

# Stenographisches Protokoll

über die

12. Sitzung des steierm. Landtages am 1. April 1876.

## Inhalt:

Abwesenheitsanzeige.

Antrag der Abgeordneten Dr. Pipp und Genossen, betreffend die Revision des Landesgesetzes vom 16. October 1869 über die Herstellung und Erhaltung der Eisenbahn-Zufahrtstraßen.

Petition.

Berichte des Landescultur-Ausschusses:

1. Ueber die Vorlage Nr. 49 des Landes-Ausschusses, betreffend die Herstellung einer Straße von Passail durch die Weitzklamm nach Weitz (Beilage Nr. 81);
2. über die Vorlage des Landes-Ausschusses, Beilage 3, wegen Uebernahme jener Entschädigungsbeträge auf den Landesfond, welche Grundbesitzern aus Anlaß der gegen die Verbreitung der Reblaus (Phylloxera vastatrix) getroffenen Maßregeln gebühren (Beilage Nr. 83);
3. über die Vorlage des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 48, betreffend die Auflassung mehrerer Bezirksstraßen I. Classe und deren Verlegung in die II. Classe und die Erhebung anderer Straßen in die I. Classe (Beilage Nr. 84).

Regierungsvorlage, betreffend die Regulirung des Sannflusses von Präßberg bis Gilli.

6 Beilagen Nr. 81, 49, 83, 3, 84 und 48.

Beginn der Sitzung 10 Uhr 15 Minuten.

Vorsitzender: Landeshauptmann Dr. Moriz Edler v. Kaiserfeld.

Schriftführer: Freiherr v. Hammer-Purgstall und (provisorisch) Freiherr von Walterkirchen.

Von Seite der Regierung anwesend: Statthalter Freiherr v. Rübeck.

**Landeshauptmann:** Das Haus ist beschlußfähig. Ich erkläre die Sitzung für eröffnet.

Gegen das Protokoll der letzten Sitzung wurde keine Einwendung erhoben, ich erkläre daher dasselbe für genehmigt.

Ich habe dem Herrn Abgeordneten Schmitt für die heutige Sitzung Urlaub ertheilt. Der Herr Abgeordnete Freiherr von Walterkirchen hat die Güte, heute als Schriftführer zu fungiren.

Es ist mir eine Zuschrift von der Direction der k. k. Lehrerbildungsanstalt in Graz zugekommen; dieselbe lautet (liest):

„Hoher steiermärkischer Landtag!

Am 4. August 1875 war es 100 Jahre, seit in Steiermark die erste Bildungsanstalt für Volksschullehrer eröffnet wurde: es ist dies die ehemalige „Normalshule“ in Graz, aus welcher durch Erweiterung die jetzige k. k. Lehrerbildungsanstalt daselbst hervorging.

Der Lehrkörper dieser Anstalt beschloß nun, zu Ende des laufenden Schuljahres (Mitte Juli) das hundertjährige Bestehen der Anstalt feierlich zu begehen und beehrt sich die P. T. Herren Mitglieder des hohen steiermärkischen Landtages hierzu freundlichst einzuladen.

Näheres über Zeit, Ort und Programm der Feier, wird nachträglich bekannt gemacht werden.“

Graz, am 30. März 1876.

Dr. Josef Lukas,  
Director.

Aufgelegt wurden:

Stenographisches Protokoll über die 8. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 22. März 1876;

Stenographisches Protokoll über die 10. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 27. März 1876;

Bericht des Sonder-Ausschusses für Landescultur-Angelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses, betreffend die Verwaltung der Bezirksstraßen I. Classe (Beilage Nr. 87);

Antrag der Abgeordneten Dr. Kaday und Genossen, betreffend die Abänderung des § 10 der Gemeinde-Wahlordnung vom 2. Mai 1864 (Beilage Nr. 88);

Anträge des Finanz-Ausschusses über den Vorschlag der steiermärkischen Landesfonde für das Jahr 1877, Capitel V „Bildungszwecke“ und über die hierauf bezugnehmenden Petitionen und Stellen des Rechenschaftsberichtes (Beilage Nr. 89);

Anträge des Finanz-Ausschusses zum Landesfonds-Voranschlage für das Jahr 1877 (Beilage Nr. 90);

Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über das im Berichte des Landes-Ausschusses (Beilage Nr. 39) enthaltene Ansuchen der Gemeinden Stadl, Radmer, Trofaiach, Eisenerz, St. Stefan ob Leoben und Dobl um Bewilligung zur Einhebung höheren Gemeindeumlagen (Beilage Nr. 91);

Es wurde mir ein Antrag vom Herrn Abgeordneten Dr. Lipp übergeben, um dessen Vorlesung ich ersuche.

Schriftführer Freiherr v. **Walterskirchen** (liest):  
„Antrag.

Es werde der Landes-Ausschuß beauftragt, das Landesgesetz vom 16. October 1869, betreffend die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtstraßen zu Bahnhöfen und Stationsplätzen bei Eisenbahnen einer Revision zu unterziehen, dabei die regelmäßige Einbeziehung der Eisenbahn-Unternehmungen in die Concurrnz zur Bestreitung der Kosten für die erste Herstellung von Zufahrtstraßen zu berücksichtigen und in der nächsten Session Bericht zu erstatten.“

Dr. Lipp.

Miller.	Dr. Boes.
J. Snidersic.	A. F. Kemschmid.
Dr. Muschler.	Wannisch.
Syz.	Dr. Heilsberg.
Grogger.	

**Landeshauptmann:** Dieser Antrag wird in Druck gelegt werden, und ich werde seinerzeit dem Herrn Antragsteller das Wort zur Begründung seines Antrages ertheilen.

Es wurde mir folgende Petition übergeben:

„Petition der Karoline Pichler, Tochter des Mathias Pichler und Enkelin des Andreas Zimmermann, gräf. Brigido'schen Dieners, um Verleihung einer Gnadengabe aus den gräf. Brigido'schen Stiftungszinsen.“ (Ueberreicht durch Abgeordneten Pairhuber.)

Ich verweise diese Petition an den Finanz-Ausschuß. (Zustimmung.)

Wir gehen nun zur Tagesordnung über; der erste Gegenstand derselben ist der **Bericht des Sonder-Ausschusses für Landes-cultur-Angelegenheiten über die Vorlage Nr. 49 des Landes-Ausschusses, betreffend die Herstellung einer Straße von Passail durch die Weizklamm nach Weiz.**

(Beilage Nr. 81.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter des Landes-cultur-Ausschusses, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Landes-cultur-Ausschusses Freiherr v. **Conrad** (von der Tribüne): Der Gegenstand, um welchen es sich hier handelt, bezieht sich auf die Herstellung einer entsprechenden Verbindung zwischen mehreren Gemeinden des Bezirkes Weiz und zwischen dem Orte Weiz selbst, welche Straße durch die Weizklamm geführt werden soll. Es existiren im Bezirke Weiz 7 Gemeinden auf einem Hochplateau, welche von jedem Verkehre mit der Außenwelt insoferne abgeschlossen sind, als sie eine entsprechende Verbindung mit dem Orte Weiz und selbst mit den anderen Orten der Gegend nicht besitzen. Diese Gemeinden sind bezüglich des Verkehres mit Weiz auf das Bachbett der Weiz angewiesen. Ist schon ein solches Verkehrsmittel überhaupt als ein höchst precäres anzusehen, so kommt noch überdies zu erwägen, daß dieses Verkehrsmittel in den Wintermonaten und im Frühjahr gänzlich versagt, so daß während dieser Zeit diese Gruppe von Gemeinden von jedem Verkehre mit der Außenwelt abgeschlossen ist.

Es ist begreiflich, daß es unter solchen Umständen ein dringender Wunsch, ja eine berechtigte Forderung dieser Gemeinde ist, sich mit der Außenwelt durch eine entsprechende Verbindung in Verkehr gesetzt zu sehen. Der Ruf nach Hilfe ist schon wiederholt von Seite dieser Gemeinden und von Seite der Bezirke erschollen, die Bewohner selbst haben Anstrengungen gemacht, um aus eigenen Kräften diesen Uebelständen abzuhelfen, jedoch vergeblich, sie haben sich überzeugt, daß ihnen nicht nur die technischen Kräfte, sondern auch die Mittel zur Ausführung fehlen. Das Schmerzlichste für diese Gemeinden besteht darin, daß sie keinen Absatz für ihre Producte und keinen Weg haben, ihre Lebensmittel zu beziehen. Dieser Fall ist, möchte ich sagen, ein Unicum im Lande und hat nur in den unwirthlichen Höhen der Sulzbacher Alpen seines Gleichen. Hier handelt es sich aber nicht um unwirthliche Höhen, sondern um ein Plateau, welches von 6100 Einwohnern bewohnt ist, welche Viehzucht betreiben und einen Reichtum an Forstproducte haben, für welchen Absatz nun ein entsprechendes Verkehrsmittel zu schaffen ist. Nachdem nun

aber die Ohnmacht der Gemeinden, sich selbst zu helfen, constatirt ist, wurde in Folge dessen von Seite des hohen Landtages gestattet, daß das Landes-Bauamt einen Straßenzug zur Herstellung der gewünschten Verbindung aufsuche, was auch dem Landes-Bauamte gelungen ist, indem es eine Straße ermittelte, welche den Wünschen der Gemeinde und des Bezirkes entspricht und welche durch die Weizklamm hergestellt werden kann. Diese Straße ist eine solche, welche mit keinen unpassenden Niveauschwierigkeiten zu kämpfen hat und die Herstellung der Straße selbst ist mit keinen wesentlichen Schwierigkeiten verbunden. Es ist über einen, aus der Mitte des hohen Hauses gestellten Antrag bei der im vorigen Jahre erfolgten Berathung über die Herstellung einer Verbindung mit Frohnleiten, der Beschluß gefaßt worden, daß auch diese Verbindung tracirt und darüber ein Gutachten erstattet werden möge. Daß die Straße, um die es sich handelt, von den dabei betheiligten 7 Gemeinden und vom Bezirke aus eigenen Kräfte nicht hergestellt werden kann, darüber ist kein Zweifel. Die Kosten derselben belaufen sich über 90.000 fl. Diese Kosten wurden aber dadurch herabgemindert, respective die Ansprüche, welche hiefür an den Landesfond gestellt werden, — daß Sectionen I. und IV. vorläufig nicht dringend nothwendig sind, weil dort Verkehrsmittel vorhanden sind, welche praktikabel sind, dringend sind nur die Sectionen II. und III., welche durch die Weizklamm führten.

Der Sonder-Ausschuß hätte sich sehr gerne dem Antrage des Landes-Ausschusses angeschlossen, daß das hohe Haus schon heute eingeladen werde, den Bau dieser Straße zu dekretiren. Der Sonder-Ausschuß hat es jedoch nicht gewagt, einen solchen Antrag zu stellen, und zwar mit Rücksicht auf die finanzielle Lage des Landes, da sich die Ziffer der Beiträge, welche dem Lande zugemuthet werden, wie die Sache heute steht, nicht genau ermitteln läßt. Es sind zwar von Seite der Interessenten Beitragsleistungen in Aussicht gestellt; es wurde die Geneigtheit bekannt gegeben, Grundstücke unentgeltlich abzutreten: auch die Sparkasse hat sich zu einer namhaften Beitragsleistung bereit erklärt, endlich wollen auch die Gemeinden und der Bezirk Beiträge leisten: allein wie groß alle diese Beiträge sein werden, ist heute noch nicht bekannt. Nachdem aber die finanzielle Lage des Landes erfordert, daß mit Ziffern genau gerechnet werde, so glaubte der Sonder-Ausschuß vorläufig die Richtigstellung der Ziffer abwarten zu sollen, damit sich die Last, die das Land übernehmen soll, genau bestimmen lasse. Der Sonder-Ausschuß glaubte auch eine schonende Rücksicht für den Landesfond darin zu finden, daß den Interessenten Gelegenheit geboten werde, ihr Interesse

auch werththätig durch Beiträge, zu deren Leistung sie sich verpflichten, zu bezeugen.

Die Gründe, warum auf das Project der Herstellung einer Verbindung mit Frohnleiten nicht eingegangen worden ist, werden die Herren aus der Vorlage des Landes-Ausschusses entnehmen können, welchen sich auch der Sonder-Ausschuß vollinhaltlich angeschlossen hat. Der Antrag, wie er von Seite des Sonder-Ausschusses vorliegt, ladet Sie nicht ein, heute schon den Bau dieser Straße zu beschließen, sondern er ladet Sie nur ein, heute einen Beschluß zu fassen, der es in der nächsten Session ermöglichen wird, zu beschließen, ob dieser Bau stattfinden soll oder nicht. Dem hohen Hause ist also vollkommen freie Hand gelassen, seiner Zeit die Mittel des Landes zu Rathe zu ziehen, und darüber schlüssig zu werden, ob mit Rücksicht auf die Leistungen, welche von den Interessenten angeboten werden, mit Rücksicht auf die Vertheilung der Bau Summe auf mehrere Jahre endlich mit Rücksicht auf die Beiseitelassung eines Theiles der Herstellung der Straße sich nicht ein solcher Modus finden läßt, daß auch ohne erhebliche Belastung des Landesfondes den dringenden Wünschen und Bedürfnissen dieser, in einer wahrhaft desparaten Lage befindlichen Gemeinden abgeholfen werden kann.

Im Zusammenhange mit dieser Vorlage steht auch eine Petition, welche in den letzten Tagen erst eingereicht wurde, und welche im Wesentlichen eine ebenso drastische Schilderung des Elendes dieser eingemauerten Gemeinden enthält, wie sie in der Vorlage des Landes-Ausschusses und des Sonder-Ausschusses enthalten ist. Ich möchte so zu sagen zur Entschuldigung der grellen Farben, welche in dem Berichte des Sonder-Ausschusses aufgetragen wurden, das hohe Haus bitten, mir die Vorlesung einer kurzen Stelle aus dieser Petition zu erlauben, worin es heißt, (liest): „Erwägt man nun einerseits, daß die Zukunft einer sehr großen Menschenzahl in Frage steht, die nicht allein von Jahr zu Jahr mehr verarmt, sondern sogar bei einem plötzlich eintretenden Wolkenbruche ihr Leben auf das Spiel setzen muß, indem es sich wohl schon öfter ereignete, daß Durchfahrende — nämlich im Bachbette der Weiz — vom Hochwasser überrascht, Pferde und Wagen im Stiche lassen mußten, um nicht eine Beute der Fluthen zu werden; bedenkt man andererseits, daß Materiale im reichsten Maße vorhanden ist, und fast sämtliche Grundbesitzer nicht nur auf jede Ablösung verzichten, sondern auch gerne beim Straßenbaue behilflich sind, und auch der Bezirk, sowie die Sparkasse in Weiz zu Opfern bereit sind, so wiederholen die gehorsamst unterfertigten Gemeinden die Bitte, der hohe Landtag wolle beschließen, daß der Bau der Weiz-Rathrein-Basailierstraße durch

die Weizklamm schnellstens in Angriff genommen werde.“ Diese Petition ist unterschrieben von dem Gemeindevorstande und von je zwei Mitgliedern des Ausschusses der sieben interessirten Gemeinden. Auch der Bezirkshauptmann hat sich auf das Wärmste der Sache angenommen, und das dringende Ersuchen an den Landes-Ausschuß gerichtet, das Möglichste zu thun, daß diesem bedauerlichen Zustande dieser Gemeinden endlich abgeholfen werde.

Der Antrag des Sonder-Ausschusses geht also dahin, (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß werde beauftragt, in Betreff der Herstellung einer Straße von Passail durch die Weizklamm nach Weiz mit der Bezirksvertretung Weiz und den betreffenden Gemeinden und Privaten über das Maß und die Sicherstellung der von demselben zu leistenden Beiträge Verhandlungen zu pflegen, dem nächsten Landtage hierüber zu berichten und die geeigneten Anträge zu stellen.“

Zur Motivirung des Ausdruckes „Sicherstellung“ möchte ich nur noch anführen, daß es schon öfters vorgekommen ist, daß Private und Gemeinden sich zu Beiträgen bereit erklärten, daß sie aber, wenn sie sahen, daß das Land die Sache in die Hand nimmt, diese Beitrags-erklärungen theilweise zurückzogen und ihre Verpflichtungen nicht erfüllten. Es wird sich daher hier darum handeln, die Sicherstellung dieser Beitragsleistung in rechtsverbindliche Weise zu erwirken, damit das hohe Haus in der Lage ist, genau zu wissen, was von anderer Seite geleistet werden wird.

**Landeshauptmann:** Ich eröffne die Debatte. Zum Worte haben sich gemeldet die Herren Abgeordneten Freiherr von Hammer-Purgstall, Freiherr von Gudenus und Dr. Heilsberg.

Ich ertheile dem Herrn Abgeordneten Freiherrn von Hammer-Purgstall das Wort.

Abg. Freiherr von **Hammer-Purgstall** (G.-G.-B.) Ich kenne die Gegend von Passail und die Verhältnisse daselbst aus eigener Anschauung und kann daher die langjährigen Wünsche der dortigen Gegend nur als sehr berechnete anerkennen. Es scheint hohe Zeit zu sein, daß der Markt Passail und die umliegenden Gemeinden, welche von der Außenwelt durch den größeren Theil des Jahres gänzlich abgeschnitten sind, endlich das erreichen, daß wenigstens ein Anlauf genommen wird, ihnen eine Communication zu sichern. Es erscheint aber auch diese Nothwendigkeit geboten, weil diese Bevölkerung nicht minder als die anderer Gemeinden zu den Lasten des Landes beiträgt, und weil das Maß, welches der Landesculturausschuß vorschlägt, gewiß

ein sehr bescheidenes ist, und nur darauf hinausgeht, endlich einmal einen Anfang zu machen, diesen Gemeinden eine Communication mit der Außenwelt zu sichern. Es erscheint mir dies aber auch ein Gebot der Billigkeit zu sein, weil ich aus eigener Erfahrung nicht daran zweifeln kann, daß sowohl die Bezirksvertretung Weiz als auch die dortigen Gemeinden sich sehr gerne bereit finden lassen werden, einen entsprechenden Antheil zu tragen.

Ich habe in der dortigen Gegend oft den lauten Ruf nach einer Straße von Passail nach Weiz vernommen. Ich gestehe aber, daß ich nie gehört habe, daß eine Straße nach Frohnleiten gewünscht wird. Die Leute sind auch in naturgemäßer Weise auf einen Ausgang nach Weiz angewiesen. Vielleicht war auch das Motiv maßgebend, daß die Vermuthung nahe liegt, daß eine Straße über Frohnleiten weit höhere Kosten erzeugen würde, als jene nach Weiz.

Ich erlaube mir daher den Antrag des Landesculturausschusses, daß wir endlich dahin gelangen werden, die Straße, wenn auch nicht augenblicklich herzustellen, doch wenigstens damit den Anfang zu machen, der zahlreichen Bevölkerung eine Communication, welche sie seit langen Jahren entbehrt, zu gewähren, und ihrem Wunsche, bei dem Umstande, daß derartige Verhältnisse im ganzen Lande Steiermark nicht vorkommen, Rechnung zu tragen, auf das Wärmste zu unterstützen.

Abg. Reichsfreiherr von **Gudenus** (R.-G. Weiz): Es gereicht mir einigermaßen zur Genugthuung, heute constatiren zu können, daß das Project, welches ich bereits vor zwei Jahren in diesem hohen Hause vertreten habe, heute auch die Zustimmung des Landes-Ausschusses, respective des Landesculturausschusses hat, und daß die Zweckmäßigkeit einer Straße durch die Weizklamm gegenüber dem von anderer Seite befürworteten Projecte eines Straßenbaues durch die Raabklamm oder gegenüber jenem über den Reehberg allseitig erkannt wird. Es ist nur zu bedauern, daß durch diese Nebenprojecte, welche aufgetaucht sind, eine kostbare Zeit und viele Kosten verloren gegangen sind, und daß das Geld, welches die Aufnahme des Projectes über den Reehberg gekostet hat, nicht viel zweckmäßiger entweder in Ersparung gekommen, oder für die Weizerstraße verwendet worden ist.

Ich weiß, daß, wenn ich die Straße und den Antrag des Sonder-Ausschusses befürworte, nur zwei Schwierigkeiten entgegenstehen, erstens ist der Wunsch der Mitglieder dieses hohen Hauses sehr berechnigt, von dem Lande möglichst weitere Auslagen abzuwälzen, und auch dasjenige, was für Straßen geleistet wird, auf das Allernothwendigste zurückzuführen; auf der andern

Seite erkenne ich auch, daß, wenn von einem Abgeordneten Argumente aufgeführt werden, welche speciell für seinen Wahlbezirk gelten, und er gewissermaßen pro domo zu sprechen scheint, diesen Argumenten von vielen Seiten wenig Gewicht beigelegt werden dürfte.

Es denkt sich eben Jeder, dieser Abgeordnete ist von dem interessirten Bezirke gewählt, er kann daher nicht anders, er muß die Sache befürworten. Um nun diesen zweiten Punkt zuerst zu berühren, erkenne ich an und gestehe zu, daß ich nicht anders reden kann und gewissermaßen so reden muß. Dieses Argument kann aber nicht gegen die Sache selbst angeführt werden, denn ich bin überzeugt, daß jeder der hier anwesenden Herren wenn ihm die topographische Lage und die Verkehrsverhältnisse dieser Gemeinden so genau bekannt wären, wie mir, und denjenigen, welche sie mit eigenen Augen gesehen haben, auch so reden mußte, wie ich reden werde, und daß er diese Sache auch auf das Wärmste befürworten würde.

Es ist diese Angelegenheit bereits so ausführlich im vorliegenden Berichte und von dem Herrn Berichterstatter erörtert worden, daß ich die Geduld des hohen Hauses nicht lange in Anspruch nehmen will, und mich hüten werde, bereits Gesagtes zu wiederholen. Es betrifft eine Gegend, welche im Nordosten Steiermarks gelegen ist, kaum 3 Meilen von der Landeshauptstadt in directer Luftlinie entfernt. Es wurde bereits oft betont, daß jener Theil Steiermarks bezüglich der Verkehrsmittel sehr stiefmütterlich behandelt ist, daß er einer Eisenbahn entbehrt, und daß auch sein Straßennetz noch unvollkommen ist. Die Aussicht, eine Eisenbahn für diesen Theil unseres Herzogthums zu erlangen ist in sehr weite Ferne gerückt, es ist daher wie ich glaube, jetzt eine erhöhte Pflicht des hohen Landtages, dafür zu sorgen, daß wenigstens das Straßennetz eine entsprechende Ergänzung erhalte.

Der Thalkessel, welcher sich zwischen dem Schöckel und seinen Ausläufern, und dem hohen Lantsch und seinen Ausläufern erstreckt, und das Quellengebiet der Raab und der Weiz enthält, umfaßt eine Anzahl von Gemeinden, welche unmittelbar bei dem Baue der Straße durch die Weizklamm interessirt sind. Es sind dies die Gemeinden Arzberg, Gladitz, Hausenreit Greith, Katharein I. u. d. II. Viertel, Tober, Hohenau und Passail selbst.

Außer diesen Gemeinden werden durch die projectirte Weizerstraße, das ist die sogenannte Klammstraße noch die Gemeinde Lantscha, Naas, Pirkbaum und Weiz berührt, respective durchzogen. Diese Gemeinden zahlen an Grund-, Hausclassensteuer, Hauszinssteuer, an Erwerbs- und Einkommensteuer nach amtlichen

Ausweisen jährlich einen Betrag von 41993 fl. also 42.000 fl. Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß diese Gemeinden eine Bevölkerungszahl von mehr als 6000 Einwohner aufweisen, und daß es daher nur ein gewiß berechtigter Wunsch ist, daß diesen Gemeinden der allgemeine Verkehr erschlossen werde.

Es ist hiefür aber auch ein sehr beachtenswerther Billigkeitsgrund vorhanden. Bekanntlich wurde bis zum Ende des vorigen Jahrzehntes die Erhaltung der Bezirksstraßen fast aller Bezirke, und auch im Bezirke Weiz durch Naturalleistungen vollzogen, in Folge dessen nur jene Gemeinden zur Erhaltung der Bezirksstraßen herangezogen wurden, die wegen ihrer Nähe zu Naturalleistungen für die Straßen herangezogen werden konnten. Ein Theil dieser hier aufgezählten Gemeinden konnte wegen zu großer Entfernung nicht herangezogen werden, und hat demzufolge bis zum Anfange dieses Jahrzehntes für Bezirksstraßen nichts beigetragen, und dies auch billigerweise, indem sie von diesen Bezirksstraßen keinen Nutzen zogen. Seitdem nun aber die Kosten der Erhaltung der Bezirksstraßen mittels der Bezirksumlagen bestritten werden, werden auch die entfernter gelegenen Gemeinden zur Zahlung eines Betrages, des Umlagepercentes, für die Bezirksstraßen gezwungen, sie müssen also für die Straßen des Bezirkes ebenso beitragen, wie jene, welche unmittelbar an den Verkehrszügen gelegen sind, und daß dieser Beitrag sehr bedeutend ist, kann man daraus ersehen, daß der Bezirk Weiz von seiner Umlage ungefähr drei Viertel auf Straßenerhaltung verwendet. Die Umlage beträgt gegenwärtig 36% und es werden wenigstens 25% der directen Steuern, für Straßenerhaltung verwendet, auch von diesen Gemeinden bezahlt, also ein Viertel der landesfürstlichen Steuern als Umlage für einen Zweck, welche für sie fast keinen Nutzen bringt. Dieser Billigkeitsgrund hat die Bezirksvertretung Weiz dazu bestimmt, den Beschluß zu fassen, daß die Straße von Weiz nach Passail durch die Klamm in Bau genommen und als Bezirksstraße II. Classe hergestellt werden solle. Da aber noch nicht in Aussicht gestellt war, daß das Land für diesen Bau einen Beitrag leisten wolle, wurde damals der Beschluß gefaßt, daß jährlich einen Betrag, welcher zwei Procenten der Bezirksumlage gleichkommt, als Baufond zurückgelegt werden, mit welchem im Laufe der Jahre die Straße aus Bezirksmitteln in Angriff genommen werden könnte. Dieser Beschluß wurde im Jahre 1874 gefaßt. Diese aufgezählten Gemeinden zahlen aber natürlich auch zu den Kosten der Landesverwaltung ihre Beiträge und da auch ein Theil der Landesumlage für Straßenerhaltung verwendet wird, so sind die Billigkeitsgründe, welche die Bezirks-

vertretung bewogen haben, sich für diese Straße auszusprechen, in gleichen Grade auch für den hohen Landtag maßgeben.

Eine zweite Frage ist der Kostenpunkt der Herstellung dieser Straße. Es ist da der Einwand sehr naheliegend: diese Straße ist höchstens geeignet für eine Bezirksstraße II. Classe erklärt zu werden, folglich soll sie der Bezirk herstellen. Das ist aber leichter gesagt als gethan. Ich möchte die Herren auf die Tabellen hinweisen, welche sich am Schluß des Rechnungsbereiches befinden und aus welchen sich ergibt, daß der Bezirk Weiz gegenwärtig einer jener Bezirke im Lande ist, welche die höchsten Umlagen zahlen. Der Bezirk Weiz ist nämlich der vierte in der Reihe der höchstbelasteten Bezirke, indem nur noch drei Bezirke im Lande eine höhere Umlage zu tragen haben, als Weiz. Da die Landesumlage 38%, die Bezirksumlage 36% beträgt und die Gemeindeumlagen des Bezirkes durchschnittlich mit 15 bis 20% angenommen werden können, so zahlt dieser Bezirk gegenwärtig mehr als 90% an Umlagen auf die landesfürstliche Steuer. Unter diesen Umständen ist es allerdings nicht vorauszu sehen, ja gar nicht möglich, daß der Bezirk sobald in die Lage kommen werde, ein so kostspieliges Project auszuführen. Eine Erhöhung der Umlage zu diesem Zwecke ist ebenfalls vollkommen unthunlich. Es ist bereits im Berichte nachgewiesen, daß die Kosten bedeutend herabgemindert werden könnten. Die Kosten, welche hier mit 98.000 fl. angenommen sind, reduciren sich eigentlich auf 82.000 fl., wenn nur die wichtigsten Sectionen, nämlich die Section II und III im Auge gehalten werden. Bei dieser Herabminderung der Kosten ist noch zu berücksichtigen, daß, wie bereits erwähnt würde, sehr viele Private und Gemeinden Beiträge zugesagt haben. Es hat namentlich die Gemeinde Passail, wie schon im Berichte erwähnt ist, sich bereit erklärt, die I. Section, welche auf ihrem Gebiete sich befindet, auf eigene Kosten zu bauen; ferner haben sich die Gemeinden Ramersdorf und Katharein bereit erklärt, auf die Ablösung des zu dem Baue dieser Straße erforderlichen Grund- und Bodens zu verzichten und die Gemeinde Katharain hat sich außerdem noch erboten, zu diesem Straßenbaue 1000 Arbeitstage unentgeltlich zu liefern. Ebenso hat sich die Sparkasse in Weiz zu einem sehr namhaften Beitrage zu den Kosten dieses Straßenbaues bereit erklärt, in der Voraussetzung, daß diese Summe doch nur im Laufe der Bauzeit, also innerhalb 3 bis 4 Jahren, ratenweise zu zahlen sein werde. Auch zahlreiche Private, sowohl in Passail als in Weiz und in den umliegenden Ortschaften haben sich bereit erklärt namhafte Beiträge, bis

zu 500 fl., zu leisten. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß, wie ich bereits erwähnte, ein Baufund schon vorhanden ist. Ein Procent der Bezirksumlagen beträgt beiläufig 600 fl., wenn nun durch drei Jahre 2% zurückgelegt worden sind, so ist jedenfalls schon ein Baufund von wenigstens 3000 fl. vorhanden. Es würden sich also die Kosten, welche den Landesfond durch diesen Bau treffen, auf ein Minimum reduciren.

Zum Schluß möchte ich nur noch einen Punkt in Erwägung ziehen. Es ist vom Herrn Berichterstatter gesagt worden, daß das Project eines Straßenzuges durch die Weizklamm ein neues ist. Dem entgegen möchte ich erwidern, daß ich ein Operat in der Hand gehabt habe, welches über dieses Straßenproject bereits in den Vierziger Jahren gemacht wurde, es wurde damals auch der Weg durch die Weizklamm commissionell begangen, und ein oberflächliches Project gemacht, auch wurde ein Voranschlag vorgelegt, nach welchem sich die Kosten, wenn ich nicht irre, damals auf 50.000 fl. W. W., d. i. ungefähr 20.000 fl. De. W. belaufen sollten. Es ist kaum zu zweifeln, daß man damals vor 30 Jahren mit diesem Betrage das Auskommen gefunden hätte. Diese Kosten schienen aber damals dem Bezirke und den Gemeinden zu hoch, und der Straßenbau unterblieb. Heute liegt uns ein Project vor, nach welchem die Kosten auf 80—90.000 fl. veranschlagt sind, obwohl sich dieselben, wie schon früher erwähnt wurde, bedeutend herabmindern lassen. Es ist kaum zu zweifeln, daß früher oder später diese Straße gebaut werden wird, denn das Bedürfnis derselben kann auf die Dauer nicht ignorirt werden, es mag diese Straße in diesem Jahrzehnte oder vielleicht erst im nächsten Jahrhundert gebaut werden, gebaut wird sie ganz sicher werden, und gewiß theilweise wenigstens auch auf Landeskosten, denn es ist nicht vorauszu sehen, daß der Bezirk je in die Lage kommen wird, diese Straße allein zu bauen.

Wenn uns vielleicht in 20 Jahren ein neuerliches Project für diesen Straßenbau vorgelegt werden wird, so ist sicher zu erwarten, daß ebenso, wie in den verfloffenen Jahren die Kosten von 20.000 auf 80.000 fl. gestiegen sind, sich der jetzige Voranschlag von 80.000 fl. dann auf vielleicht 200.000 fl. erhöht haben wird. Wäre vor 30 Jahren diese Straße gebaut worden, so wäre es gewiß für den Bezirk und für die Gemeinden ein Leichtes gewesen, die geringe Bau summe von 20.000 fl. falls die Kosten für den Straßenbau durch eine Credit-Operation hätten aufgebracht werden müssen, zu verzinsen und auch zurückzuzahlen, jedenfalls hätten aber die Gemeinden schon durch 30 Jahre die Wohlthat dieser Straße genossen. Wird die Inangriffnahme dieses Projectes neuerdings hinausgeschoben, so stehen wir

früher oder später jedenfalls einer bedeutend erhöhten Ausgabe gegenüber.

Ich möchte deshalb die Herren bitten diesem Projecte und dem Antrage des Landesculturausschusses Ihre Zustimmung nicht zu verweigern.

Abg. Dr. **Seilsberg** (St.-G. Frohnleiten): Wir sind wohl Alle, bis auf sehr wenige Ausnahmen vielleicht, darüber einig, daß für die Gegend von Passail eine Verbindung mit der Außenwelt geschaffen werden muß. Die Meinungen gehen aber nur bezüglich der Frage nach der Richtung dieser Verbindung auseinander, ob nämlich nach Osten oder nach Westen eine solche Verbindung geschaffen werden soll. Ich bin nun genöthigt, gegenüber dem letzten Herrn Redner, welcher für die Richtung nach Osten so hervorragend eintrat, eine thatsächliche Unrichtigkeit, welche er ausgesprochen hat, richtig zu stellen.

Er selbst hat als Vertreter des Bezirkes Weiz gesprochen, und ich gestehe ihm die Berechtigung hiezu vollkommen zu. Er hat aber unterlassen auch die gleiche Berechtigung für einen Bezirk, welcher bei der Straßenführung nach Westen lebhaft interessirt ist, in gleicher Weise gelten zu lassen. Der Bezirk Weiz hat vollkommen Recht, aber das Interesse der Gegend von Passail wird, wie ich glaube, auch wenn die Richtung nach Westen vorgezogen werden würde, in gleicher Weise gewahrt werden. Er hat für sich vollkommen Recht, wenn er wünscht, daß die Verbindung nach Osten hergestellt würde. Der Bezirk Frohnleiten, um den es sich bei der anderen Richtung handelt, hat nun die Auffassung gehabt, daß er nicht allein das Einzel-Interesse des Bezirkes durch die Verbindung nach Westen besser gewahrt glaubte sondern er ist noch heute der Meinung seiner Vertreter daß hier die naturgemäße, richtige Führung der Straße sei, aber er hat, nachdem ihn wesentlich nur sachliche Gründe geleitet haben, unterlassen, die lebhafteste Agitation, welche von dem Bezirke Weiz in's Leben gerufen wurde, gleichfalls zu Tage treten zu lassen. Ich glaube nun, der letzte Herr Redner hätte füglich bei den Gründen, welche er für den Bezirk Weiz als solchen angeführt hat, unterlassen können, etwas anzuführen, was er nicht beweisen kann. Er wird nicht beweisen können, daß durch die Zustimmung des hohen Landtages zur gleichzeitigen Erhebung der etwaigen Kosten für den Bau einer Straße nach Westen über den Reehberg eine Verzögerung, wie er sagte, in der Ausführung des in Rede stehenden Straßenbaues erfolgt sei. Es hat dies eine gewisse Spitze, die ich eben so wie der Herr Vorredner recht wohl verstehe. Er wird nun nicht behaupten wollen, daß, wenn die Tracirung nach Westen nicht vorgenommen worden wäre,

man etwa schon im Jahre 1875 den Bau der Straße durch die Weizklamm in Angriff genommen hätte. Im Gegentheil muß ich gerade für den Bezirk Frohnleiten geltend machen, daß er von der Tracirung in der andern Richtung nach den ihm zu Gebote stehenden Daten ausdrücklich abgerathen hat, das ist von der Richtung in die Raaber-Klamm. Es ist also sogar über Veranlassung des Bezirkes Frohnleiten vermieden worden, in einer Richtung zu traciren, welche er von vornherein als unpraktisch erkannt hat. Wenn aber von dem Herrn Vorredner betont wurde, daß es schade um die Kosten sei, so will ich vorbehaltlich der Meinung über das Ergebniß der Tracirungen, über welche ich mir noch einige Worte erlauben werde, nur bemerken, daß der Gedanke, der diesem Ausspruche zu Grunde liegt, dahin führen würde, daß man, weil hier eine zweite Tracirung Kosten verursacht, und schon die erste — nach seiner Meinung — sich als richtig erwiesen hat, bei anderen Projecten gar keine zweite Tracirung neben der ersten vornehmen solle, und das würde eine Parallele zu dem bekannten Ausspruche eines Abgeordneten schaffen, der da sagte: „Ich kenne die Absicht der Regierung nicht, aber ich mißbillige sie“; es würde nämlich dazu führen, daß, wenn mehrere Projecte genannt werden, man einem derselben, ohne gar die übrigen weiter zu prüfen, seine Zustimmung gibt, indem man sagt, ich habe die anderen Projecte zwar nicht geprüft, aber ich mißbillige sie. (Heiterkeit.)

Ich glaube, es wird in vielen Fällen, wenn auch nach seiner Meinung das aufgenommene zweite Project nicht das bessere sein sollte, doch richtiger sein, von zwei vorliegenden Projecten beide zu prüfen, — die Tracirungskosten können bei solchen Unternehmungen nicht in die Wagschale fallen — und erst auf Grund der Erhebungen und nach geschehener Prüfung sich ein Urtheil zu bilden und sich für die eine oder andere Trace zu entscheiden.

Ich meine somit, daß, so wie wir schon ursprünglich nicht aus selbstjüchtigen oder engherzigen Bezirksinteressen geglaubt haben, daß die Richtung nach Frohnleiten die bessere sei, und wir uns nicht in jene Agitation eingelassen haben, wie sie auf der anderen Seite stattgefunden hat, wir doch sehr gerne bereit sind, wenn man uns beweisen würde, daß das allgemeine Interesse eine Verbindung nach Osten wünschenswerth macht, uns dieser Anschauung anzuschließen.

Ich muß aber constatiren und dem ersten Herrn Vorredner, dessen Bekanntschaft mit jener Gegend nur eine kurze und flüchtige ist, und der daher nur seine persönliche Meinung hier bekannt zu geben in der Lage ist, mittheilen, daß der Wunsch der betreffenden

Gegend für eine Verbindung nach Osten nicht immer derselbe war, sondern daß es Zeiten gegeben hat, wo die vorwiegende Mehrheit der Bevölkerung eine Verbindung nach Westen suchte, und daß sich auch unter den von dem letzten Herrn Redner angeführten Gemeinden mehrere befinden, welche heute noch entschieden eine Verbindung nach Westen wünschen, das sind die Gemeinden: Arzberg, Tulwitzviertl und Tulwitzdorf, Neudorf u. a. m.

Nachdem nun aber der heute vorliegende Antrag durchaus nicht präjudicial ist, da eben nur festgestellt werden soll, wie weit die Opferwilligkeit auf der einen Seite geht und sich vielleicht auch eine Opferwilligkeit auf der andern Seite zeigen wird, so finde ich mich nicht veranlaßt, nachdem ein meritorischer Beschluß ohnehin nicht gefaßt werden soll, dem Antrage des Landescultur-Ausschusses entgegen zu treten, weil, wie gesagt, den Bezirk Frohnleiten, den ich hier vertrete, nicht ein engherziger Bezirksstandpunkt, sondern nur das allgemeine Interesse geleitet hat.

Was den Kostenpunkt der Straße über den Reehberg, wie er im Ueberschlage erscheint, anbelangt, so wird es mir wohl gestattet sein, bei meiner genauen Kenntniß der Verhältnisse dieser Gegend doch einen sehr ernsten und begründeten Zweifel über die Richtigkeit der Höhe dieses Betrages auszusprechen. Sollte ich genöthigt sein, bei einer späteren Behandlung dieser Angelegenheit, des Näheren darauf einzugehen, so werde ich durch Analogien die Richtigkeit dieses Zweifels mir zu begründen erlauben; für heute aber werde ich im Interesse der Sache selbst, und da mich zunächst nur das Interesse des Bezirkes und der Gegend von Passail leitet, gegen den Antrag des Landescultur-Ausschusses nicht stimmen.

Abg. Reichsfreiherr von **Gudenus** (L.-G. Weiz): Ich möchte nur noch wenige Worte mir erlauben, um auf einige Bemerkungen des Herrn Vorredners zurückzukommen. Er hat gesagt, daß die Verbindung von Passail nach Frohnleiten gegenüber der Verbindung von Passail nach Weiz die naturgemäße wäre; wer aber die topographischen Verhältnisse der dortigen Gemeinden und das ganze Thal kennt, wird gewiß diesem Ausspruche nicht beistimmen. Wie ich bereits erwähnt habe, befinden sich in diesem Thale die Quellengebiete der Weiz und der Raab. Es ist nun begreiflich, daß der Verkehr naturgemäß in derselben Richtung sich bewegt, in der diese Flüsse fließen, nämlich nach dem Thale gegen das Flachland und nicht über die hohen Gebirge nach einem entfernten und schwer erreichbaren Thale.

Der Herr Vorredner hat auch gemeint, ich hätte eine Unrichtigkeit damit gesagt, daß ich behauptete, daß durch die Prüfung des Projectes der Straße über den Reehberg eine Verzögerung herbeigeführt worden sei. Ich habe jedoch niemals gesagt, daß der Straßenbau dadurch, daß das Project der Straße über den Reehberg gemacht worden ist, verzögert worden sei; ich habe nur gesagt, daß Zeit und Geld auf unnütze Weise verwendet wurden; daß aber die Aufnahme des zweiten Projectes sehr viel Geld gekostet hat, wird Jedermann wohl einsehen und ebenso ist es richtig, daß die Zeit, die das ohnehin so sehr beschäftigte Bauamt auf die Prüfung dieses Projectes verwendete, eine sehr kostbare war; es ist also Zeit und Geld auf dieses Project verwendet worden und zwar, wie ich nochmals constatiren muß, unnöthigerweise. Denn jeder, dem die Gegend bekannt ist, ist von vorneherein überzeugt gewesen, daß die Herstellung einer Verbindung nach Frohnleiten vollkommen unpraktisch wäre.

Ueber die weitere Bemerkung des Herrn Vorredners, ich hätte das Project der Straße über den Reehberg nicht geprüft, will ich hinweggehen; denn ich war in dieser Gegend schon bekannt, lange bevor noch der Herr Vorredner in unserer grünen Steiermark geweiht hat, und glaube darum, daß die betreffende Gegend mir gewiß ebenso, gut vielleicht noch besser bekannt ist, als ihm.

Was endlich die letzte Bemerkung des Herrn Vorredners über die Agitationen, welche zu Gunsten des Projectes durch die Weizklamm in Scene gesetzt werden sein sollen, betrifft, so glaube ich, daß diese Agitationen der sicherste Beweis dafür sind, wie sehr von Seite der Bevölkerung der Bau der Weizklammstraße gewünscht wird; wir haben aber gar nichts von Agitationen gehört, welche für den Bau der Reehbergstraße in Scene gesetzt worden wären, und wenn diese Verbindung von so vielen Gemeinden, wie der Herr Vorredner meint, der Weizklammstraße vorgezogen würde, so würde gewiß auch in entgegengesetzter Richtung agitirt worden sein. Daß zum Zusammenbringen von Petitionen und Unterschriften eine gewisse Agitation nothwendig ist, daß Jemand die Sache in's Werk setzen muß, ist offenbar und jedenfalls wird damit die Sache selbst nicht in ein schiefes Licht gebracht.

Ich will auch nicht erwähnen, daß die Kosten des Baues der Reehbergstraße ungefähr das Doppelte betragen würden, sondern will nur noch auf einen Punkt des Berichtes des Landes-Ausschusses hinweisen.



Es wird nämlich darin erwähnt, daß die Straße von Passail über den Rechberg nach Frohnleiten eine Länge von 25.100 Meter habe, während die Straße von Passail durch die Weizklamm nach Weiz und über Weiz hinaus bis zur nächsten Eisenbahnstation Gleisdorf eine Länge von 28.342 Meter habe, daß mithin der Weg von Passail bis zur Eisenbahnstation Frohnleiten um 3000 Meter kürzer sei, als der Weg von Passail nach Weiz und über Weiz hinaus zur Eisenbahnstation Gleisdorf. Dieser Vortheil einer um 3000 Meter, welche ungefähr 1500 Klaftern gleichkommen, kürzeren Verbindung, wird aber jedenfalls zehnfach dadurch aufgewogen, daß der Weg über Weiz nach Gleisdorf ein fast vollkommen ebener ist und mit einer fast doppelt so großen Belastung des Fuhrwerkes zurückgelegt werden kann, als der Weg von Passail nach Frohnleiten über den Rechberg, und gewiß werden es die Fuhrleute vorziehen, statt 10 20 Zentner zu laden und die um 3000 Meter weitere Strecke nur einmal zurücklegen zu müssen, als mit der halben Ladung zweimal über einen hohen Berg fahren zu müssen, wenn sie dabei nur eine Distanz von 3000 Meter gewinnen.

Was endlich das Operat betrifft, dessen Richtigkeit in Zweifel gezogen wurde, so überlasse ich es dem Herrn Berichterstatter, auf diesen Einwurf, wenn er es für nöthig finden sollte, zu antworten.

Hg. Dr. **Heilsberg** (St.-G. Frohnleiten): Ich werde mich in dieser polemischen Auseinandersetzung möglichst kurz fassen. Wenn der Herr Vorredner es für gut findet, seine Worte jetzt dahin auszulegen, daß er nicht von einer Verzögerung des Zustandekommens der in Rede stehenden Straße gesprochen habe und nur hervorheben wollte, wie viel Zeit bei dieser Arbeit der Tractirung aufgewendet wurde, so will ich trotz des früher Gehörten diese Richtigstellung constatiren.

Der Herr Vorredner hat aber meine Behauptung, daß die Verbindung nach Westen die naturgemäßere und früher selbst von den Bewohnern von Passail als solche anerkannt worden sei und auch heute noch von mehreren Gemeinden, die ich schon erwähnt habe, als die entsprechende bezeichnet und gewünscht werde, dadurch nicht widerlegt, daß er angeführt hat, daß die Straße nach Frohnleiten über einen Berg geführt werden müsse, während die Straße nach Weiz nahezu eben sei, — er mußte sagen, „nahezu eben“, weil sich gegen die Behauptung, daß dieser Straßenzug vollkommen eben wäre, einwenden ließe, daß dies nicht durchaus richtig ist.

Es ist jedoch nicht allein die Höhe in Betracht zu ziehen, sondern wie wir die Sache beurtheilt haben,

sahen es uns zweckmäßiger, daß eine Gegend in der kürzeren Richtung unmittelbar mit dem Hauptstienenstrange des Landes in Verbindung gesetzt und für ihren Export der Weg zu der Hauptader des Landesverkehrs eröffnet werde, wie dies durch die Verbindung mit der Südbahn bei Frohnleiten geschieht, als wenn sie nur erst mit einer Nebenbahn und erst durch diese Nebenbahn mit der Landeshauptstadt in Verbindung gesetzt werde.

Im Uebrigen finde ich mich wahrlich nicht veranlaßt, noch weiter die Ausführungen des geehrten Herrn Vorredners zu verfolgen, da ein eigentlich praktischer Endzweck nicht abzusehen ist oder höchstens ein solcher, der persönlicher Natur wäre.

Was die Agitationen betrifft, so habe ich ja deren Berechtigung anerkannt; ich wollte nur constatiren, daß diese Agitationen oder Schritte, wenn man sie so nennen will, welche gemacht worden sind, speciell im Interesse des Bezirkes Weiz, dem ich übrigens die Berechtigung dazu vollkommen zugestehende, erfolgt sind; für die Gegend aber, um die es sich handelt, ist es im Großen und Ganzen ziemlich gleichgiltig, in welcher Richtung die Verbindung hergestellt wird, was schon daraus hervorgeht, daß eben in früheren Jahren die Verbindung nach Westen, jetzt aber die nach Osten als die bessere erachtet wird. Nachdem gegen das Meritum des Antrages von Seite des Herrn Vorredners nicht gesprochen wurde, so habe ich auch nichts weiter zu erwiedern.

(Hierauf wird die Debatte geschlossen.)

Berichterstatter des Landescultur-Ausschusses Freiherr v. **Conrad**: Der Antrag des Sonder-Ausschusses ist eigentlich von keiner Seite bekämpft worden; ich habe daher zur Vertheidigung desselben nichts zu sagen. Nur das habe ich vergessen zu bemerken, daß die Karte, welche die Situation der einen und der anderen Straße nachweist, auf dem Tische des hohen Hauses zur Einsicht der Herren aufliegt.

Was die Bemerkungen des Herrn Abgeordneten Dr. Heilsberg bezüglich der Richtung Passail-Frohnleiten betrifft, so habe ich nur das zu sagen, daß auch im Sonder-Ausschusse kein Zweifel darüber herrschte, daß es erwünscht wäre, auch eine Verbindung von Passail nach Frohnleiten hergestellt zu sehen und daß sicher die Zeit kommen wird, wo man auch an die Herstellung dieser Verbindung wird denken können. Der Landes-Ausschuß war aber nicht in der Lage, sich schon jetzt für diese Richtung auszusprechen, weil sie erstens von Niemanden gewünscht wird — es ist wenigstens ein solcher Wunsch an den hohen Landtag nicht gelangt — und weil ferner auch nicht zu erwarten

ist, daß diejenigen Interessenten, welche sich zu Beiträgen verpflichtet haben, wie die Bezirksvertretung und die Sparkasse Weitz, auch dann dieselben leisten werden, wenn die Straße nicht nach Weitz, sondern nach Frohnleiten geführt wird. Er sprach sich für die Richtung nach Frohnleiten ferner auch deshalb nicht aus, weil diese Verbindung 162.000 fl., also beinahe doppelt so viel als die Weitzklammstraße, kosten würde, endlich weil die Straße nach Frohnleiten die Straße nach Weitz nicht entbehrlich machen würde, nachdem die Gruppe der an dieser Straße interessirten Gemeinden eine practicable Verbindung mit dem Hauptorte ihres Bezirkes, wohin sie schon alle öffentlichen Geschäfte, z. B. die Wahlangelegenheiten u. s. w. ziehen, haben muß, welche nicht etwa nur durch ein Bachbett oder im Winter über eine Höhe führt, die man nur betreten kann, wenn man schwindelfrei ist.

Dies sind die Gründe, welche den Sonder-Ausschuß bewogen haben, dormalen die Richtung nach Frohnleiten außer Acht zu lassen.

Was endlich die Bemerkung betrifft, daß der Bericht des Bauamtes angezweifelt werden könnte, so möchte ich mir doch erlauben, das Bauamt hier in Schutz zu nehmen, indem ich den Passus aus dem Berichte des Bauamtes, der sich auf die Art, wie dieses Project ausgearbeitet wurde, bezieht, zur Verlesung bringe. Es heißt daselbst (liest): „Diese Vorarbeiten wurden in sorgfältigster Weise gepflogen und so weit ausgedehnt, um in jeder Hinsicht nicht bloß die Möglichkeit der Durchführung der verlangten Straßenverbindungen mit einem Gefällsmaximum von 1:18, einer Straßenbreite von 4 Meter, und überhaupt in zweckmäßigster Art zu constatiren, sondern auch die Kosten derselben soweit thunlich genau berechnen zu können“.

Der Sonder-Ausschuß hat daher geglaubt, in Betreff der vorgelegten Kostenvorschläge mit voller Beruhigung auf die Basis sich stützen zu können, welche diese Kostenüberschläge bieten.

**Landeshauptmann:** Ich bringe nun den Antrag des Landescultur-Ausschusses zur Abstimmung; er lautet: (Wiederholt denselben aus Beilage 81.)

(Bei der Abstimmung wird der Antrag des Landescultur-Ausschusses angenommen.)

Berichterstatter des Landescultur-Ausschusses Freiherr v. **Conrad:** Ich erlaube mir noch dem hohen Hause mitzutheilen, daß mit diesem Beschlusse über Vorlage Nr. 49 die Petition der Gemeinden Weitz, Passail, Kathrein, Kammersdorf, Hausenreith, Tober, Hohenau und Fladnitz um

Herstellung der Weitz-Passailerstraße durch die Weitzklamm ihre Erledigung gefunden hat.

**Landeshauptmann:** Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der **Bericht des Landescultur-Ausschusses über die Vorlage des Landes-Ausschusses, Beilage 3, wegen Uebernahme jener Entschädigungsbeträge auf den Landesfond, welche Grundbesitzern aus Anlaß der gegen die Verbreitung der Reblaus (Phylloxera vastatrix) getroffenen Maßregeln gebühren.**

(Beilage Nr. 83.)

Ich bitte den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Landescultur-Ausschusses **Pauer** (von der Tribüne): Der hohe Landtag hat in der 18. Sitzung der vorigen Session vom 3. Mai 1875 dem Landes-Ausschuße den Auftrag erteilt, über den im § 19 des Reichsgesetzes vom 3. April 1875 (R.-G.-Bl. Nr. 61) erwähnten Vorbehalt bezüglich der Uebernahme der ermittelten Entschädigungsbeträge auf den Landesfond die nöthigen Erhebungen zu pflegen und in der nächsten Session Bericht zu erstatten. Diesem Auftrage ist der Landes-Ausschuß nachgekommen und hat derselbe auch die Gründe angegeben, welche gegen das Eingehen auf dieses Begehren sprechen; der Sonder-Ausschuß hat diese Gründe in vollem Maße anerkannt und stellt daher folgenden Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle die nach dem Gesetze vom 3. April 1875 (R.-G.-Bl. Nr. 61) Grundbesitzern aus Anlaß der gegen die Phylloxera vastatrix getroffenen Maßregeln gebührende Entschädigung nicht auf den Landesfond übernehmen.“

**Landeshauptmann:** Wünscht Jemand das Wort?

Abg. **German** (L.-G. Pettau): Erscheinungen, wie das zeitweise Auftreten schädlicher Insecten in Masse eine ist, erzeugt und erhält die Natur, und da sind menschliche Anstrengungen meistens vergebens. Begreiflich ist es, daß sie namentlich die Sachverständigen aufregen und läßlich ist es, daß diese ihr Genie aufbieten; allein es geschieht in solchen Fällen häufig ein Uebriges und wenn man bedenkt, was gegen die Reblaus bereits geschrieben, versucht und angerathen und welche Werthe zerstört wurden, so möchte man beinahe denjenigen Recht geben, die da sagen, daß die Gelehrten mehr Schaden angerichtet haben als die Reblaus selbst. (Heiterkeit.)

Für mich aber hat die Reblaus auch ein staatsrechtliches Interesse. (Heiterkeit.) Bekanntlich gehören nach der Landesordnung alle Anordnungen in Betreff

der Landescultur in den Wirkungskreis der Landtage. Kraft dieser Befugniß hat der steierm. Landtag im Jahre 1868 ein Landesgesetz zum Schutze der Feldfrüchte und Obstbäume gegen schädliche Insecten, namentlich gegen Maikäfer und andere, wie es heißt, massenhaft auftretende, der Cultur schädliche Insecten geschaffen. Die Vorkehrungen gegen die Reblaus sind demnach eine Angelegenheit der Landescultur, sind eine reine Landesache. Jedes Land hat bereits ein Gesetz gegen dieses Insect und wenn es nicht ausreicht, so ist es an ihm, dasselbe zu erweitern. Wie kam das Reich dazu, diese Landesangelegenheit in seine Hand zu nehmen? Wo steht es denn, daß Reichsrecht Landesrecht bricht? Kompetenzüberschreitungen sind immer mißlich, wenn ihnen auch eine gute Absicht zu Grunde liegt. Wer könnte uns hindern, an der Hand unseres Landesrechtes, abseits vom Reichsrechte, Vorkehrungen gegen die Reblaus mittels eines Landesgesetzes zu treffen? Welche Conflictte müßten da entstehen? Wie gefährlich sind daher Kompetenzüberschreitungen? Uebrigens wohin müßte es führen, wenn der centralisirte Staat sich alles erlaubt, wozu er die Macht hat? In diesem Gegenstande hat bereits das Reich gearbeitet und derselbe Gegenstand beschäftigt uns bereits durch zwei Sessionen. Ist dies öconomisch? Und was wird uns zugemuthet, welche Rolle spielen wir? Nachdem man uns hinausgespielt, dürfen wir blos beschließen, ob wir eine gewisse Entschädigung auf den Landesfond übernehmen wollen oder nicht. Ist das unserer würdig? Wir sind ja nicht mehr Herren im eigenen Lande.

Ich habe diesen kleinen Ausflug nur zu dem Ende unternommen, um auch an der Hand dieses Falles zu zeigen, wie unklar unsere Beziehungen zum Reiche sind, wie nothwendig es ist, die Grenze der Kompetenz zwischen dem Reiche und den Ländern zu ordnen. (Bravo! rechts.)

(Hierauf wird die Debatte geschlossen. — Der Berichterstatter verzichtet auf das Wort. — Bei der hierauf erfolgenden Abstimmung wird der Antrag des Landescultur-Ausschusses angenommen.)

**Vandeshauptmann:** Wir gelangen zum nächsten Gegenstande der Tagesordnung, zum

**Berichte des Landescultur-Ausschusses, Beilage Nr. 48, betreffend die Auflassung mehrerer Bezirksstraßen I. Classe, und deren Versekung in die II. Classe und die Erhebung anderer Straßen in die I. Classe.**

(Beilage Nr. 84.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, den Bericht zu erstatten.

Berichterstatter des Landescultur-Ausschusses **Bauer:** Der Landes-Ausschuß hat in Befolgung der ihm früher erteilten Aufträge eine Reihe von Bezirksstraßen I. Classe aufzulassen und als Bezirksstraßen II. Classe zu erklären, hingegen andere Bezirksstraßen in die Reihe der Bezirksstraßen I. Classe einzureihen beantragt. Der diesfällige Bericht des Landes-Ausschusses wurde dem Landescultur-Ausschusse zur Vorberathung zugewiesen. Es wurde demselben während der Berathung darüber nachträglich ein Beschluß des Landes-Ausschusses, betreffend die Auflassung der Strecke von der Einmündung der Straße von Leibnitz über Gleinstetten, Wies, Eibiswald, Mahrenberg bis zur Abzweigung der dormaligen Zufahrtstraße zur Station Wies als Bezirksstraße I. Classe und Aufnahme der dormaligen Zufahrtstraße zur Bahnstation Wies in die Reihe der Bezirksstraßen I. Classe zur Kenntniß gebracht mit dem Ersuchen, die Aufnahme dieser Straßenstrecke auch in Berathung zu ziehen. Dem Landescultur-Ausschusse schien kein Bedenken dagegen obzuwalten, auch diese Straße in den Bereich seiner Berathungen zu ziehen, und er hat daher auch einen diesfälligen Antrag gestellt. Die Straßen, deren Einreihung in die Reihe der Bezirksstraßen I. Classe beantragt wird, wurden vom Sonder-Ausschusse geprüft und der Beschluß gefaßt, die Auflassung der Straßen sub 1 und 2 als Bezirksstraßen I. Classe zur Annahme zu empfehlen.

Indem der Landescultur-Ausschuß sich im Großen und Ganzen den vom Landes-Ausschusse aufgestellten Grundätzen, insbesondere insoferne sie sich auf Eisenbahnen beziehen, die mit Bezirksstraßen parallel laufen, anschließt, glaubte die Mehrheit des Ausschusses jedoch hinsichtlich der Straße von Neuhaus über Gröbming bis Mandling (Nr. 3) aus Billigkeitsgründen für die überlastenden armen Bezirke, denen diese ehemalige Reichsstraße durch Landtagsbeschluß übergeben wurde, eine Ausnahme machen zu sollen und derzeit die Versekung besagter Straßenstrecke in die Kategorie der Bezirksstraßen II. Classe nicht empfehlen zu sollen.

Bezüglich der Bezirksstraße I. Classe von Neuhaus bis zur Landesgrenze bei Mandling, dann der Obdacher Bezirksstraße I. Classe konnte sich nämlich der Sonder-Ausschuß der Erwägung nicht verschließen, daß diese beiden Straßezüge bis zum Jahre 1869 Reichsstraßen waren, daß sie in ihrer Fortsetzung in den Nachbarkländern bis heute Reichsstraßen geblieben sind, daß durch die Uebernahme der in Steiermark gelegenen Straßenstücke eine Anomalie geschaffen wurde, deren Beseitigung anzustreben geboten ist, daß endlich, im Falle eine Rückübernahme der erwähnten Straßen in

die Reichsregie nicht zu erlangen wäre, wenigstens eine Ausgleichung der erwähnten Anomalie im Wege einer Subvention sicher in der Billigkeit gegründet wäre. Indem der Sonder-Ausschuß sich durch diese Erwägungen zur Beantragung der beigefügten Resolution bewogen fand, glaubt derselbe die im Principe allerdings gerechtfertigte Ausscheidung der sub 3 der Vorlage genannten Bezirksstraße aus der Reihe der Bezirksstraßen I. Classe dermalen noch in suspenso zu belassen.

Dies sind im Ganzen und Großen die Aenderungen, welche der Sonder-Ausschuß an der Vorlage des Landes-Ausschusses vorgenommen hat, und er kommt in Folge dessen zu folgenden Anträgen (liest):

- I. Die zu Folge des Landesgesetzes vom 3. October 1868 der I. Classe eingereichten Bezirksstraßen:
    1. die Straße von Graz über den Schemerl, Studenzen, Feldbach, Fehring bis zur ungarischen Grenze mit Ausnahme der Strecke von Feldbach bis zur Abzweigung der über Gleichenberg und Mureck nach Spielfeld führenden Bezirksstraße I. Classe;
    2. die Straßenstrecke von Salla bis Weiskirchen;
    3. von der im Landesgesetze vom 3. October 1870, Z. 6, vorkommenden Straße von Leibnitz über Gleinstetten, Wies, Eibiswald, Mahrenberg die Strecke von „der Einmündung der im Jahre 1874 neu hergestellten Straße bis zur Abzweigung der dermaligen Zufahrtstraße zur Station Wies von der Eibiswalder Seite“
- werden als Bezirksstraßen I. Classe aufgelaufen und als Bezirksstraßen II. Classe erklärt.

Dagegen werden:

- a) die Straße von Luttenberg bis zur ungarischen Grenze bei Schützendorf;
  - b) die Straße von Graz über Hausmannstetten, dann Hühnerberg, Kirchbach, Gnas, durch das Gnasthal bis zur Einmündung in die Spielfeld-Murecker-Gleichenberg-Feldbacher Bezirksstraße I. Classe bei Goritz;
  - c) die dermalige Zufahrtstraße zur Bahnstation Wies von der Eibiswalder Seite her nebst der Straße längs der benannten Eisenbahnstation und von da bis zur Einmündung der Straße von Leibnitz über Gleinstetten, Wies, Eibiswald und Mahrenberg
- zu Bezirksstraßen I. Classe erklärt.

II. Der Landes-Ausschuß wird mit der Durchführung dieser Beschlüsse im Sinne des Landesgesetzes vom 17. December 1874 beauftragt.

III. Der Landtag wolle nachstehende Resolution beschließen:

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt mit der Regierung wegen Rückübernahme in die Staatsregie, eventuell wegen Subvention der Neuhaus-Gröbminger Straße bis zur salzburgischen Grenze, und der gleichzeitig unter denselben Verhältnissen ercamerirten Obdacher Bezirksstraße I. Classe in Verhandlung zu treten“.

Ich behalte mir vor, bei den einzelnen Straßenzügen, die etwa gewünschten Aufklärungen zu geben.

**Landeshauptmann:** Wenn keine General-Debatte über den in Rede stehenden Gegenstand vom hohen Hause gewünscht werden sollte, würde ich so vorgehen, daß ich zu jedem einzelnen Punkte der Anträge den Herrn Abgeordneten, die sich melden, das Wort ertheile. Wird dagegen eine Einwendung erhoben?

(Abg. Syz meldet sich zum Worte.) Der Herr Abgeordnete Syz hat das Wort.

Abg. Syz (H.-R. Graz): Ich möchte doch glauben, daß es zweckmäßig sei, über die Anträge des Landes-cultur-Ausschusses eine Generaldebatte zu eröffnen.

**Landeshauptmann:** Ich habe nur gesagt, daß ich in der bezeichneten Weise vorgehen würde, wenn keine Generaldebatte gewünscht werden sollte. Nachdem nun aber der Herr Abgeordnete eine Generaldebatte wünscht, so ersuche ich ihn, in derselben das Wort zu ergreifen.

Abg. Syz (H.-R. Graz): Es kommt mir vor, daß die Anträge des Sonder-Ausschusses, welche in einigen wichtigen Bestimmungen von denjenigen des Landes-Ausschusses abweichen, nicht nach allen Richtungen dasjenige Maß der Billigkeit walten lassen, von welchem sich der hohe Landtag bei seinen Beschlüssen leiten lassen muß. Es ist ganz richtig, daß seiner Zeit von dem hohen Landtage beschlossen worden ist, daß diejenigen Bezirksstraßen I. Classe, welche mit bestehenden Eisenbahnen parallel laufen, ehestmöglichst zu Bezirksstraßen II. Classe erklärt werden sollen. Der Landes-Ausschuß ist nun diesem früheren Beschlusse des hohen Landtages durch seine Vorlage nachgekommen, indem er beantragt, daß zwei wichtigere Straßenzüge, welche gegenwärtig Bezirksstraßen I. Classe sind, zu Bezirksstraßen II. erklärt werden sollen, nämlich die sogenannte Schemerl-Straße und die Neuhaus-Gröbminger oder Ennsthal-Straße. Wenn nun der Sonder-Ausschuß ent-

gegen dem Antrage des Landes-Ausschusses in seinen Anträgen die Aenderung eintreten läßt, daß er nur einen dieser beiden Straßenzüge als Bezirksstraße II. Classe zu erklären, den anderen aber noch fortan als Bezirksstraße I. Classe zu belassen beantragt, so scheint mir hierin eine gewisse Ungleichheit der Beurtheilung der Straßenverhältnisse zu liegen, die den hohen Landtag zu einer nach meinem Dafürhalten nicht ganz der Billigkeit entsprechenden Beschlußfassung induciren könnte. Es wird zwar geltend gemacht, daß neben der sogenannten Schemerlstraße schon längere Zeit fast parallel mit derselben eine Eisenbahn im Betriebe sei und dennoch vom Lande die Kosten getragen worden seien, welche nach dem Gesetze für Bezirksstraßen I. Klasse zu tragen sind.

Bei der Neuhaus-Gröbmingerstraße sei aber der Grund maßgebend gewesen, daß die Giselabahn erst in der jüngsten Zeit in Betrieb gekommen sei und es daher zweckmäßig erscheine, erst nach ein paar Jahren, also auch ungefähr nach derselben Zeit die Rückübernahme jener Straße als Bezirksstraße II. Classe zu vollziehen, wie dies rücksichtlich des Verhältnisses der Schemerlstraße zur ungarischen Westbahn bisher der Fall gewesen ist. Ich glaube aber, daß dies nicht hinreichend ist, um hier eine ungleiche Behandlung eintreten zu lassen; ich glaube, es müssen dabei diejenigen Opfer in Betracht gezogen werden, welche von Seiten des Landes sowohl als auch der betreffenden Bezirke für die beiden Straßenzüge regelmäßig und im Durchschnitte gebracht worden sind; und da wird sich ohne Zweifel herausstellen, daß für die Bezirksstraße über den Schemerl der Bezirk Umgebung Graz ganz unverhältnißmäßig große Opfer gebracht hat und noch fortwährend bringt, gegenüber den bescheidenen Leistungen, welche für die Ennsthalerstraße vermöge des dortigen geringen Verkehrs in Anspruch genommen wurden. Es scheint mir daher zweckmäßig, diese beiden Straßenzüge gleichmäßig zu behandeln und auch aus dem weiteren Grunde, weil, wie allen Herren wohl erinnerlich ist, in jüngster Zeit dem Ennsthale für die Herstellung sämmtlicher Zufahrtstraßen zur Giselabahn vom Lande sehr bedeutende Zuflüsse zugewendet worden sind, während dem Bezirke Umgebung Graz, welcher für die Schemerlstraße so bedeutende Opfer zu bringen hat, für Eisenbahn-Zufahrtstraßen noch nie etwas bewilliget worden ist, weil dieser Bezirk die in denselben vorhandenen Zufahrtstraßen auf seine eigenen Kosten oder auf Kosten der betreffenden Gemeinden hergestellt hat. Da aber uns in Aussicht gestellt worden ist, daß in unserem Straßenwesen eine principielle Regelung überhaupt in nächster Zeit zur Durchführung gelangen werde, da

uns von kompetenter Seite gewissermaßen versprochen worden ist, daß binnen zwei Jahren eine vollständige durchgreifende Regelung unserer allerdings etwas verfahrenen Straßenangelegenheiten Platz greifen werde, so würde ich es für das Zweckmäßigste erachten, wenn bis zu dem Zeitpunkte der definitiven Regelung unserer Straßenangelegenheiten der Status quo in Bezug auf diese beiden Straßen beibehalten werden würde. Ich würde sonach in erster Linie gegen die Anträge des Sonder-Ausschusses und für die Anträge des Landes-Ausschusses stimmen, in zweiter Linie aber eventuell den Antrag stellen, es solle der Status quo in Bezug auf diese beiden Straßen aufrecht erhalten bleiben.

Was die Auscheidung der Straßenstrecke von Salla bis Weiskirchen aus der Reihe der Bezirksstraßen I. Classe betrifft, so glaube ich, daß die Auscheidung dieser kurzen Strecke wohl vollkommen gerechtfertigt ist; ebenso halte ich den von Seite des Sonder-Ausschusses aufgenommenen Zusatz in Bezug auf die Zufahrtstraße zum Wieser Bahnhof für ganz den Verhältnissen entsprechend.

Abg. Graf **Kottulinsky** (G.-G.-B.): Ich möchte zur Begründung des Antrages des Landes-Ausschusses, die Neuhaus-Gröbminger Straße ebenfalls aus der Reihe der Bezirksstraßen I. Classe in die Reihe der Bezirksstraßen II. Classe zu versetzen, nur Folgendes anzuführen. Wenn auch der hohe Landtag im Jahre 1872 bezüglich der Fehring-Grazer Straße noch weitere Erfahrungen abzuwarten beschlossen hat, ehe ein Beschluß über die Rückversetzung dieser Straße in die Reihe der Bezirksstraßen II. Classe gefaßt wurde, so ist, solche Erfahrungen abzuwarten, bezüglich der Gröbminger Straße kaum nothwendig, weil die Bezirksvertretungen selbst die Umstände anerkannt haben, in Folge deren diese Straße jetzt gänzlich oder doch beinahe vollständig auf einen localen Verkehr zurückgeführt ist. Es wurde nämlich bei Gelegenheit der Excamerirung dieser Straße auch die Mauth in Aich dem Lande abgetreten, respective der Bezirksvertretungen von Schladming, Gröbmung und Fördning für die Erhaltung der Straße zugewiesen. Die Bezirksvertretungen von Gröbmung und Schladming haben nun Eingaben an den Landes-Ausschuß gemacht; die eine Bezirksvertretung, nämlich die Bezirksvertretung Gröbmung, sagt in ihrer Eingabe, daß, nachdem der Pachtcontract mit Georg Gaich mit Schluß des Jahres 1875 gelöst wird, diese Mauth gänzlich aufzulassen sei, da kein Pächter sich finden würde, indem das Fuhrwerk gänzlich aufgehört habe. Der Bezirks-Ausschuß Schladming sagt das Nämliche, daß nämlich die Auflassung dieses Mauth-Befugnisses im Interesse des allgemeinen Besten zu

befürworten sei, da durch die Eisenbahnbenützung der Verkehr auf der Bezirksstraße fast gänzlich aufgehört habe und somit auch kein Wauthner mehr bei dieser Wauth bestehen könnte.

Es ist also durch die Bezirksvertretungen selbst constatirt, daß die Bedingungen nicht mehr vorhanden seien, welche die Einreihung ihrer Straße in die Reihe der Bezirksstraßen I. Classe begründen.

(Hierauf wird die Generaldebatte geschlossen.)

**Vandeshauptmann:** Wir gehen zur Specialdebatte über und ich ersuche den Herrn Berichterstatter, Punkt 1 der Anträge zu verlesen.

Berichterstatter des Landesculturausschusses **Bauer** (liest Punkt 1, I des Berichtes aus Beilage Nr. 84).

**Vandeshauptmann:** Wünscht Jemand das Wort?

Abg. Freiherr von **Hammer-Purgstall** (G.=G.=B.): Ich kann mich für die Auflassung dieser Straße als Bezirksstraße I. Classe nicht im hohen Grade begeistern. Wenn man sagt, daß die Bahn mit der Straße parallel läuft, so ist dies wohl nur theilweise richtig, indem die Bahn von Graz bis Studenzen so läuft, daß die Bewohner dieser Gegend, wenn sie es nicht schon wüßten, wohl gar keine Ahnung davon hätten, daß die Bahn in ihrer Nähe läuft.

Aber auch von Studenzen abwärts wird seit dem Bestande der Bahn die Straße durch die Seitenthäler von Edelsbach, Gnas, Kirchbach, Paldau von Leuten, die sich zur Bahn begeben, viel mehr befahren, als es früher der Fall war. Ich spreche aber nicht aus Feldbacher Spezial-Patriotismus, sondern werde mich darauf beschränken, den Antrag zu stellen, daß die Straße nur von Studenzen abwärts bis zur ungarischen Grenze als Bezirksstraße I. Classe aufgelassen werde; und außerdem erlaube ich mir noch den Antrag zu stellen, daß es in der 3. Zeile des Punktes 1, I. statt „von Feldbach“ heißen solle „vom Bahnhofe Feldbach.“ Es würde sonst, wenn in diesen Punkt nur die Worte „von Feldbach“ aufgenommen würden, eine im Allgemeinen allerdings nicht sehr wesentliche, für die Beteiligten aber immerhin wesentliche Lücke geschaffen werde.

Die Entfernung von kaum einer halben Viertelstunde dürfte auf den Kostenpunkt wohl kaum einen Einfluß ausüben; hingegen ist es ein dringendes Gebot der Nothwendigkeit, daß diese Straße vom Bahnhofe aus als Bezirksstraße I. Classe erhalten werde. Ich erlaube mir mithin den weiteren Antrag zu stellen, daß es in der 3. Zeile des Punktes 1, I. statt „von Feldbach“ „vom Bahnhofe Feldbach“ heißen solle.

Abg. Graf **Rottulinsky** (G.=G.=B.): Ich möchte mir nur erlauben, zu bemerken, daß ich dieses Amendement vollkommen begründet finde.

(Der Antrag des Abgeordneten Freiherrn von Hammer-Purgstall wird hinreichend unterstützt, und hierauf die Debatte geschlossen.)

Berichterstatter des Landesculturausschusses **Bauer:** Den ersten Antrag des Herrn Abgeordneten Baron Hammer, nämlich, daß die Straße erst vom Bahnhofe Studenzen an über Feldbach, Fehring bis zur ungarischen Grenze als Bezirksstraße I. Classe aufgelassen werde, bin ich im Namen des Landesculturausschusses nicht in der Lage, zu befürworten, wenn gleich von Seiten des Landesculturausschusses gegen diesen Antrag kein Bedenken erhoben, im Gegentheile derselbe befürwortet werden dürfte.

Was seinen zweiten Antrag betrifft, daß anstatt der Worte „von Feldbach“ „vom Bahnhofe Feldbach“ gesetzt werden möge, so glaube ich auch Namens des Landesculturausschusses versichern zu dürfen, daß er dagegen keine Einwendung erhebt, daß es ihm vielmehr zweckmäßig erscheint, daß die Bezirksstraße I. Classe erst vom Bahnhofe Feldbach anfangt. Im Uebrigen aber halte ich den Ausschlußantrag aufrecht, daß die Straße von Graz über den Schemerl, Studenzen, Feldbach, Fehring bis zur ungarischen Grenze als Bezirksstraße I. Classe aufgelassen und zur Bezirksstraße II. Classe erklärt werde.

**Vandeshauptmann:** Wir gelangen nun zur Abstimmung.

Abg. Dr. **Portugall** (St.=G. Radkersburg) Darf ich zur Abstimmung um das Wort bitten? Ich möchte glauben, daß, wenn über Punkt 1 schon jetzt abgestimmt würde, der Beschlußfassung über den Antrag des Sonder-Ausschusses unter lit. b vorgegriffen werden möchte. Er beantragt nämlich unter lit. b die Straße von Graz über Hausmannstetten, Hühnerberg, Kirchbach, Gnas, zu einer Bezirksstraße I. Classe zu erklären.

Wird nun nicht in Uebereinstimmung mit dem Sonder-Ausschusse die Straße von Graz über den Schemerl, Studenzen, Feldbach u. s. w. als Bezirksstraße II. Classe erklärt, so würde selbstverständlich der Landtag in die Erhebung der Straße von Graz über Hausmannstetten zu einer Bezirksstraße I. Classe nicht mehr eingehen. Wenn aber nach dem Antrage des Sonder-Ausschusses die Straße von Graz über Hausmannstetten zu einer Bezirksstraße I. Classe erhoben würde, so könnte ich und wohl noch andere Herren Collegen für die Versetzung der Straße von Graz über den Schemerl in die Reihe der Bezirksstraßen II. Classe stimmen. Unter den ge-

gegebenen Verhältnissen kann ich, obwohl ich ebenfalls für die Anträge des Sonder-Ausschusses stimmen möchte, mich nicht jetzt schon für den Antrag des Sonder-Ausschusses die Straße von Graz über den Schemerl als Bezirksstraße I. Classe aufzulassen, erklären, weil ich nicht weiß, ob nicht schließlich der Antrag des Sonder-Ausschusses die Straße unter lit. b zu Bezirksstraßen I. Classe zu erheben, abgelehnt wird, wodurch dann der Bezirk Umgebung Graz in die Lage käme, zwei Straßen als Bezirksstraßen II. Classe zu übernehmen und gar keine Subvention zu erhalten. Ich möchte daher glauben, daß zuerst über den Antrag des Sonder-Ausschusses wegen Erhebung der sub lit. b bezeichneten Straßen in die Reihe der Bezirksstraßen I. Classe abgestimmt werden sollte.

**Landeshauptmann:** Ich muß dem Herrn Abgeordneten bemerken, daß auch bei diesem Modus der Abstimmung keineswegs alle Bedenken beseitigt wären, dann würde zuerst über den Antrag des Sonder-Ausschusses bezüglich der Straßen sub lit. b. abgestimmt, dann würden ja die Mitglieder des hohen Hauses wiederum nicht wissen, ob dann auch der Antrag des Sonder-Ausschusses bezüglich der Straßen sub 1 angenommen werden wird. Ich werde aber über den Modus der Abstimmung das hohe Haus befragen. Ich bitte jene Herren, welche der Meinung sind, daß über den Antrag des Sonder-Ausschusses zu Punkt 1 erst dann abzustimmen sei, wenn über den Antrag zu Punkt I lit. b abgestimmt sein wird, sich zu erheben. (Geschicht.) Es ist die Minorität.

Ich gedenke nun bei der Abstimmung so vorzugehen. Ich werde zuerst abstimmen lassen über die Worte „die Straße von Graz über den Schemerl“. Sollte dieser Passus vom Hause acceptirt werden, so scheint mir natürlich, daß Punkt 1 auch im weiteren Texte nur nach dem Ausschußantrage zur Abstimmung gelange. Würde aber der Passus „die Straße von Graz über den Schemerl“ abgelehnt, so käme der Antrag des Abgeordneten Freiherrn von Hammer-Burgstall zur Abstimmung. Ich ersuche somit jene Herren, welche dem Antrage des Sonder-Ausschusses beistimmen, daß als Bezirksstraße erster Classe aufgelassen, und als Bezirksstraße zweiter Klasse erklärt wird die Straße von Graz über den Schemerl, sich zu erheben. (Geschicht.) Die Straße von Graz über den Schemerl ist somit als Bezirksstraße II. Klasse erklärt.

Wenn das hohe Haus damit einverstanden ist, so werde ich den weiteren Text des Antrages sub 1 gleich mit dem vom Herrn Abgeordneten Freiherrn von Hammer-Burgstall beantragtem Amendement,

wonach es anstatt „von Feldbach“ heißen soll „vom Bahnhof Feldbach“, und wogegen wol keine Einwendung erhoben werden dürfte, zur Abstimmung bringen. (Zustimmung.) Ich ersuche somit jene Herren, welche die weitere Fassung des Punktes 1 folgendermaßen beschließen wollen (liest):

„Studenzen, Feldbach, Fehring bis zur ungarischen Grenze mit Ausnahme der Strecke vom Bahnhofe Feldbach bis zur Abzweigung der über Gleichenberg und Mureck nach Spielfeld führenden Bezirksstraße erster Classe.“

sich zu erheben. (Geschicht.) Diese Fassung ist angenommen.

Ich ersuche dem Herrn Berichterstatter über Punkt 2 des Antrages die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Landescultur-Ausschusses  
**Pauer:** Der Sonder-Ausschuß beantragt, es möge „2. die Straßenstrecke von Salla bis Weiskirchen als Bezirksstraße erster Classe aufgelassen, und als Bezirksstraße zweiter Classe erklärt werden“. (Der Antrag des Sonder-Ausschusses I. 2 wird ohne Debatte angenommen.)

Der Sonder-Ausschuß beantragt endlich es möge

„3. von der im Landesgesetze vom 3. October 1870

3. 6 vorkommenden Straße von Leibnitz über Gleinstätten, Wies, Gibiswald, Mahrenberg die Strecke von der Einmündung der im Jahre 1874 neu hergestellten Straße bis zur Abzweigung der dormaligen Zufahrtsstraße zur Station Wies von der Gibiswalder Seite“, als Bezirksstraße erster Classe aufgelassen und als Bezirksstraße zweiter Classe erklärt werden.

Ich habe mir schon früher zu bemerken erlaubt, daß laut der zur Motivirung der Ausscheidung dieser Straßenstrecke mitgetheilten und auf dem Tische des Hauses aufliegenden Planscizze es sich hier nur um eine Auswechslung von zwei ziemlich gleichen Straßenstrecken handelt, welche nothwendig wird, weil eine Zufahrtsstraße zum Wieser Bahnhof gebaut wurde, und darum die alte Straße nun als Bezirksstraße erster Classe überflüssig aufgelassen werden kann.

Der Antrag des Sonder-Ausschusses I 3 wird ohne Debatte angenommen.

Abg. **Syz** (H.-R. Graz): In Gemäßheit meiner früheren Ausführungen erlaube ich mir nun zu beantragen, daß als Punkt I 4 aufgenommen werde. Die sub Punkt 3 der Vorlage des Landes-Ausschusses bezeichnete Straßenstrecke neuerlich:

„Die durch das Landesgesetz vom 13. Jänner 1869 in die erste Classe eingereihte Straße von „Neu-

haus über Gröbming, Schladming an die Landesgrenze bei Mandling".

aus den Gründen, die ich vorhin auseinandergesetzt habe, und die auch in dem Berichte des Landes-Ausschusses ausführlich dargelegt sind, glaube ich, daß die Annahme dieses meines Antrages vollständig gerechtfertigt wäre.

**Landeshauptmann:** Wünscht Jemand das Wort?

Abg. Freiherr von **Conrad** (G.-G.-B.): Ich muß den Antrag des Sonder-Ausschusses verteidigen. Es waren durchaus nicht principielle Anschauungen, welche den Sonder-Ausschuß geleitet haben für diesen Bezirk des Oberlandes Billigkeitsrückichten in den Vordergrund zu stellen. Principiell war der Sonder-Ausschuß darüber einig, daß die Straße unter allen Umständen ebenso wie die Parallelstraße zur Westbahn unter den Bezirksstraßen zweiter Classe einzureihen sein wird. Es ist schon gesagt worden, daß man die bei dieser Straße interessirten Bezirke nicht schlimmer behandeln dürfe, als die längs der Westbahn, denen man ein Respiro von ein paar Jahren gegönnt hat, während welcher Zeit man die Parallelstraße zur Westbahn trotzdem als Bezirksstraße erster Classe bestehen ließ. Diese Billigkeitsrückichten dürfen bei der Beurtheilung der vorliegenden Frage nicht außer Acht gelassen werden, nachdem sich die Bezirke Gröbming, Schladming u. s. w. die durch den Antrag des Abgeordneten Sz3 betroffen würden, in ungleich ungünstigeren Verhältnissen befinden, als die Bezirke des Mittellandes. Es war ja das hohe Haus in der Lage sich von der Leistungsfähigkeit dieser Bezirke bei Gelegenheit der Berathung über die Obdacherstraße ein Urtheil zu bilden. Ich bin nun in der Lage dem hohen Hause mitzutheilen, daß es sich hier um einen Bezirk handelt, welcher sich in kaum weniger traurigen Verhältnissen befindet, als der Bezirk Obdach. — Der Bezirk Gröbming ist, wie dem hohen Hause aus den Verhandlungen in dieser Session bekannt, mit einer 75procentigen Bezirksumlage belastet. Der Obmann der Bezirks-Vertretung — ich habe keinen Grund, dieß hier zu verbergen, nachdem es sich ja um eine Landes-Angelegenheit handelt, — ist persönlich nach Graz gekommen, um in dieser Angelegenheit mit den maßgebenden Persönlichkeiten zu sprechen, und hat die autorisirte Rechnung des Bezirkes Gröbming mitgebracht, aus welcher hervorging, daß der Bezirk Gröbming mit einem Cassabestande von 20 Gulden in das Jahr 1876 übergetreten ist. Es kommt bezüglich dieses Bezirkes noch zu erwähnen, daß jetzt die Salzhalfbahn gebaut worden ist, durch welchen Bau und die dadurch nothwendig gewordene Zufuhr von Schienen und anderem Baumaterialie die Brücken des Bezirkes in einem so schlechten Zustand versetzt worden sind, daß eine Recon-

struirung derselben dringend nothwendig wurde, woraus dem Bezirke namhafte Auslagen erwachsen. Es ist das was vom Herrn Abgeordneten Sz3 bezüglich der Zufahrtstraße gesagt worden ist, daß nämlich in dem Bezirke eine Zufahrtstraße gebaut worden sei, gerade bezüglich des Bezirkes Gröbming nicht richtig. Dem Bezirke Gröbming wurde vom Lande der Bau einer besonderen Bahn-Zufahrtstraße verweigert, weil sich die Kosten, wie ich glaube, auf mehr als 30.000 fl. belaufen haben, und man hat die Leute, die eine Zufahrtstraße benutzen wollen, auf die beiden Nachbar-Stationen angewiesen. Um nun aber die Bahn benutzen zu können, hat sich der Bezirk gezwungen gesehen eine Zufahrtstraße auf eigene Kosten zu bauen, und ist dadurch in bedeutende finanzielle Verlegenheiten gerathen. Es hat dem Sonder-Ausschusse vorgeschwebt, daß wenn heute schon die Ausclaffung dieser Straße stattfinden würde, das Land ähnlichen Verlegenheiten gegenüber stehen würde, wie bezüglich der Bezirksstraßen erster Classe im Bezirke Obdach. Es würde eine solche Ausclaffung einen practischen Erfolg nicht haben. Das Land würde nach wie vor mit seinen Mitteln für den bei dieser Straße nothwendigen Aufwand aufzukommen, beziehungsweise dem Bezirke unter die Arme zu greifen haben. Der Sonder-Ausschuß hat daher geglaubt aus diesen Gründen der Billigkeit diesen belasteten Bezirken ein Respiro von ein paar Jahren zugestehen zu können, damit sie während dieses Zeitraumes Gelegenheit haben, sich aus ihren ärgsten Verlegenheiten herauszuarbeiten, eine Ordnung im Haushalte zu gewinnen und es dürfte ohnehin mit der Eröffnung der Salzkammergutbahn von selbst der Zeitpunkt gegeben sein, in welchem auch diese Straße als Bezirksstraße II. Classe wird erklärt werden können. — Das sind die Gründe, welche den Sonder-Ausschuß veranlaßt haben die Ausclaffung dieser Straße vorläufig in suspenso zu belassen und ich erlaube mir das hohe Haus zu bitten dem Antrage des Sonder-Ausschusses beizustimmen. —

Abg. Graf **Rottulinsky** (G.-G.-B.): Ich muß mir doch erlauben Einiges, was der geehrte Herr Vorredner gesagt hat, zu berichtigen. Er hat bemerkt, daß der Bezirk Gröbming genöthigt gewesen sei, sich eine Zufahrtstraße zur Station Mosheim ganz auf eigene Kosten zu bauen. Dem gegenüber kann ich nur auf die Thatsache hinweisen, daß dem Bezirke Gröbming zum Baue dieser Zufahrtstraße, welche eine Bezirksstraße II. Classe schon jetzt ist, 10.000 Gulden aus dem Landesfonde als Subvention gegeben worden sind und zwar aus den dem Landes-Ausschusse vom hohen Landtage im vorigen Jahre zur Verfügung gestellten Summen für Bezirks-



straßen II. Classe. Man kann daher nicht wohl sagen, daß der Bezirk Gröbming aus dem Landesfonde nicht ausgiebig unterstützt worden sei.

Bezüglich des Umstandes, daß dem Bezirke eine längere Frist gegeben werden soll, um Erfahrungen zu sammeln über die Wirkung der Eisenbahn auf den Verkehr auf dieser Bezirksstraße, so glaube ich, genügen wohl in dieser Richtung die Angaben der Bezirks-Vertretungen Gröbming und Schladming, von denen die eine gesagt hat, daß auf der Straße gar kein Fuhrwerk mehr verkehre, die andere, daß das Fuhrwerk daselbst nahezu aufgehört habe.

Abg. **Syz** (H.-R. Graz): Ich wollte eigentlich im Wesentlichen dasselbe gegenüber den Ausführungen des Herrn Obmannes des Landescultur-Ausschusses berichten, was der Herr Graf Kottulinsky bereits vorgebracht hat. Es geht aber aus dem Rechenschaftsberichte hervor, daß der Bezirk Gröbming zur Herstellung der Zufahrtsstraße nach Moosheim eine Subvention von 10.000 fl. aus dem Landesfonde erhalten hat und in demselben Jahre außerdem noch eine Subvention von 4000 fl. zur Herstellung der Salzabridge. Es ist natürlich, daß der Landescultur-Ausschuß, indem er von der ganz unrichtigen Prämisse ausging, daß der Bezirk Gröbming aus Landesmitteln keinerlei Zuschüsse erhalten hat, zu einer Folgerung gelangte, welche auf eine stichhältige Begründung nicht Anspruch machen kann. Der Bezirk Gröbming ist aber vom Lande nach Möglichkeit bereits unterstützt worden, und es wäre darum nicht unbedingt geboten, daß die in Rede stehende Bezirksstraße eine Bezirksstraße I. Classe bleibe.

Abg. Freiherr v. **Conrad** (G.-G.-B.): Ich kann mich den eben gehörten Widerlegungen nicht beugen. Ich habe allerdings zu erwähnen unterlassen, daß dem Bezirke Gröbming zur Herstellung der besagten Zufahrtsstraße ein Darlehen von 10.000 fl. gegeben worden ist. Es haben aber die Kosten, wie ich bestimmt zu wissen glaube, mehr als 30.000 fl. betragen, und es blieb daher selbst nach Abzug der vom Lande dem Bezirke gewährten Unterstützung noch immer ein Rest, der den Bezirk, der eine so geringe Steuervorschreibung hat, weit über seine Leistungsfähigkeit treffen mußte. Die Nothwendigkeit aber, daß das Land dem Bezirke mit einem solchen Darlehen (Nuse: Es war kein Darlehen sondern eine Subvention!) also mit solchen Vorschüssen hat unter die Arme greifen müssen, ist der beste Beweis dafür, daß die Finanzlage des Bezirkes eine solche ist, die einer billigen Schonung dringend bedarf.

Abg. Dr. **Vipp** (St.-G. Pözen): Ich muß vor Allem der Bemerkung des Herrn Abgeordneten Syz entgegentreten, daß der Landescultur-Ausschuß bei der Berathung des vorliegenden Gegenstandes von der

Prämisse ausgegangen sei, der Bezirk Gröbming hätte einen Beitrag aus Landesmitteln für den Bau der Bahnhofzufahrtsstraße nach Moosheim nicht bekommen.

Der Landescultur-Ausschuß hat sich diesen Umstand vollkommen gegenwärtig gehalten. Ich will jedoch über diesen Punkt nicht weiter reden, weil die Erörterung desselben, wie mir scheint, nicht zur Sache gehört, und über ihn, wenn die Finanzdebatte eröffnet ist, wahrscheinlich gesprochen werden wird.

Wenn der Herr Abgeordnete Syz in seiner ersten Rede erklärt hat, daß der Ausschuß ein gleiches Maß der Billigkeit nicht walten ließ, so muß ich mich gegen diesen Anspruch bezüglich der Gröbminger Straße auf das Entschiedenste verwahren. Gerade Billigkeitsrückichten waren es, welche den Ausschuß bestimmten, die einstweilige Belassung der Gröbminger Straße in der Reihe der Bezirksstraße I. Classe dem hohen Hause zur Genehmigung zu empfehlen. Es ist keine Verletzung eines Principes, welche der Sonder-Ausschuß dem hohen Hause zumuthet, es ist nur die Wahrung der Billigkeit, und wer in diesem Hause vermöchte in Abrede zu stellen, daß die Verhältnisse bezüglich dieser, sowie bezüglich der lezthin in Verhandlung gewesenen Obdacher Straße wirklich ganz anders liegen als bei irgend einer Straße im Lande. Sonst war es immer gewöhnlich, daß die Bezirke darum petitionirten, daß eine Straße zur Bezirksstraße I. Classe erhoben wird. Wie steht aber die Sache hier?

Die Bezirke haben sich ausdrücklich dagegen verwahrt, daß die Straße zur Bezirksstraße I. Classe erklärt werde; die Straße wurde ihnen aber trotzdem octroirt, weil sie exammerirt wurde. Die Bezirke, um die es sich hier handelt, gehören thatsächlich zu den ärmsten Bezirken des Landes. Die Gröbminger müssen für ihre Bezirksstraße jährlich 3000 und auch 4000 fl. zahlen. Ich bitte nun zu berücksichtigen, daß der Bezirk Gröbming nur eine Steuerkraft von 16.000 bis 17.000 fl. für directe Steuern besitzt und jetzt mit einer Bezirksumlage von 78% belastet ist. Sind das meine Herren, nicht Momente, welche zu berücksichtigen durch die Billigkeit dringend geboten ist, muß nicht der Antrag des Sonder-Ausschusses, daß einstweilen diese Straße noch als Bezirksstraße I. Classe belassen werden möge, als durch Billigkeitsrückichten vollkommen gerechtfertigt anerkannt werden? Meine Herren, wird die Salzammergutbahn, welche nun gebaut wird, nicht auch diese Straße benöthen, um die erforderlichen Baumaterialien zuzuführen? Ich will über diesen Gegenstand, in welchem ich schon in diesem Hause wiederholt zu sprechen genöthigt war, nicht weiter zu sprechen fortfahren, um das hohe Haus nicht zu ermüden. Das

kann ich aber nach meinem besten Wissen und Gewissen behaupten, daß die Rücksicht, welche hier dem Bezirke zu Theil werden zu lassen beantragt wird, eine vollkommen begründete ist. Es ist nicht Willkür oder eine unmotivirte Anschauung des Sonder-Ausschusses, wenn er den Antrag dem hohen Hause so gestellt hat, wie er vorliegt, und mir kommt vor, daß durch die Ablehnung des Ausschußantrages, nämlich, wenn schon jetzt die fragliche Straße aus der Reihe der Bezirksstraßen I. Classe auszuschneiden beschlossen würde, die Wirkung der Resolution, welche der Sonder-Ausschuß dem hohen Hause vorschlägt, wesentlich abgeschwächt würde. Eben der Herr Abgeordnete Syz hat im hohen Hause vor wenigen Tagen bei Besprechung der Obdacher Straße es als wünschenswerth hingestellt, daß des Landes mit der Regierung wieder in Verhandlung trete, bezüglich der Uebernahme der Straße in Staatsregie, oder daß wenigstens aus Staatsmitteln eine Subvention erwirkt werde, weil es vorgekommen ist, daß gegen die Voraussetzung der Regierung und gegen die Voraussetzung des hohen Landtages andere ebenfalls zur Exklammerirung bestimmte Straßen in Steiermark und anderen Ländern nicht exklammerirt wurden. Diese Idee, die der Herr Abgeordnete Syz hier im hohen Hause als plausibel hingestellt hat, habe ich mir erlaubt im Sonder-Ausschusse aufzunehmen, und einen Antrag darauf zu stützen, welcher als Antrag des Ausschusses dem hohen Hause vorliegt. Wenn nun die Gröbminger Straße aus der Reihe der Bezirksstraßen erster Classe ausgeschlossen werden sollte, wäre dieser Resolution von vornherein die Spitze abgebrochen, und die armen Bezirke dazu verurtheilt, fortan die Lasten einer Straße zu tragen, welche sie niemals als Bezirksstraße erster Classe begehrt haben.

Diese Momente waren es, welche den Sonder-Ausschuß dazu veranlaßt haben, dem hohen Hause zu empfehlen, die Gröbminger Straße vorläufig in status quo nämlich als Bezirksstraße erster Classe zu belassen. Ich muß deshalb auch gegen den Antrag des Herrn Abgeordneten Syz stimmen, welcher dahin geht, daß die Straße schon jetzt aus der Reihe der Bezirksstraßen erster Classe ausgeschlossen werde.

**Landeshauptmann:** Wünscht Jemand das Wort? (Niemand meldet sich.) Ich erkläre die Debatte über den Antrag des Herrn Abgeordneten Syz für geschlossen und bringe diesen Antrag zur Unterstüßung.

(Der Antrag des Abgeordneten Syz wird hinreichend unterstüßt.)

Der Herr Berichterstatter hat das Schlußwort.

Berichterstatter des Landescultur-Ausschusses **Pauer:** Ich muß vor Allem den Herrn Mitgliedern des Landescultur-Ausschusses meinen Dank aussprechen für die Vertheidigung des Antrages, den ich im Namen des Landescultur-Ausschusses dem hohen Hause zur Annahme zu empfehlen verpflichtet war. Ich muß nämlich bekennen, daß ich nicht in der Lage gewesen wäre, diesen Antrag in der Weise zu vertheidigen, wie es die beiden Herren gethan haben, da ich es war, der im Ausschusse denselben Antrag gestellt hat, den hier im hohen Hause der Abgeordnete Syz vorbrachte. Ich habe nur stante concluso die vom Ausschusse beschlossene Begründung des Antrages in den Bericht aufgenommen.

Ich wäre deshalb nicht in der Lage gewesen, für den Antrag des Ausschusses zu sprechen, da ich die Anschauungen des Herrn Abgeordneten Syz vollkommen theile, und mir die von ihm vorgebrachten Gründe die maßgebenden zu sein scheinen.

(Bei der Abstimmung wird der Antrag des Abgeordneten Syz abgelehnt.)

Abg. Freiherr v. **Hammer-Burgstall** (G.-G.-B): Da ich in Erfahrung gebracht habe, daß mehrere Mitglieder des hohen Hauses sich bei der Abstimmung über die Schemerlstraße nicht vollkommen klar waren, indem sie den Modus der Abstimmung nicht vollkommen verstanden haben, erlaube ich mir, an den Herrn Landeshauptmann die Bitte zu stellen, das hohe Haus zu befragen, ob es nicht geneigt wäre die Abstimmung über diesen Gegenstand nochmal vorzunehmen.

**Landeshauptmann:** Ich nehme keinen Anstand das Haus darüber zu befragen, bemerke aber zugleich, daß die von mir bei der Abstimmung gestellten Fragen vollkommen klar waren. Nachdem nämlich der Antrag des Abgeordneten Freiherrn von Hammer-Burgstall dahin ging, die Straße erst von Studenzen ab als Bezirksstraße I. Classe aufzulassen, so war es, wenn ich über die Worte „von Graz über den Schemerl“ abstimmen ließ, klar, daß diejenigen, welche die Straße erst von Studenzen an als Bezirksstraße I. Classe aufgelassen wissen wollten, gegen den Passus „von Graz über den Schemerl“ stimmen mußten, und umgekehrt diejenigen, die für diesen Passus stimmten, deutlich zu erkennen gaben, daß sie mit dem Antrage des Herrn Abgeordneten Freiherrn von Hammer-Burgstall nicht übereinstimmen. Ich nehme aber, wie gesagt, keinen Anstand das hohe Haus darüber zu befragen, ob es die Abstimmung über Punkt 1 respective über das Amandement des Abgeordneten Freiherrn von Hammer-Burgstall zu diesem Punkte nochmal vornehmen wolle.

Ich ersuche diejenigen Herren, welche dafür sind, daß diese Abstimmung nochmal vorgenommen werde, sich zu erheben. (Geschicht.) Die nochmalige Vornahme der Abstimmung ist abgelehnt.

Ich bitte daher den Herrn Berichterstatter in der Verlesung der Anträge des Sonder-Ausschusses fortzufahren.

Berichterstatter des Landescultur-Ausschusses

**Bauer:** Der Sonder-Ausschuß beantragt ferner:

Es möge als Bezirksstraße I. Classe erklärt werden:

„a) die Straße von Luttenberg bis zur ungarischen Grenze bei Schützendorf.

Es ist dieß ein ganz kleines Stück der Straße, welche von Luttenberg zur ungarischen Grenze und zu der in Ungarn befindlichen ganz gut erhaltenen Straße führt, und nur eine halbe Meile lang ist, so daß der Vorschlag des Sonder-Ausschusses nur mehr eine Art von Rectification bedeutet.

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

Ferner soll zur Bezirksstraße I. Classe erklärt werden

„b) Die Straße von Graz über Hausmannstetten, dann Hühnerberg, Kirchbach, Gnäs, durch das Gnästhäl bis zur Einmündung in die Spielfeld-Murecker-Gleichenberg-Feldbacher Bezirksstraße I. Classe bei Goritz“.

**Landeshauptmann:** Wünscht Jemand zu diesem Punkte zu sprechen?

Abg. Freih. v. Hammer-Purgstall (G.-G.-B.): Ob diese Straße von Graz nach bis Hausmannstetten wegen der Nähe der Provinzialhauptstadt viel befahren wird oder nicht, ist mir nicht bekannt, ich kann es daher weder bejahen noch verneinen daß aber der Verkehr von Hausmannstetten bis Kirchbach nach Gnäs sehr gering ist, das wurde mir von sehr vielen Personen, namentlich in der letzten Zeit, und gerade von solchen, welche an der Straße interessiert sind, bestätigt. Es wurde mir dies sogar mit dem Beifügen bestätigt, daß ein Bedürfnis, daß diese Straße zu einer Bezirksstraße I. Classe erklärt werde, gar nicht vorliege, und geradezu mit dem Ausdrucke des Entsetzens: Es ist nun bekannte Thatsache, daß der Verkehr von Kirchbach nach Wildon und zu Lebring zur Eisenbahn gerichtet ist, während die Bewohner dieses Landestheiles nie den Weg über den Hühnerberg nach Graz wählen werden, es ist ebenso bekannt, daß die über Gnäs hinaus liegenden Gemeinden Grabersdorf, Dietersdorf, Pröfing auf der Straße nach Feldbach den dortigen Bahnhof zu erreichen trachten. Weit wünschenswerther wäre es, wenn die Straße von Feldbach nach

Gnäs, bezüglich welcher der Bezirks-Ausschuß Feldbach schon im vorigen Jahre petitionirte, daß sie zur Bezirksstraße I. Classe erhoben werden möge, als solche erklärt würde.

Ich habe in Erfahrung gebracht, von Bewohnern von Kirchbach selbst, welche der Meinung Ausdruck geben, daß, wenn man überhaupt für Kirchbach etwas thun wolle, man die Zufahrtsstraße zur Eisenbahn von Oberdorf über Kirchberg nach Studenzen zur Bezirksstraße I. Classe erheben solle. Ich könnte mich also für diese Straße nicht erwärmen, habe aber von allen Seiten gehört, daß außer dem Postwagen in der Woche höchstens ein bis zwei Wagen auf der Straße fahren. Ich würde mir daher erlauben, den Antrag zu stellen:

„Es sei statt des vom Sonder-Ausschusse beantragten Punktes b zu setzen: die von Kirchdorf nach Oberdorf über Kirchberg bis zum Bahnhofe Studenzen führende Straße, bis zu diesem Bahnhofe“.

(Der Antrag des Abgeordneten Freiherrn von Hammer-Purgstall wird hinreichend unterstützt.)

Abg. **Bairhuber** (St.-G. Fürstenfeld): Ich kenne diese Straße, von der der Herr Abgeordnete Freiherr von Hammer-Purgstall gesprochen hat, aus eigener vieljähriger Erfahrung, und kann versichern, daß diese Straße in vieler Beziehung besonders für die Zukunft der dortigen Gegend von Wichtigkeit sein wird. Trotzdem aber könnte ich mich nicht entschließen, heute schon dafür zu stimmen, daß diese Straße zur Bezirksstraße I. Classe erhoben werde. Ich glaube, daß das hohe Haus denn doch wohl auch hier in gleicher Weise vorgehen sollte, wie es bei anderen ähnlichen Fällen vorgegangen ist, nämlich, daß vor der Beschlußfassung über diesen Gegenstand erst die erforderlichen Erhebungen gepflogen werden, welche den Sachverhalt vollständig constatiren, und ich würde daher beantragen, daß der Vorschlag des Herrn Abgeordneten Freiherrn von Hammer-Purgstall zusammen mit dem Punkte b des Antrages des Sonder-Ausschusses nochmal zur Vorberathung zugewiesen werde. Mein Antrag lautet:

„Das hohe Haus wolle beschließen:

Der Antrag des Abgeordneten Freiherrn von Hammer-Purgstall wird dem Landescultur-Ausschusse zur Erwägung, ob und in welcher Richtung Punkt b seiner Anträge abgeändert werden soll, zugewiesen“.

Abg. **Weinhandl** (L.-G. Feldbach): Ich schließe mich unter den obwaltenden Umständen dem Antrage des sehr geehrten Herrn Vorredners an.

(Die Debatte über Punkt b wird geschlossen.)

**Berichterstatter des Landescultur-Ausschusses Bauer:** Ich sehe mich nur in der Lage, den Antrag des Landescultur-Ausschusses nochmals dem hohen Hause zur Annahme zu empfehlen. Die Frage wegen der vom Herrn Abgeordneten Freiherrn v. Hammer-Purgstall nie zur Sprache gebrachten Straßenstrecke wurde im Landescultur-Ausschusse nicht einmal erörtert. Es scheint mir aber auch diese Straße nicht in einem so unmittelbaren Zusammenhange mit der sub b der Anträge des Sonder-Ausschusses in Vorschlag gebrachten Straßenstrecke zu stehen, daß das hohe Haus nicht in der Lage wäre, meritorisch heute bereits über den Punkt b abzustimmen, vorbehaltlich über die weitere heute in Vorschlag gekommene Straßenstrecke.

Ich muß es dem hohen Hause überlassen, ob es zwischen den beiden in Frage kommenden Straßenstrecken einen solchen innigen Zusammenhang findet, daß eine Beschluffassung über Punkt b der Ausschuß-Anträge heute nicht zulässig erscheint. Mir ad personam kommt es vor, daß über die Erhebung der Straße von Graz über Hausmannstetten zur Bezirksstraße I. Classe heute sogleich abgestimmt werden könnte.

**Vandeshauptmann:** Ich werde bei der Abstimmung so vorgehen, daß ich zuerst über den vertagenden Antrag des Abgeordneten Pairhuber abstimmen lassen werde. Würde dieser Antrag abgelehnt, so käme der Antrag des Landescultur-Ausschusses zur Abstimmung, und in allen Fällen, ob der Ausschuß-Antrag angenommen oder abgelehnt werden sollte, dann der Antrag des Herrn Abgeordneten Freiherrn v. Hammer-Purgstall, denn dieser Antrag schließt nach meiner Ansicht den Antrag des Landescultur-Ausschusses nicht aus, sie könnten beide neben einander bestehen. (Zustimmung. — Bei der Abstimmung wird der vertagende Antrag des Abgeordneten Pairhuber angenommen.)

Die Beschluffassung über Punkt b bleibt somit in suspenso und ich ersuche den Herrn Berichterstatter Punkt c der Anträge des Sonder-Ausschusses zu verlesen.

**Berichterstatter des Landescultur-Ausschusses Bauer:** Endlich soll als Bezirksstraße I. Classe noch erklärt werden (liest):

„c) die dermalige Zufahrtstraße zur Bahnstation Wies von der Eibiswalder Seite her nebst der Straße längs der benannten Eisenbahnstation und von da bis zur Einmündung der Straße von Leibnitz über Gleinfetten, Wies, Eibiswald und Mahrenberg“.

(Der Antrag c des Sonder-Ausschusses wird ohne Debatte angenommen, ebenso wird der vom Landescultur-Ausschusse sub II gestellte Antrag, so wie auch die sub III vorgeschlagene Resolution (Beilage Nr. 84) ohne Debatte angenommen.)

**Vandeshauptmann:** Somit wäre dieser Gegenstand bis auf Punkt b erlediget.

(Statthalter Freiherr v. Rübek meldet sich zum Worte.)

**Vandeshauptmann:** Se. Excellenz der Herr Statthalter hat das Wort.

Statthalter Freiherr v. Rübek: Ich bin beauftragt, dem hohen Hause einen Gesetzes-Entwurf, betreffend die Regulirung des Sannflusses von Praßberg bis Cilli zu unterbreiten. (Bravo! Bravo!) Indem ich diese Vorlage dem Herrn Vandeshauptmann übergebe, bitte ich sie der verfassungsmäßigen Behandlung zuzuführen.

**Vandeshauptmann:** Ich werde diese Regierungsvorlage in Druck legen lassen, und sie auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung zur ersten Lesung stellen.

Ich sehe mich genöthiget, die Sitzung zu schließen, weil der Landes-Ausschuß nach dem Schlusse der Landtagsitzung zur Bewältigung der laufenden Geschäfte selbst eine Sitzung halten muß. Ich habe noch zu verkünden, daß der Finanz-Ausschuß sich gleich nach der Landtagsitzung in seinem Locale versammelt.

Die nächste Sitzung bestimme ich für Montag den 3. April, 10 Uhr Vormittags und stelle auf

#### Tagesordnung:

1. Erste Lesung der Regierungsvorlage betreffend die Regulirung des Sannflusses von Praßberg bis Cilli;  
2. Begründung des Antrages der Abgeordneten Dr. Kaday und Genossen, betreffend die Ergänzung des § 10 der Gemeinde-Wahlordnung vom 2. Mai 1864;

3. Bericht des Sonder-Ausschusses für Landescultur-Angelegenheiten über den Bericht des Landescultur-Ausschusses betreffend die Verwaltung der Bezirksstraßen I. Classe (Beilage Nr. 87);

4. Bericht des Sonder-Ausschusses für Gemeinde-Angelegenheiten über das im Berichte des Landescultur-Ausschusses (Beilage 39) enthaltene Ansuchen der Gemeinden Stadl, Radmer, Trofaiach, Eisenerz, St. Stefan ob Leoben und Dobl um Bewilligung zur Einhebung höherer Gemeindeumlagen (Beilage Nr. 91);

5. Petitionen.

Ich erkläre die Sitzung für geschlossen.

(Schluß der Sitzung um 12 Uhr 20 Minuten.)