, daß die Petenten selbst nicht glauben, daß es nothwendig ist, daß das Land oder die beiden Städte noch die sonstigen Privat-Interessenten zu Beitragsleistungen besonders herangezogen werden. Auch ich bin dieser Ansicht. Ich halte im Gegentheile dafür, daß zur Herstellung dieser Bahn einerseits der Staat verpflichtet ist, und andererseits die Südbahn in ihrem eigenen Interesse diese zu bewerkstelligen hat.

Wenn ich sage, der Staat ist dazu verpflichtet, so mache ich darauf aufmerksam, daß seinerzeit der Staat die Südbahn verpflichtet hat, die directe Linie von Marburg bis Pettau auszuführen; ich weiß nun nicht, wie es gekommen, aber Factum ist es, daß der Staat die Südbahn später dieser übernommenen Verpflichtung zu Gunsten des Molobaues in Triest enthob.

Wenn der Staat seinerzeit die Verpflichtung gestellt hat, so mußte er auch zugeben, daß er verpflichtet ist, für Herstellung dieser Bahn zu sorgen. Was aber die Südbahn betrifft, so glaube ich, daß es in ihrem eigenen Interesse ist, dieser Frage näher zu kommen. Die derzeitige Linie von Marburg bis Pettau beträgt 36 Kilometer, die Luftlinie nur 20 Kilometer, sie wird somit für 16 Kilometer die Regie ersparen, was gewiß bei einer so kurzen Linie in Rücksicht gezogen werden muß, umso mehr, nachdem dormalen der Verkehr nach Triest nicht mehr bedeutend und der größte Theil des Verkehrs sich von Osten nach Westen zieht; derselbe geht über Marburg und könnte mit Ersparung von 16 Kilometern bewerkstelligt werden, darum glaube ich, daß es

dem Landes-Ausschusse bei energischer Inangriffnahme gewiß nicht schwer fallen dürfte, den Bau dieser Linie durch genannte Corporationen zu erreichen. Ich stimme in dieser Beziehung den Anträgen des geehrten Eisenbahn-Ausschusses vollinhaltlich bei.

Abg. **Proboischt** (L.-G. Weiz): Hohes Haus! Wenn ich mir das Wort erbeten habe, so ist das geschehen, weil ich unter den Zinszuschüssen den Betrag des Bezirkes Arnfels mit 5815 fl. gefunden habe. Nach meiner genauen Kenntniss der Verhältnisse dieses Bezirkes komme ich zur Ueberzeugung, daß sich damit der Bezirk über seine Leistungsfähigkeit belasten würde.

Meine Herren! Wenn man eine Bahn wünscht, gibt man sich in der Gegend, wo sie hinkommen soll, nur zu leicht Illusionen hin. Maßgebende Persönlichkeiten legen das Bollgewicht ihres Einflusses in die Bagchale und wissen Beschlüsse der Bezirksvertretungen herbeizuführen, umso leichter, als man sich der rothigen Hoffnung hingibt, daß es nur bei idealen Versprechungen bleiben wird und daß nicht in Zukunft praktische Consequenzen und Zahlungen herauswachsen würden. Nun haben wir gesehen, daß der Bezirk Gonobitz mit dem vollen Garantiebeitrag von 6300 fl. für das Jahr 1893 in Anspruch genommen wird, was bei ihm einer 15percentigen Bezirksumlage gleicht. Wir haben beim Bezirke Stainz gesehen, daß von dem garantirten Beitrag per 5200 fl. ein Betrag von 4226 fl. in Anspruch genommen wird, was dort rund einer 7percentigen Bezirksumlage gleicht. Wir haben, als der Bau beschlossen wurde, unsere warnende Stimme erhoben. Und auch in diesem Stadium der Vorberathung für die Bahn Marburg-Wies kann ich es nicht unterlassen, darauf hinzuweisen. Denn was der Bezirk Arnfels garantirt mit 5815 fl., das ist bei einer Steuerleistung dieses Bezirkes von 47.149 fl. gleich rund einer 12percentigen Bezirksumlage. Es wird also nothwendig sein, daß wir hier und bei allen Zukunftsbahnen die Leistungsfähigkeit der Bezirke bezüglich des angebotenen Garantiebeitrages prüfen, sonst folgen arge Enttäuschungen und es wird dahin kommen, daß die Bezirke beim Lande um Abschreibung der Garantiebeiträge einschreiten. Es ist aber nicht viel Unterschied im Wesen, es kommt der Steuergulden auf den Steuerträger, ob aus der Bezirks- oder Landescasse. Ich habe mich für verpflichtet gefühlt, schon in diesem Stadium meine warnende Stimme zu erheben.

Abg. Dr. **Koloschinegg** (St.-G. Pettau): Ich kann mich den Ausführungen meines geehrten Vorredners durchaus nicht anschließen. Ich glaube, daß man es dem Bezirke überlassen muß zu beurtheilen, welche Vortheile eine Bahn dem betreffenden Bezirke bringt, und zu be-



urtheilen, ob er im Stande ist, seinen Verpflichtungen vollinhaltlich nachzukommen. Schon aus den Ausführungen des geehrten Herrn Vorredners ist zu ersehen, daß bei einer Steuerleistung von 47—48.000 fl. eine allfällige Zinsen-Garantiesumme von 5—6000 fl. nicht über die Kräfte des Bezirkes gehen würde.

Warum ich mich eigentlich zum Worte gemeldet habe, ist die Anfrage, die ich an das Eisenbahnamt, beziehungsweise an den Referenten des Landes-Ausschusses zu stellen beabsichtige. Es ist nämlich aus dem Berichte zu ersehen, daß bezüglich der Eisenbahn Wies-Eibiswald-Marburg die Verhandlungen mit den Interessenten schon soweit gediehen sind, daß bedeutende Zinsengarantiesummen bereits gezeichnet erscheinen. Es wäre bezüglich des Fortganges dieser Eisenbahnaction von großem Werthe zu wissen, ob das Eisenbahnamt oder der Herr Landes-Ausschußreferent in der Lage ist uns mitzutheilen, wie viel die Kosten dieser Eisenbahn, wie sie von Seite der Petitionseinbringer beschrieben worden ist, ausmachen. Ich würde in dieser Beziehung den Herrn Landes-Ausschußreferenten ersuchen, Antwort zu geben. Im übrigen schließe ich mich den Ausführungen des sehr geehrten Herrn Abgeordneten Pfriemer vollinhaltlich an.

Landes-Ausschußbeisitzer Dr. **Schmiderer**: Auf die Anfrage, die Herr Abgeordneter Dr. Kosofschinegg an mich als Eisenbahnreferenten gerichtet hat, erlaube ich mir zu bemerken, daß wir das generelle Project für diese Bahn fertiggestellt haben und dasselbe soweit gediehen ist, daß es als Grundlage der Tracenrevision für die Strecke Wies-Marburg dienen kann; es ist aber ein Schmalspurproject. Wenn also von Seite der Petenten gewünscht werden würde, daß die Bahn als Vollspur ausgebaut würde, müßte eine ganz neue Projectsaufnahme erfolgen. Was die Kostenfrage anbelangt, wird approximativ eine schmalspurige Eisenbahn von Wies nach Bößnitz 1,500.000 fl. kosten, von Wies über Leitersberg nach Marburg 1,600.000 fl. und von Wies über Gams 2 Millionen. Wenn aber die Herren, wie es ihre Absicht zu sein scheint, eine Vollspurbahn haben wollen, wird es, approximativ gerechnet, nur bis Bößnitz heraus eine sehr große Differenz sein, nämlich eine volle Bahn wird, approximativ gerechnet, 2,700.000 fl. kosten, und zwar bis zum Wächterhaus; was es bis zum Tunnel kosten würde oder über Gams, ist gar nicht berechnet, auch obige Ziffern sind nur sehr angenäherte. Ich bitte das zur Kenntniß zu nehmen.

**Landeshauptmann**: Ich erkläre die Debatte für geschlossen und ertheile dem Herrn Berichterstatter das **Schlufwort**.

Berichterstatter Dr. **Pink**: Ich möchte dem Herrn Abgeordneten Pfriemer gegenüber nur bemerken, daß

der Zweifel, welchen ich darüber ausgesprochen, ob bei der Kostspieligkeit und Schwierigkeit des Baues und den gegebenen Verkehrsverhältnissen das Land mit einer Deckung von drei Achtel des Anlagecapitales in Form von Garantiezuschüssen sich begnügen könne, um diese Bahn als Landesbahn zu bauen, nur meiner ganz individuellen Auffassung entsprungen ist. Ich werde mich sehr gerne eines Besseren belehren lassen und wünschte nur, daß die Erhebungen des Landes-Ausschusses derartige sind, daß sie die Realisirung des Projectes fördern.

Der vorliegende Antrag des Eisenbahn-Ausschusses beweist vor allem die volle Würdigung der Bedeutung des Bahnprojectes und ist der Ausdruck des Wohlwollens gegenüber der Stadt Marburg und dem rühmlichen Interessenten-Comité. Mit der Annahme dieses Antrages seitens des Landtages ist der Weg eingeschlagen, der zur Verwirklichung des Projectes führen kann. Es ist zu wünschen, daß es dem Landes-Ausschuße möglich gemacht werde, durch die Erhebungen, die derselbe in technischer und commercieller Beziehung zu pflegen hat, eine Basis für das weitere Vorgehen mit dem Interessenten-Comité in Marburg zu gewinnen. Ich empfehle nochmals die Anträge des Eisenbahn-Ausschusses. Die Anträge lauten (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, über die Baukosten einer vollspurigen Localbahn Wies-Eibiswald-Marburg und über den zu erhoffenden Verkehr auf dieser Strecke genaue Erhebungen zu pflegen, nach dem Ergebnisse derselben mit den Interessenten wegen weiterer entsprechender Weitragsleistungen in Unterhandlung zu treten und dem Landtage in der nächsten Session in der Angelegenheit Bericht zu erstatten.

2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, wegen Ausbaues der directen Linie Marburg-Pettau bei den maßgebenden Factoren die geeignet erscheinenden Schritte einzuleiten.

3. Mit diesem Beschlusse findet auch die Petition Nr. 200 sinngemäße Erledigung.“

(Diese Anträge werden angenommen.)

**Landeshauptmann**: Wir schreiten zum nächsten Gegenstand der Tagesordnung, zum **Berichte des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über die Petition des Interessenten-Comités und der Concessionswerber für eine Eisenbahn von Köflach nach Knittelfeld, Petition Nr. 107.** (Beilage Nr. 103.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.