

Stenographisches Protokoll

über die

24. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 18. Juli 1902.

Inhalt:

Petitionen.

Auflage.

Interpellation des Abg. Drnig an den Landes-Ausschuß, in Angelegenheit der Pöschnigregulierung und Beantwortung derselben durch den Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. Schmiderer.

Zuweisung des Berichtes des steierm. Landes-Ausschusses, betreffend den Neubau des Allgemeinen Krankenhauses in Graz (Beilage Nr. 142) — an den Finanz-Ausschuß.

Mündlicher Bericht des Landescultur-Ausschusses über den Antrag des Abg. v. Rokitsky, Beilage Nr. 73, betreffend die Regulierung des Saggaubaches und des Sulmflusses. (Annahme des Antrages des Landescultur-Ausschusses.)

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Bericht des steierm. Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 79, über die Durchführung des Gesetzes, betreffend Förderung des Localbahnwesens in der Zeit vom Jänner 1901 bis März 1902 (Beilage Nr. 132 — Annahme der Anträge des Eisenbahn-Ausschusses und des Zusatzantrages des Abg. Hagenhofer.)

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des steierm. Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 92, wegen Fortsetzung der bestehenden Localbahn St. Pölten nach Mariazell und Gufwerk (Beilage Nr. 140 — Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Berichte und Anträge des Petitions-Ausschusses über Petitionen. Antrag des Abg. Stallner und Genossen, betreffend die Aufhebung der Bezirksvertretungen.

Beginn der Sitzung 10 Uhr 20 Minuten vormittags.

Vorsitzender: Landeshauptmann Excellenz Edmund Graf Attems.

Schriftführer: Die Abgeordneten Caspar Freih. v. Kellersperg und Ludwig Lipp.

Von Seite der Regierung anwesend: Se. Excellenz Statthalter Manfred Graf Clary und Aldringen.

Landeshauptmann: Das Haus ist beschlußfähig; ich erkläre daher die Sitzung für eröffnet.

Das Protokoll der letzten Sitzung ist aufgegeben, Einwendung wurde gegen dasselbe keine erhoben und erkläre ich es somit für genehmigt.

Von den eingelangten Petitionen beantrage ich dem Finanz-Ausschusse zuzuweisen (liest):

„Petition Nr. 334, des Friedrich Eichler, Landesrechnungs-Revidenten i. R., um Nachzahlung der ihm nachträglich vom 1. Jänner 1896 an erhöhten Pension für die Differenzzeit, d. i. vom 1. August 1892 bis 1. Jänner 1896, mit zusammen K 922.50; oder um einen Abfindungsbetrag hiefür. (Überreicht durch Abg. Grafen Rottulinsky).“

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

Dem Unterrichts-Ausschusse beantrage ich zuzuweisen (liest):

„Petition Nr. 333, der Ortsgemeinde Unterlamm, um ein Disciplinargesetz für Volks- und Bürgerschullehrer. (Überreicht durch Abg. Gerlig).“

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

Die (liest):

„Petition Nr. 332, des Bezirks-Ausschusses Leoben, um Errichtung und Subventionierung einer Viehversicherungs-Genossenschaft für den Gerichtsbezirk Leoben (überreicht durch Abg. Thunhart)“

beantrage ich dem combinirten Finanz- und Landescultur-Ausschusse zur Vorberathung zuzuwiesen. (Zustimmung.)

Dem Weincultur-Ausschusse beantrage ich zuzuwiesen (liest):

„Petition Nr. 331, der Weinbau-Genossenschaft in Pettau und des landwirtschaftlichen Vereines in Pettau, um Abhaltung eines Drainage-Curses. (Überreicht durch Abg. Dr. Kokoschinegg.)“

„Petition Nr. 335, des landwirtschaftlichen Vereines in Pettau und der Weinbau-Genossenschaft in Pettau, um Erlassung eines Gesetzes, betreffend die Förderung des Weinbaues. (Überreicht durch Abg. Grafen Rottulinsky.)“

Ist hinsichtlich des von mir gestellten Zuweisungs-Antrages etwas zu bemerken? (Nach einer Pause.) Es ist dies nicht der Fall, demnach erscheinen diese Petitionen als dem Weincultur-Ausschusse zur Vorberathung zugewiesen.

Aufgelegt wurden heute:

Stenographisches Protokoll über die 15. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 7. Juli 1902;

stenographisches Protokoll über die 17. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 9. Juli 1902;

Anträge des Finanz-Ausschusses zum Voranschlage des steiermärkischen Landesfondes für das Jahr 1902, Beilage Nr. 3 (Beilage Nr. 139);

Bericht des Landescultur-Ausschusses über die ihm zugewiesenen Anträge der Abgeordneten Gerlig und Genossen, Landtagsbeilage Nr. 20, sowie der Abg. Wagner, Krenn, Berger und Genossen, Landtagsbeilage Nr. 22, betreffs Vornahme der Uferschutzbauten an der Raab (Beilage Nr. 143);

Antrag der Abg. Drnig und Genossen wegen Ausbaues des Hauptgebäudes des allgemeinen öffentlichen Krankenhauses in Pettau (Beilage Nr. 145);

Antrag der Abg. Drnig und Genossen, betreffend den Ausbau des Landes-Siechenhauses in Pettau (Beilage Nr. 146);

Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 23, betreffend die Herstellung eines Isolierhauses, eines Beamtenwohnhauses und die Erweiterung der Anstaltskapelle an der Landes-Irrenanstalt Felbhof, sowie die bereits durchgeführte Instandsetzung der Heizung bei den Tobtracten (Beilage Nr. 147);

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 129, hinsichtlich der Ergebnisse der mit dem k. k. Eisenbahnministerium in Angelegenheit der Verstaatlichung, beziehungsweise Übernahme des Betriebes der Linie Gills-Wöllan weiter geführten Verhandlungen (Beilage Nr. 148);

Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses mit Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend die Regulierung des Pöbnißflusses in der IX. Section der bei der Südbahnübersezung bei Moschganzen beginnenden und bei der Mündung in die Drau endigenden Baustrasse (Beilage Nr. 149);

Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 33, betreffend das Ansuchen der Marktgemeinde Wilbon, um Gewährung einer Landes-Subvention zur Bedeckung der Kosten der öffentlichen Wasserleitung im Markte Wilbon (Beilage Nr. 150);

Verzeichnis Nr. 26 mit Bericht und Antrag des Finanz-Ausschusses über die ihm zur Vorberathung zugewiesene Petition Nr. 73.

Es ist mir gestern zum Schlusse der Sitzung eine an den Landes-Ausschuß gerichtete Interpellation übergeben worden, welche ich den Herrn Schriftführer Baron Kellersperg ersuche, nunmehr zur Verlesung zu bringen.

Schriftführer Freiherr von **Kellersperg** (liest):

„Anfrage

des Abg. Josef Drnig an den hohen steiermärkischen Landes-Ausschuß in Angelegenheit der Pöbniß-Regulierung.

Die seit so langer Zeit ersuchte Inangriffnahme dieser Regulierung in der dritten Strecke von Moschganzen abwärts, welche in neun Sectionen getheilt ist, könnte nach den eingeholten Informationen in der neunten Section sofort erfolgen, da alle bisher bestanden Hindernisse beseitigt erscheinen.

Mit Rücksicht auf die vom Herrn Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. Schmiderer in Beantwortung meiner letzten Interpellation am 20. December 1900 ausgesprochene Geneigtheit des hohen Landes-Ausschusses zur Inangriffnahme dieser Regulierung mit Beginn des Jahres 1901, erlaubt sich der Gefertigte an den hohen steiermärkischen Landes-Ausschuß die Anfrage zu stellen:

„Ist der hohe steiermärkische Landes-Ausschuß bereit und in der Lage, die Regulierung der Pöbniß in der neunten Section der dritten Strecke sofort in Angriff nehmen zu lassen, eventuell welche Hindernisse stehen dieser sofortigen Inangriffnahme im Wege und welche

Schritte gedenkt der hohe Landes-Ausschuß zur Be-
seitigung dieser Hindernisse zu unternehmen?

Graz, den 17. Juli 1902.

J. Drnig."

Landeshauptmann: Herr Landes-Ausschuß-
Beisitzer Dr. Schmiderer hat sich zur Beant-
wortung dieser Interpellation zum Worte gemeldet,
ich ertheile ihm dasselbe.

Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. **Schmiderer:** Ich
bin in der erfreulichen Lage, mittheilen zu können, daß
heute der Gesegentwurf, betreffend die Regulierung des
Pöbnißflusses in der IX. Section der bei der Südbahn-
überführung bei Moschganzen beginnenden und bei der
Mündung in die Drau endigenden Baustrecke, im hohen
Hause aufgelegt wurde und daher den Wünschen des
Interpellanten im vollsten Maße entsprochen ist. Früher
konnte dies nicht geschehen, nachdem das Ministerium
erst vor ungefähr fünf oder sechs Tagen seine Zu-
stimmung zu dem Gesegentwurfe gegeben hat und der
Gesegentwurf von der k. k. Statthalterei vorgestern an
uns gelangte und heute bereits im Druck dem hohen
Hause vorliegt.

Landeshauptmann: Wünscht jemand der
Herren zu dieser Interpellationsbeantwortung das Wort?
(Nach einer Pause.) Es ist das nicht der Fall.

Wir gehen nunmehr zur Tagesordnung
über.

Der erste Gegenstand derselben ist der
**Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, be-
treffend den Neubau des Allgemeinen Krankenhauses
in Graz**

(Beilage Nr. 142).

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

Berichterstatter des Landes-Ausschusses Dr. von
Derichatta: Ich beantrage die Zuweisung dieses
Gegenstandes an den Finanz-Ausschuß.

(Dieser Antrag wird ohne Debatte ange-
nommen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegen-
stand der Tagesordnung ist der
**mündliche Bericht des Landeskultur-Ausschusses über
den Antrag des Abgeordneten v. Rokitsansky, Bei-
lage Nr. 73, betreffend die Regulierung des Saggau-
baches und des Sulmflusses.**

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

Berichterstatter des Landeskultur-Ausschusses **Fürst**
(von der Tribüne): Hohes Haus! Vom Landeskultur-

Ausschuße ist mir zur Berichterstattung zugewiesen
worden der Antrag des Herrn Abg. Freiherrn v.
Rokitsansky, betreffend die Regulierung des Saggau-
baches und des Sulmflusses.

Ich habe zu diesem Gegenstande zu bemerken, daß
erfreulicherweise die Regulierung der Sulm in das
Flussregulierungsprogramm der Regierung aufgenommen
wurde und daß hiefür ein Betrag von K 200.000 in
Aussicht genommen ist. Es scheint daher auch die Regu-
lierung des Sulmflusses mit der außerordentlich
wünschenswerten Action der Flussregulierungen im
innigen Zusammenhange sich zu befinden, und unterliegt
es keinem Zweifel, daß mit der Regulierung der Sulm
auch die Regulierung oder theilweise Verbauung des
Saggaubaches acut werden wird.

Dies vorausgeschickt, erlaube ich mir namens des
Landeskultur-Ausschusses zu beantragen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, die Frage
der Regulierung der Saggau und Sulm einem
Studium zu unterziehen und dem hohen Landtage
in der nächsten Session Bericht zu erstatten, eventuell
einen fertig gestellten Gesegentwurf vorzulegen.“

Abg. **Holzer** (L.-G. Leibnitz): Hohes Haus!
Wer nach einigen Regentagen den Weg von Leibnitz
nach Saggau gemacht oder hat machen wollen, oder der
nach einigen Regentagen auf den Höhen des Saggau-
berges gestanden ist, wird gesehen haben, daß das ganze
Sulmthal ein See war und die an der Sulm gele-
genen Gemeinden vom Wasser überschwemmt waren.
Nun, woher kommt diese Erscheinung? Die kommt
daher, daß das Wasser so leicht im unteren Sulm-
thale aus dem Ufer tritt. Die Ursachen wurden schon
angegeben damals, als der Herr Antragsteller Baron
Rokitsansky seinen Antrag begründete, und ich kann
nur als Vertreter dieses Bezirkes auf das wärmste
begrüßen, daß der Herr Referent den hohen Landes-
Ausschuß auffordert, die Regulierungsarbeiten nicht
bloß der Sulm, sondern auch des Saggaubaches, der
ja besonders häufig aus seinen Ufern tritt, infolge
seines niedrigen Ufers und seines geringen Tiefganges
wegen in Angriff zu nehmen, und möchte ich insbe-
sondere an den hohen Landes-Ausschuß die Bitte
richten, dieser Regulierung seine ganz besondere Auf-
merksamkeit zuzuwenden und sobald als möglich die An-
grenzer und Anrainer davor zu schützen, daß sie nicht
so oft bei geringem Regenwetter überschwemmt werden.

Landeshauptmann: Da sich niemand mehr
zum Worte meldet, erkläre ich die Debatte für ge-
schlossen und ertheile dem Herrn Berichterstatter das
Schlußwort.

Berichterstatter Fürst: Ich habe nichts Weiteres zu bemerken.

Landeshauptmann: Ich schreite sonach zur Abstimmung. Gegenstand derselben ist der Antrag des Landesculturausschusses, welcher lautet (liest):

„Der Landes-Ausschuss wird beauftragt, die Frage der Regulierung der Saggau und Sulm einem Studium zu unterziehen und dem hohen Landtage in der nächsten Session Bericht zu erstatten, eventuell einen fertig gestellten Gesetzentwurf vorzulegen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 79, über die Durchführung des Gesetzes, betreffend Förderung des Localbahnwesens in der Zeit vom Jänner 1901 bis März 1902 (Beilage Nr. 132).

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Sonder-Ausschusses für Eisenbahn-Angelegenheiten **Nachliker** (von der Tribüne): Hohes Haus! Der XII. Bericht des Landes-Ausschusses über die Durchführung des Gesetzes zur Förderung des Eisenbahnwesens in Steiermark lässt wie auch die früheren Berichte erkennen, dass die glücklichen Tage der Durchführung dieser Action des Landes eigentlich hinter uns liegen und dass die Ergebnisse dieser Action rücksichtlich der Betriebserfolge der Bahnen leider auch in der abgelaufenen Betriebsperiode nur ungünstige waren. Es ist eine Sterilität in der Verkehrsbewegung mit wenigen Ausnahmen auf den Bahnen eingetreten, dass auch in der Zukunft nur mit negativen Resultaten in der Richtung gerechnet werden muss, dass die Zinsung und Tilgung der in den Bahnen investierten Capitalien durch die Betriebserträge nicht gedeckt werden und dass der Landes-Eisenbahnfond, bzw. Landesfond auch für die fernere Zukunft, und in absehbarer Zeit erscheint es fast unvermeidlich, fortgesetzt in Mitleidenschaft gezogen werden wird. Die einzelnen Bahnen, betreffend in erster Linie die Linie Gills—Wöllan, ist zu bemerken, dass diese Linie allerdings einen Verkehrszuwachs der Einnahmen im Betrage von circa K 35.000 nachgewiesen hat, dass hievon etwa K 3000 auf den Personenverkehr und der Rest auf den Frachtenverkehr entfällt. Allein der Landes-Ausschuss berichtet hierüber, dass diese Verkehrszunahme nicht einer natürlichen und weiteren Entwicklung des Verkehrs zuzuschreiben ist, sondern dass dies eine Folge der Um-

stände des Jahres 1900 ist, die ganz abnorme Verhältnisse gezeitigt haben, als Folge der verschiedenen Arbeiterausstände in den nördlichen Kohlenrevieren, wodurch selbstverständlich auch eine Rückwirkung auf die Werke in Wöllan eingetreten ist, was eine bedeutendere Nachfrage nach Kohle in diesem Reviere zur Folge hatte. Die Ergebnisse dieser Bahn zur Deckung der Capitalstilgung und Verzinsung sind rücksichtlich der Betriebserträge nicht erreicht worden und musste daher der Garant mit einem Betrage von K 115.387'66 in Anspruch genommen werden. Die Preding—Stainz—Wiefelsdorfer Linie hat gleichfalls ganz sterile Verhältnisse in der Verkehrsentwicklung ergeben und weist heuer bei einem Betriebsüberschusse von K 9730'14 nach, dass der Bezirk mit der ganzen Höhe seiner garantierten Summe von K 10.400 in Anspruch genommen wurde und in Anspruch genommen werden musste und dass auch der Landes-Eisenbahnfond zur Tilgung des Capitals und der Zinsen mit dem Betrage von K 5913'16 in Anspruch genommen wurde. Eine Besserung der Erträge hat sich hier allerdings in dem geringfügigen Betrage von etwas über K 2000 ergeben. Das steht im Zusammenhange damit, dass einerseits die Erhaltungskosten etwas zurückgeblieben sind, weil im vorigen Jahre durch die Auswechslung der Schwellen größere Anforderungen rücksichtlich Erhaltungsarbeiten gestellt und geführt worden sind.

Die Linie Pölsbach—Gonobitz ist eine ganz unfruchtbare Linie. Bei dieser Linie sind bekanntlich bisher ein einzigesmal die Betriebskosten gedeckt worden, während sie gegenwärtig und seither fortgesetzt die Betriebskosten nicht deckt und heuer ein Deficit von K 3818 nachweist. Auch bei dieser Bahn musste daher der Garantbetrag des Bezirkes Gonobitz mit K 12.600 voll in Anspruch genommen werden und wurde außerdem der Landes-Eisenbahnfond, bzw. Landesfond mit dem Betrage von K 20.229 in Mitleidenschaft gezogen. Auf dieser Linie, sind wie gesagt, ganz sterile Verhältnisse; ein wesentlicher Zuwachs des Verkehrs ist aus der natürlichen Entwicklung des Gebietes, welches diese Bahn durchzieht, nicht zu erwarten, wenn nicht die von der Südbahn in Angriff genommenen Schürfungen und Bergbauunternehmungen einem günstigeren Endziele zugeführt werden. In diesem Falle würde rücksichtlich dieser Linie allerdings ein vollständig geändertes Verhältnis geschaffen werden und es ist nur zu wünschen, dass der Bergbaufegen die Südbahn begünstigt, was dann auch naturgemäß dem Lande bei dieser Bahn zugute kommen würde. Einen Lichtpunkt im gesamten Eisenbahnwesen bildet die Linie Kapfenberg—Nu-Seewiesen; bei dieser Linie ist eine erfreuliche Zu-

nahme des Verkehrs zu ersehen und auch die Ertragsverhältnisse sind in fortgesetzt erfreulicher Steigerung begriffen. In der abgelaufenen Betriebsperiode hat sich ein Überschuss ergeben von K 93.548, während zur Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitales bloß K 86.710·10 erforderlich waren, so dass sich ein Überschuss ergibt von K 6.847, welchem zugezählt ein Betrag von K 423, der aus dem vorigen Jahre resultierte, eigentlich K 7271, zur Verfügung stehen würden, um im Sinne des Landes-Eisenbahngesetzes zur Refundierung von Garantiebeiträgen verwendet zu werden. Es ist aber bei dieser Linie von vorneherein ins Auge zu fassen, dass nach dem Berichte des Landes-Ausschusses in den nächsten Jahren der Termin heranrückt, wo eine forcierte Auswechslung der Schwellen eintreten wird, und da empfiehlt sich, da man nicht in die Zukunft sehen kann und wir mit absteigenden Conjunctionen rechnen zu haben, dass dieser Betrag nicht zu diesem vorbenannten Zwecke verwendet wird, sondern als Reserve, um das Erträgnis der Bahn womöglich in gleicher Höhe zu erhalten, zu erstellen und die größeren Kosten für die Erhaltung und Schwellenauswechslung im nächsten Jahre aus diesem Betrage zu decken. Bei der Linie Kapfenberg—Nu-Seewiesen ist indessen ein Umstand, der in neuerer Zeit hinzugetreten ist, noch zu beachten und hervorzuheben und der mit einiger Wahrscheinlichkeit erhoffen lässt, dass die Prosperität dieser Linie dadurch wesentlich gefördert wird. Es ist bekannt, dass bei Göriach eine ziemlich reichliche Kohlenablagerung sich befindet, welche in letzterer Zeit in die Hände von Ausländern übergegangen ist, die außerdem Gipsbrüche dort erworben haben, und daran sind diese Kohlenlager zu exploitiern und die Gipsfabrikation in größerem Umfange zu betreiben. Der Unternehmung, welche bedeutende Bauführung in Angriff genommen hat, scheint ein bestimmter Ernst inne zu wohnen, und es lässt sich erwarten, dass aus diesen Bestrebungen dieser Unternehmung heraus der Bahn Kapfenberg—Nu-Seewiesen ein nennenswerter Frachtenzuwachs zugehen wird, wodurch selbstverständlich die Prosperität dieser Linie in Zukunft gewahrt bleiben wird.

Die Murthalbahn, welche bekannter Weise durch eine Actiengesellschaft betrieben wird, ist dessenungeachtet doch eine reine Landesbahn, weil sämtliche Titres, die auf Rechnung dieser Bahn ausgegeben wurden, sich zum größten Theile in der Hand des Landes befinden. Auch rücksichtlich dieser Linie muss hervorgehoben werden, dass sie die Hoffnungen nicht erfüllt, die man an den Betrieb dieser Bahn geknüpft hat, und weiters die Frequenz dieser Bahn hinter jener Ziffer zurückgeblieben ist, welche in der Calculation bei Beschlussfassung über

den Bau der Bahn selbst enthalten war. Die Betriebsüberschüsse in der Höhe von K 102.200 haben ergeben, dass eine 2·2% Verzinsung der Prioritätsactien möglich war und dass mit dem Reste des nothwendigen Erfordernisses für Tilgung und Verzinsung ebenfalls der Landes-Eisenbahnfond, bezw. der Landesfond in Mitleidenschaft gezogen wird. Aus dem sonstigen Theile des Berichtes über die Betriebsführung ist zu entnehmen und in einer Tabelle weist der Landes-Ausschuss auch nach, dass die Betriebsführung selbst auf den Landesbahnen eine billige ist und dass sie der Ziffer nach auf den Kilometer und im Verhältnisse zu den Kosten, wie sie bei anderen Bahnen ähnlicher Art beschaffen sind eine günstige und zum mindesten sparsame genannt werden kann. In Betreff der Neuinvestitionen ist zu erwähnen, dass aus dem Abschlusse des Eisenbahnfondes hervorgeht, dass Neuinvestitionen, die auf Wertvermehrung durchgeführt worden sind, im Betrage von K 24.842 stattgefunden haben und welche die Linie Gills—Wöllan mit K 5.314 belasten, und bei der Bahn Pölschach—Gonobitz mit K 1342, die Linie Wiefelsdorf—Stainz mit K 6.200 und bei der Linie Kapfenberg—Nu-Seewiesen K 11.985 gebucht erscheinen. Das gesammte investierte Capital hat durch das Erträgnis der Bahnen eine 2·4%ige Verzinsung gefunden und die Aufzahlung bis zur nothwendigen Höhe des Betrages für Tilgung und Verzinsung von 4% musste durch die Heranziehung der Garanten, beziehungsweise des Landes-Eisenbahnfondes, beziehungsweise des Landesfondes bewirkt werden. Auf Grund dieses kurzen Berichtes über die Betriebsverhältnisse und Betriebsergebnisse der Landesbahnen beehre ich mich, namens des Eisenbahn-Ausschusses folgenden Antrag zu stellen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Betriebsergebnisse der Linien Gills—Wöllan, Pölschach—Gonobitz, Preding—Wiefelsdorf—Stainz, Kapfenberg—Nu-Seewiesen und der Murthalbahn Unzmarkt—Mauterndorf wird zur Kenntnis genommen.

2. Die Betriebsüberschüsse der Linie Kapfenberg—Nu-Seewiesen aus den Jahren 1899 und 1900 im Gesamtbetrage von K 7.271·02 werden als Reserve für die in den nächsten Jahren dringliche und im größeren Ausmaße vorzunehmende Schwellenauswechslung erstellt.“

Abg. **Kurz** (L.=G. Stainz): Hoher Landtag! Als vor circa zehn Jahren die Eisenbahn Preding—Wiefelsdorf—Stainz gebaut wurde, hat sich der ländlichen Bevölkerung eine große Unruhe bemächtigt wegen der großen Garantie, welche der Bezirk Stainz übernommen

hat, und diese Beunruhigung war vollkommen gerechtfertigt, denn unser Bezirk hat seine volle Garantie im Betrage von K 10.400 immerfort zahlen müssen. Jedoch hat sich diese Aufregung in der Bevölkerung in einigen Jahren etwas gelegt, denn die Bevölkerung hat geglaubt, wir haben unsere Garantie gezahlt und die Bezirksumlage ist doch nicht beträchtlich gestiegen. Als in den letzten Jahren der Bevölkerung bekannt wurde, daß der Bezirk Stainz K 50—60.000 dem Landes-Eisenbahnfonds schuldig sei, hat die Bevölkerung eine große Erbitterung ergriffen und die Bevölkerung ist der Meinung, daß diese Garantie zu der Bahn für uns von verderblichen Folgen sein wird. Meine Herren, es ist wohl zu denken, wenn in unserem Bezirke jedes Jahr K 10.400 für die Bahn bezahlt werden müssen, daß das keine Kleinigkeit ist.

Ich möchte an den hohen Landes-Ausschuß die freundliche Bitte richten, bei jeder sich ergebenden Gelegenheit den Bezirk Stainz im Auge zu behalten und das Mögliche zu veranlassen, um denselben zu entlasten.

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

Berichterstatter **Roßlitzer:** Ich verzichte.

Landeshauptmann: Ich bringe nunmehr den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses zur Abstimmung, welcher folgendermaßen lautet (liest):

„1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Betriebsergebnisse der Linien Gills—Wöllan, Böltzschach—Gonobitz, Preding—Wiefelsdorf—Stainz, Kapfenberg—Nu-Seewiesen und der Murthalbahn Unzmarkt—Mauterndorf wird zur Kenntnis genommen.“

2. Die Betriebsüberschüsse der Linie Kapfenberg—Nu-Seewiesen aus den Jahren 1899 und 1900 im Gesamtbetrage von K 7271.02 werden als Reserve für die in den nächsten Jahren dringliche und im größeren Ausmaße vorzunehmende Schwellen-Auswechslung erstellt.“

Wünschen die Herren eine getrennte Abstimmung? (Nach einer Pause.) Es ist dies nicht der Fall, ich bringe demnach die Anträge gemeinsam zur Abstimmung.

(Die Anträge werden angenommen.)

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, zum nächsten Punkte überzugehen.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses **Roßlitzer:** „Zur Ausführung genehmigte Linien.“ Hier ist zu bemerken, daß in Betreff der

Linie Grobelno—Sauerbrunn—Rohitsch infolge der Beschlüsse, welche der hohe Landtag in der laufenden Session gefaßt hat, nunmehr die Möglichkeit gegeben ist, die Erstellung dieser Linie durchzuführen. Es ist infolge dessen auch schon von Seite des Bauwerbers um die Concession eingeschritten worden, welche unterm 10. Mai 1902 erteilt worden ist. Der Landes-Ausschuß hat Vorsorge getroffen, daß bei Durchführung des Baues dieser Linie die Erstellung eines Schleppgeleises zu den Züllanlagen des Gurortes Rohitsch—Sauerbrunn auf Kosten des Concessionärs durchgeführt wird.

Der Stand der Angelegenheit ist demnach ein solcher, daß mit sehr großer Wahrscheinlichkeit erwartet werden kann, daß diese solange projectierte und in Verhandlung gestandene Linie zur Ausführung gelangt.

Namens des Eisenbahn-Ausschusses habe ich den Antrag zu stellen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Sicherstellung der Linie Grobelno—St. Marein—Rohitsch—Landesgrenze wird zur Kenntnis genommen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Wir gehen zum nächsten Capitel über.

Berichterstatter **Roßlitzer:** „Gebahrung mit dem Landes-Eisenbahnfonds“. In Betreff der Gebahrung des Landes-Eisenbahnfonds möchte ich zunächst hervorheben, daß derselbe, wie schon im vorigen Jahre berichtet worden ist, endlich in einer so klaren und verständlichen Weise zur Darstellung gelangte, daß jedermann, der sich über den Stand der Verhältnisse Klarheit verschaffen will, aus der Darstellung des Landes-Eisenbahnfonds sich dieselbe auch leicht verschaffen kann. Ich habe also zu der buchhalterischen Aufstellung des Landes-Eisenbahnfonds nichts mehr zu bemerken und möchte mir nur erlauben, darauf hinzuweisen, daß nunmehr auch dem Wunsche des Eisenbahn-Ausschusses, beziehungsweise des Landtages, dahin Rechnung getragen worden ist, daß in der Darstellung des Landes-Eisenbahnfonds und in der Gebahrung desselben auch das Verhältnis des Landes-Eisenbahnfonds zum steierm. Landesfonds in klarer ziffermäßiger Weise zum Ausdrucke gebracht worden ist. Zu diesem Zwecke wurden aufgestellt:

I. Der „Steiermärkische Landesfond = Garantie-Amortisations-Conto“. Derselbe weist auf Grund des Beschlusses des hohen Landtages, laut welchem der

Landesfond den ganzen Verlust des Landes-Eisenbahnfondes bis zum Jahre 1898 in Annuitäten von K 19.970.44 in 82 Jahren zu tilgen übernommen hat, ein Passivum aus von K 479.235.12. Das ist das Verhältnis, welches durch den Beschluss des hohen Landtages sichergestellt worden ist rücksichtlich des Verlustes des Landes-Eisenbahnfondes bis zum Jahre 1898. Rüksichtlich der Ausfälle im Eisenbahnfonde, welche seither entstanden sind, wurde aufgestellt:

II. Der „Steiermärkische Landesfond-Garantie-Conto“, das ist jener Conto, welcher die Verlustsalbi darstellt, welche vom steiermärkischen Landesfonde bar zu bedecken sind, weist den Verlust des Jahres 1899 mit K 78.628.38 und jenen des Jahres 1900 mit „ 110.679.24 in Summe also K 189.307.62

aus, so dass die gesammte Garantieschuld des steiermärkischen Landesfondes Ende 1900 K 668.542.74 beträgt, das ist jener Betrag, welcher aus den Ausfällen des Landes-Eisenbahnfondes seitens des Landesfondes übernommen werden musste. Ich stelle demnach den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Gebarung mit dem Landes-Eisenbahnfonde wird zur Kenntnis genommen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Ich bitte, fortzufahren.

Berichterstatter Rochliger: „Gehalts-Erfordernis für das Landes-Eisenbahnamt.“ Die Kosten des Landes-Eisenbahnamtes werden im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre nahezu gleich gehalten, nachdem eine Veränderung nicht vorgenommen wurde und ein Ersparnis nicht gemacht werden konnte, weil das Personal das gleiche war wie im Vorjahre und auch eine Personalverminderung nicht stattgefunden hat. Ich stelle den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

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

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Über die „Subventionierung der Schmalspurlinien Pölschach—Gonobitz und Kapfenberg—Nu-Seewiesen durch die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft“, ist zu berichten, dass gemäß des Übereinkommens mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft von letzterer ein Zuschuss im Betrage von K 10.804.68 geleistet wurde. Derselbe wurde mit

Rücksicht auf den Umstand, dass die Betriebsrechnung der Linie Kapfenberg—Nu-Seewiesen einen Überschuss von K 6847.73 ergeben hat, zur Gänze zu Gunsten der Gebarung der Linie Pölschach—Gonobitz verrechnet, und zwar in der Weise, dass mit Zustimmung des k. k. Eisenbahn-Ministeriums dem Garantie-Conto des Bezirkes Gonobitz K 8103.51 und dem Landes-Eisenbahnfonde der Restbetrag von K 2704.17 gutgebucht erscheinen.

Ich stelle den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Subventionierung der Schmalspurlinien Pölschach—Gonobitz und Kapfenberg—Nu-Seewiesen wird zur Kenntnis genommen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Rücksichtlich der „Weiteren Projecte“ ist zunächst zu erwähnen die Sulmthal-Bahn Leibnitz—Pölsing. Dem hohen Landtage ist bekannt, dass im vorigen Jahre zur Förderung des Zustandekommens der Sulmthal-Bahn ein Betrag von K 400.000 in Stammactien gewidmet wurde. Seitens des Actionscomités ist ein specieller Bericht an den Landes-Ausschuss in Angelegenheit dieser Unternehmung nicht gelangt und ist in dieser Angelegenheit auch nichts weiter zu berichten, in wie weit das restliche Bau-capital aufgebracht oder in wie weit die Wahrscheinlichkeit besteht, das Project der Realisierung zuzuführen.

In Betreff der Pyhrnbahn Selzthal—Klaus hat der Landtag einen Betrag von 40.000 K als Subventionierung ausgesprochen und es wurde dies auch dem k. k. Eisenbahn-Ministerium mitgeteilt. Nach den Berichten, wie sie in den Zeitungen und sonst verbreitet wurden, wird die Vergebung des Bahnbaues und der Arbeiten für den durch den Bosruch führenden Tunnel demnächst in Angriff genommen werden.

Hartberg—Friedberg. Diese Linie wird nunmehr auf Staatskosten hergestellt. Die Concession wurde von der Eisenbahn-Gesellschaft Fürstenfeld—Hartberg erworben und es steht zu gewärtigen, dass schon im heurigen Jahre der Bau in Angriff genommen wird. Es sind hinderliche Verhältnisse eingetreten infolge des Umstandes, dass rücksichtlich der Übergabe der Stammactien seitens der Interessenten Schwierigkeiten entstanden sind dadurch, weil die Ausichten auf Erstellung der Linie Hartberg—Mispang nicht befriedigt wurden. Rüksichtlich der Führung der Trasse ist eine Änderung dadurch herbeigeführt worden, dass dieselbe durch das

Lungitzthal geführt wird und dadurch den hierländischen Interessen besser entsprochen wird, als dies früher der Fall war.

Bezüglich der Linie Gleisdorf—Pischelsdorf—Hartberg ist zu erwähnen, dass die Stadtgemeinde Graz, welche ein Actionscomité bildete, an dessen Spitze der Herr Bürgermeister der Stadt Graz im Einvernehmen mit dem Handelskammer-Präsidenten Schreiner steht, um die Concession für die Vorarbeiten der Bahnlinie Gleisdorf—Pischelsdorf—Hartberg eingeschritten ist. Die Vorconcession wurde erteilt und außerdem wurde vom k. k. Eisenbahn-Ministerium eine Subvention im Höchstbetrage von 5000 K zu den Trassierungskosten bewilligt und demnach ist die Möglichkeit gegeben, auch die Vorarbeiten für dieses Project fertigzustellen.

Fehring (Feldbach) — Gleichenberg — Radkersburg — Pettau — Landesgrenze. Auf Grundlage des im Wege der k. k. Statthaltereie zur Einsicht verschafften seinerzeitigen Projectes der Baunternehmer-Firma Baron Schwarz, betreffend die Wien—Novi-Bahn, hat sich rücksichtlich der in Rede stehenden Linie ergeben, dass ein Capital von circa K 12,500.000 nothwendig wäre, um diese Linie ins Leben zu rufen. Es ist begreiflich, dass diese Linie, ohne dass sie ihre Fortsetzung in der Richtung nach Norden gegen Aspang nach Wien findet und ohne dass sie den Anschluss an die Landesgrenze erreicht, als eine Zwischenlinie als Sackbahn nicht herzustellen ist. In dieser Beziehung bleibt nichts übrig, als die Bestrebungen des Landes-Ausschusses fortzusetzen, dass sowohl die Verbindung Hartberg—Aspang, als auch nach der südlichen Landesgrenze erreicht wird. Nur in dieser Richtung wäre es möglich, eine Subvention und auch die Möglichkeit des Baues dieser Linie in Aussicht zu stellen. Mit diesem Berichte über die Linie Fehring—Gleichenberg—Radkersburg—Pettau—Landesgrenze ist auch gleichzeitig die Petition Nr. 104 der Bezirksvertretung Friedau und verschiedener Gemeinden des Bezirkes erledigt.

Betreffend die Bahnverbindung für Mariazell ist zu erwähnen, dass das Project des Syndicates Salza, welches im vorigen Jahre eingehend behandelt worden ist, voraussichtlich nicht zur Durchführung gelangen wird, weil das k. u. k. Reichs-Kriegs-Ministerium gegen den Bau der Strecke Terz-Kernhof Einwendungen erhebt, dieselbe als Schmalspurbahn herzustellen. Abgesehen von diesem Umstande, haben sich die Verhältnisse auch in anderer Richtung so gestaltet, dass kaum die Wahrscheinlichkeit für die Verwirklichung dieses Projectes resultieren wird.

Nachdem aber ein anderes Project für die Einbeziehung des Marktes Mariazell in das Eisenbahnnetz vorliegt, nämlich das Project der Schmalspurbahn von St. Pölten—Kirchberg—Manf—Mariazell auszubauen und über diesen Gegenstand ein separater Bericht im hohen Hause erstattet wird, so verweise ich auf den diesfälligen Bericht, mit dem gleichzeitig dem Landtage der Antrag gestellt wird, einen Betrag in Stammactien zur Förderung dieser Linie, welche Mariazell mit der Bahn verbinden soll, zu widmen.

Ich stelle nun rücksichtlich dieser Theile des Ausschussberichtes den Antrag namens des Eisenbahn-Ausschusses (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Bericht des Landes-Ausschusses über weitere Bahnprojecte wird zur Kenntniss genommen.“

Abg. **Hagenhofer** (L. G. Hartberg): Hohes Haus! Es ist gewiss freudigst zu begrüßen, dass mit dem Baue der Linie Hartberg—Friedberg heuer noch begonnen werden soll. Aber diese Freude ist ebenso gewiss sehr mäßig, solange wir nicht die Verbindung zwischen Friedberg und Aspang hergestellt haben; von der ganzen Linie haben wir keinen Nutzen, weil wir dadurch den Anschluss nach Wien und Niederösterreich nicht erlangen.

Auch die Linien Gleisdorf—Pischelsdorf—Hartberg und Fehring—Gleichenberg—Radkersburg—Pettau—Landesgrenze haben eigentlich keinen Sinn und keinen Wert, solange nicht die Verbindung zwischen Friedberg und Aspang hergestellt ist. Es muss daher unser Bestreben sein, dahin zu wirken, dass die Verbindung zwischen Steiermark und Niederösterreich durch Herstellung der Linie Friedberg—Aspang endlich hergestellt wird, und ich glaube sicher im Interesse aller Bewohner der nordöstlichen Steiermark und der Oststeiermark und sogar von ganz Mittelsteiermark zu sprechen, wenn ich den Antrag stelle (liest):

„Der Landes-Ausschuss wird beauftragt, bei der k. k. Regierung mit allem Nachdrucke dahin zu wirken, dass die Bahnverbindung zwischen Friedberg und Aspang ehestens hergestellt werde.“

(Der Antrag wird genügend unterstützt.)

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

Berichterstatter **Rochlitzer:** Zu den Ausführungen des Herrn Abg. Hagenhofer rücksichtlich der Fortsetzung der Linie Hartberg—Aspang habe ich vom Standpunkte und in Vertretung des Eisenbahn-Ausschusses zu bemerken, dass diesem Antrage vollinhaltlich zugestimmt wird. Es ist nicht neu, dass in diesem hohen

Haufe die Frage der Verbindung nach Aspang Gegenstand der Verhandlung war. Leider muß constatirt werden, daß seitens des Eisenbahn-Ministeriums und seitens der Regierung dieser so hochwichtigen Verbindung für das Land Steiermark und die südlichen Theile der Monarchie eigentlich nicht jenes Entgegenkommen entgegengebracht wird, welches diese wichtige Linie verdient.

Es muß auch hervorgehoben werden, wenn nur halbwegs unter Falllassen des angenommenen eisenbahnpolitischen Standpunktes, unter Aufgeben eines ganz geringen Theiles dessen, was das Ministerium rücksichtlich dieser Linie gefordert hat, daß für diese Linie schon längst das Privatcapital aufgebracht und erstellt worden wäre.

Ich kann nur wünschen vom Standpunkte und im Interesse des Landes, daß die Verbindung Hartberg—Friedberg—Aspang ehestens ausgebaut werde und daß der Erfolg, den der Herr Antragsteller im weiteren Verfolge seines Antrages erwartet, ehestens gezeitigt werde, und das Interesse des Landes voll befriedige.

Landeshauptmann: Wir schreiten nunmehr zur Abstimmung. Gegenstand derselben ist der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses und der Zusatzantrag des Herrn Abg. Hagenhofer.

Ich bringe zuerst den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses zur Abstimmung, welcher lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

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

(Der Antrag wird angenommen.)

Der Zusatzantrag des Herrn Abg. Hagenhofer lautet (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, bei der k. k. Regierung mit allem Nachdrucke dahin zu wirken, daß die Bahnverbindung zwischen Friedberg und Aspang ehestens hergestellt werde.“

(Der Antrag wird angenommen.)

Ich bitte, nunmehr zum weiteren Capitel zu schreiten.

Berichterstatte **Roßliger:** Rüksichtlich der subventionierten Bahnen erlaube ich mir das hohe Haus auf den Bericht zu verweisen, der schon längere Zeit in den Händen der Herren Abgeordneten ist. Dieser Bericht des Ausschusses ist lediglich eine Wiedergabe der Mittheilungen, die der Landes-Ausschuß selbst erhalten und dann an den Landtag erstattet hat und enthält nichts, als Ziffern, welche ohne Beeinflussungen des Landes-Eisenbahnwesens und des Landes-Ausschusses zustande gekommen sind.

Ich erlaube mir, auf diesen Bericht zu verweisen und stelle demnach den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

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

Abg. **Kern** (L.-G. Radkersburg): Hohes Haus! Im Berichte des Landes-Ausschusses über das Local-eisenbahnwesen auf Seite 21, heißt es unter anderem, daß in den ungünstigen Betriebsverhältnissen der Localbahn Luttenberg—Radkersburg eine Besserung nicht eingetreten und eine Aussicht auf die Verzinsung der K 340.000 Stammactien, welche seinerzeit das Land zur Erbauung der Bahn gegeben hat, nicht zu erhoffen ist. Wer die Verhältnisse dieser Bahn genau kennt, der kann sich nur wundern, daß es überhaupt möglich ist, daß die jährlich wiederkehrenden Bauten und Verwaltungskosten dieser Bahn gezahlt werden können.

Meine Herren! Wenn man mit dem ersten Zug, welcher von Luttenberg abfährt, aufsteigt, kommt man nachmittags etwas vor 4 Uhr in Graz an. Man hat somit einen ganzen Tag auf der Bahn zugebracht und das hat zur Folge, daß die Einwohner von Luttenberg einen Wagen aufnehmen, mit diesem nach Radkersburg fahren und erst von Radkersburg die Bahn benützen, oder sie machen einen noch viel weiteren Weg, fahren per Wagen nach Pettau und von dort per Bahn nach Graz, denn wenn sie in Pettau mit dem ersten Zug um 7 Uhr früh fahren, sind sie um halb 11 Uhr in Graz.

Meine Herren! Zeit ist Geld! Und der mit der Zeit nicht zu wirtschaften versteht, wird sicher nicht zu etwas kommen. Nachdem ich schon beim Worte bin, möchte ich auch über die ungünstige Zugverbindung Radkersburg—Mureck einige Worte verlieren. Wenn man mit dem ersten Zuge von Radkersburg nach Graz fährt, kommt man um halb 10 Uhr hier an und hat noch die Unannehmlichkeit, daß man 1½ Stunden in Spielfeld warten muß. Wenn nun jemand nach Graz gehen muß und er hat z. B. bei Gericht etwas zu thun, wo er gewöhnlich schon um 9 Uhr vorgeladen ist, so muß er somit schon am Vortage nach Graz fahren, er muß in Graz übernachten, was ihm Zeit und Geld kostet.

Ich glaube, daß bei den großen finanziellen Opfern, welche seinerzeit sowohl der Bezirk Radkersburg, als auch der Bezirk Mureck für den Bau dieser Bahn gebracht, und bei den großen finanziellen Opfern, welche das Land für die Linie Luttenberg—Radkersburg gebracht hat, die Südbahn die dortigen Bewohner berücksichtigen soll und eine bessere Zugverbindung einführen sollte.

Ich möchte daher an den Landes-Ausschuß die dringende Bitte richten, daß er bei der Südbahn dahin

wirken möge, daß eine bessere Zugverbindung eingeführt werden möge, so daß es einem ermöglicht wird, daß man mit dem Frühzug, der von Luttenberg ablassen wird, um halb 9 Uhr früh in Graz eintreffen kann.

Abg. **Herk** (L.-G. Judenburg): Hoher Landtag! Ich bin mir zwar wohl bewußt, daß dem hohen Landtage eine Ingerenz, betreffend die Aufstellung der Tarife für die Linie Zeltweg—Wolfsberg nicht zusteht, aber da ich eine andere Gelegenheit nicht habe, um die mir gegenüber vorgebrachten Beschwerden meiner Wähler zur öffentlichen Kenntnis zu bringen und Abhilfe zu suchen, so bitte ich sowohl Seine Excellenz den Herrn Regierungsvertreter, als auch die Mitglieder des Staatseisenbahnrathe, von diesen Beschwerden Kenntnis zu nehmen und auf deren Abhilfe hinzuwirken.

Diese Beschwerden gehen nämlich dahin, daß für jene Frachtgüter, welche infolge ihrer Beschaffenheit ein außerordentliches Gewicht haben, wie z. B. Mehl und Ziegel u. dgl., daß diese Frachtgüter, wenn sie von der Localbahnstrecke auf die Hauptlinie Zeltweg—Tarnis überfrachtet werden, daß sie dann, wenn sie an der Hauptlinie nicht mehr als 10 Kilometer bis zu ihrem Bestimmungsorte zu laufen haben, für die Localbahnlinie einem außerordentlich hohen Frachtfaxe unterliegen. Es besteht nämlich die Bestimmung, daß Frachtgüter, wie z. B. Ziegel, Mehl u. dgl., welche an der Hauptlinie nicht mehr als 10 Kilometer bis zu ihrem Bestimmungsorte zu laufen haben, für die 5 Kilometer lange Strecke der Localbahnlinie Zeltweg—Wolfsberg einer Gebür von K 8 per Waggon unterliegen, während dann, wenn sie an der Hauptlinie weiter als 10 Kilometer befördert werden, sie einem Frachtfaxe von K 6, bzw. K 4 unterliegen.

Wir haben nun in der Nähe von Weißkirchen eine große Ziegelei und Kunstmühlen mit Dampfbetrieb. Diese haben daher für ihre Producte, deren Absatzgebiete hauptsächlich oder doch zum großen Theile Knittelfeld, Johnsdorf und Judenburg sind, nachdem sie von der Übergangstation Zeltweg keine 10 Kilometer entfernt sind — diesen außergewöhnlich hohen Frachtfaxe zu bezahlen — und sind infolgedessen in ihrem Gewerbe sehr geschädigt und daher gegenüber anderen Lieferanten nicht concurrenzfähig.

Es ist wirklich eine Ungerechtigkeit, für eine so kurze Strecke eine so hohe Frachtgebür bezahlen zu müssen, und ich bitte daher, daß hier Gerechtigkeit eintreten möge und daß auf deren Abhilfe hingearbeitet werde von Seite der maßgebenden Factoren, welchen ich hiemit diese Angelegenheit auf das beste empfehle.

Landeshauptmann: Es meldet sich niemand mehr zum Worte, ich erkläre daher die Debatte für

geschlossen und ertheile dem Herrn Berichterstatter das Schlusswort.

Berichterstatter **Nochliher:** Ich verzichte.

Landeshauptmann: Ich bringe nunmehr den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses zur Abstimmung, welcher lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

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

(Der Antrag wird angenommen.)

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 92, wegen Fortsetzung der bestehenden Localbahn St. Pölten nach Maria-Zell und Gufswerk

(Beilage Nr. 140).

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses von **Pengg** (von der Tribüne): Hohes Haus! Im Vorjahre hat eine Petition des Syndicates Salza das hohe Haus beschäftigt, und es wurde damals beschlossen, dem Syndicate Salza zum Baue der von diesem Syndicate projectierten Bahnlinien Groß-Neifling—Gufswerk—Kernhof mit einem Flügel nach Wegscheid einen Beitrag von K 1.000.000 zu bewilligen. Das Zustandekommen dieses Projectes und auch das Zustandekommen des Projectes der großen Wasserwerksanlagen wäre für das Land von außerordentlich großer Bedeutung, und es wurde diese Bedeutung durch den Beschluss, K 1.000.000 zum Baucapitale durch das Land zuzuzahlen, vom Landtage anerkannt. Das Syndicat Salza berichtet nun in einer Eingabe an den Landes-Ausschuss, daß das Project des Bahnbaues in Frage gestellt erscheint, und zwar dadurch, daß das Kriegsministerium hinsichtlich der Strecke Gufswerk—Kernhof die Forderung stellt, daß diese Strecke entgegen dem Projecte statt als Schmalspurbahn als normalspurige Bahn ausgestaltet werden müsse. Durch diese Forderung entstehen natürlich bei den dort bestehenden Terrainschwierigkeiten außergewöhnlich große Erhöhungen der Baukosten, und es ist also das Zustandekommen des ganzen Projectes des Bahnbaues in Frage gestellt. Das Kriegsministerium findet in den verschiedensten Kronländern Verbindungsstraßen, welche es als strategisch wichtig bezeichnet (Abg. Fürst: „Sehr richtig, besonders in Galizien!“), und es ist dies auch selbstverständlich. Nun werden diese Verbindungsstraßen vom Kriegsministerium aber nicht überall gleich behandelt; in

mehr begünstigten Kronländern werden auf solchen strategisch wichtigen Linien auf Kosten des Staates Bahnen gebaut. (Rufe: „Sehr richtig!“) Ich bitte, nach Dalmatien zu sehen, wo Millionen von Kronen vom Staate bewilligt wurden für den Bau strategisch wichtiger Bahnen, ebenso auch in Galizien. Bei uns finden sich im vorliegenden Falle Bezirk, Land, Privatinteressenten, die sich zusammentun und große Geldopfer bringen, um überhaupt eine Bahnverbindung zu schaffen für eine verlassene Gegend, wo sonst Existenzen dem Ruine preisgegeben sind. Es sind also die Mittel zusammengebracht und könnte die Verbindungslinie nach Mariazell geschaffen werden auf Basis von Privatzuschüssen. Bei uns kommt nun das Kriegsministerium und sagt, das sind strategisch wichtige Linien, da fordere ich eine viel kostspieligere Ausgestaltung und macht, ohne einen Kreuzer dazu beizusteuern, die gute Schöpfung, welche das Land im Vereine mit dem Bezirke und anderen Interessenten auszuführen beabsichtigt, unmöglich. (Lebhafte Zustimmung.) Es ist das ein sehr bedauerlicher Zustand, es liegt aber nicht in der Macht der Landesvertretung, dem abzuhelpen, und so muß die Landesvertretung sich mit einem anderen Projecte befassen, welches eben auch aufgetaucht ist und welches das Land Niederösterreich im verflossenen Jahre aufgegriffen hat.

Es ist dies das Bahnproject Kirchberg—Mariazell als Verlängerung der bestehenden Schmalspurbahn St. Pölten—Kirchberg. Das Land Niederösterreich hat dieses Project schon im vorigen Jahre aufgegriffen und beschlossen, 70% zu den Baukosten beizutragen, und hat angestrebt, von der Regierung eine Zuzahlung zu den Baukosten zu erreichen. Es war aber ganz unmöglich, von der Regierung auch nur die geringste Hilfe zu erlangen, und so hat das Land Niederösterreich sich entschlossen, bis zu 90% die Baukosten aus eigenen Mitteln zu tragen. Es fallen also noch 10% auf die Interessenten, bezw. das Land Steiermark. Das Bahnproject ist mit K 9.000.000 in Voranschlag gebracht und es ist also die Durchführung möglich, wenn K 900.000 von den Interessenten aufgebracht werden. Der Bezirk Mariazell hat beschlossen, einen Betrag von K 250.000 zu dem Bahnbaue Kirchberg—Mariazell dann beizutragen, wenn das Land Niederösterreich sich bereit erklärt das Project dahin abzuändern, daß die Bahnlinie bis Gusswerk weitergeführt wird. Das ist allerdings nicht nur für den Bezirk Mariazell, sondern auch für das Land Steiermark von Bedeutung, weil eine spätere Verbindung zwischen Gusswerk und der heute bestehenden Localbahn Kapfenberg—Au-Seewiesen viel leichter möglich erscheint. Das Land muß, wenn es

das Zustandekommen dieses Projectes ermöglichen will, also noch den restlichen Betrag zeichnen; dieser Betrag ist circa K 700.000. Der Eisenbahn-Ausschuß hat über diesen Gegenstand beraten und empfiehlt in Rücksicht darauf, daß die Nothwendigkeit einer Bahnverbindung mit Mariazell schon wiederholt im hohen Hause anerkannt wurde, einen Betrag bis zu K 700.000 zum Bahnbaue der Linie Kirchberg—Mariazell—Gusswerk zu widmen, jedoch erst dann, wenn das Project des Syndicates Salza bis August 1904 als gescheitert anzusehen ist. Wenn also im Wege der Verhandlungen, welche zwischen dem Syndicate Salza und der Regierung bestehen, es gelingen sollte, doch die Verwirklichung des Projectes Salza bis August 1904 zu ermöglichen, dann bleibt eben der von uns zugesicherte Zuschuß von K 1.000.000 zum Baucapitale für dieses Project aufrecht. Eine Verpflichtung, K 700.000 zu diesem neuen Projecte zu bezahlen, tritt für das Land erst dann ein, wenn, wie gesagt, das Project Salza bis August 1904 nicht verwirklicht wird. Ich glaube, über die Wichtigkeit und Bedeutung dieser Bahn für den Bezirk Mariazell wohl nicht viel Worte verlieren zu sollen, weil schon seit circa 30 Jahren den hohen Landtag diese Sache beschäftigt und die unbedingte Nothwendigkeit dieses Bahnbaues vom hohen Hause des öfteren einstimmig anerkannt wurde. Ich möchte noch hinweisen, daß im Falle des Zustandekommens der projectierten Bahnlinie für den Bezirk sowohl wie für das Land selbst bedeutende Ersparnisse insoferne eintreten werden, als die Bezirksstraßen, die heute sehr stark befahren sind und daher viel Geld kosten, geringere Mittel erfordern werden. Auf Basis des Gesagten erlaube ich mir namens des Eisenbahn-Ausschusses nun folgenden Antrag zu stellen (liest):

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, zum Baucapital der Fortsetzungslinie der Localbahn St. Pölten—Kirchberg über Mariazell bis nach Gusswerk einen Beitrag aus Landesmitteln bis zu K 700.000 gegen Übergabe von Stammactien dann zu leisten, wenn:

1. das Land Niederösterreich die Garantie für die Verzinsung des erforderlichen Umlagecapitals bis zu 90 Percent übernimmt;

2. die Inangriffnahme des Ausbaues der projectierten Localbahn mit elektrischem Betriebe von Großreifling über Rasing nach Kernhof mit dem Flügel von Gusswerk nach Wegscheid seitens des Syndicates Salza nicht längstens bis Ende August 1904 erfolgt ist, beziehungsweise aus diesem Grunde die dem Landes-Ausschusse in der V. Session der

VIII. Landtagsperiode erteilte Ermächtigung zur Flüssigmachung eines Vertrages von K 1.000.000 aus Landesmitteln zum Baucapitale dieser Projectslinie erloschen erscheint;

3. gegebenen Falls dem Landes-Ausschusse in Ansehung der bedeutenden Capitalsbetheiligung des Landes Steiermark eine entsprechende Vertretung in der Verwaltung der zu bildenden Actiengesellschaft gewährleistet wird.

Diese Ermächtigung für den Landes-Ausschuss tritt außer Kraft, wenn seitens des Landes Niederösterreich mit den Bauarbeiten für die Fortsetzungslinie von Kirchberg an der Pielach bis Gusswerk nicht längstens bis Ende des Jahres 1905 begonnen worden ist."

Abg. **Walz** (St.-G. Bruck): Hohes Haus! Wenn irgend ein Landestheil die traurige Berechtigung hat, zu den vergessenen Landen gezählt zu werden, so ist es gewiss Maria-Zell. Maria-Zell hatte bis in der jüngsten Zeit eine reiche Eisenindustrie, einen Bergbau, welcher der dortigen Bevölkerung, hunderte von Familien, eine ausreichende Existenz bot. Heute besteht diese Industrie nicht mehr, und wenn Sie das Thal durchziehen, so werden Sie zahlreiche Hütten finden, die leer stehen. Sie werden alle Fabriksgebäude geschlossen finden. Der Bezirk Maria-Zell kann seine reichen Forstproducte nur zu sehr mäßigen Preisen verwerten. Maria-Zell ist ein Bezirk reich an Naturschönheiten, von dem man annehmen sollte, daß er stark von Fremden besucht wird, was aber leider nicht der Fall ist.

Wenn man nach der Ursache dieser bedauerlichen Verhältnisse fragt, ist es der Umstand, daß Maria-Zell ohne Bahnverbindung ist. Und warum wurde bisher keine Bahn gebaut? 1. Die Bodengestaltung läßt, wie dies schon der Herr Referent bemerkte, nur den Bau einer Gebirgsbahn zu, für welche die Interessenten des Attractionsgebietes die Mittel nicht aufzubringen vermögen. Es ist also vornehmlich der Kostenpunkt. Es ist die Rivalität der 6—7 Bahnen, welche in einer Entfernung von 15 bis 30 Kilometer im Umkreise von Maria-Zell als Sackbahnen ausmünden, die Ursache, wenn bis heute keine dieser Bahnen einen Anschluß nach Maria-Zell gefunden. Die Hauptursache aber, warum Maria-Zell bis heute mit einer Bahn noch nicht verbunden ist, ist die stiefmütterliche Behandlung, welche Steiermark, besonders aber dieser Bezirk seitens des Staates bei der Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes erfahren hat. Auf Maria-Zell wurde immer ver-

gessen. Ich kann das Verhalten des Kriegsministeriums nicht unbesprochen lassen, welches jedem Bahnbau stets

Schwierigkeiten bereitete. Die Strategen Österreichs wollen eben nur die Bahn von Kernhof über Maria-Zell nach Neuberg ausgebaut wissen und bezeichnen diese Linie als eine strategische.

Man hat mir gesagt, daß das Kriegsministerium jedem anderen Bahnbaue Schwierigkeiten machen wird und keine andere Bahn, als die von Kernhof nach Maria-Zell zulassen wolle. Man hindert uns also, mit eigenen Mitteln nothwendige Bahnen zu bauen, während man in Galizien Bahnen mit Staatsgeldern baut, die nur den Zweck haben, die Waldungen verschuldeter Schlachzigen verwerten zu können. Da die Regierung nicht den Muth hat, für eine solche Bahn eine Staatsubvention von der Legislative zu fordern, hat man eine solche Bahn als strategische Linie für nöthig zu bauen erklärt.

Wie gesagt, bei uns verwehrt man den Bau wirtschaftlich nothwendiger Bahnen. Nun, das sind Verhältnisse, die tief traurig und bedauerlich sind und dringend eine Abhilfe erheischen. Hoffentlich sind wir mit diesem Project glücklicher und es gelingt uns endlich, dem Bezirke Maria-Zell eine Eisenbahnverbindung zu verschaffen.

Freudigen Herzens danke ich dem Eisenbahn-Ausschusse, vornehmlich aber dem Herrn Berichterstatter namens des Bezirkes Maria-Zell für die wohlwollende Einbegleitung des Antrages auf Ausbau der Linie Kirchberg—Maria-Zell. Ich bitte das hohe Haus, diesem Antrage seine Genehmigung zu erteilen.

Der ganze Bezirk Maria-Zell wird dann wieder aufblühen und es wird die Möglichkeit gegeben sein, den vielen wirtschaftlichen Existenzen, die heute vernichtet sind, wieder aufzuhelfen. (Rufe: „Bravo! Bravo!")

Abg. **Hert** (L.-G. Judenburg): Ich kann nicht umhin, auch mein tiefes Bedauern auszusprechen, daß bei dieser in Frage stehenden Linie die Regierung eine für Steiermark wirklich feindselige Richtung eingenommen hat. (Rufe: „Sehr richtig!") Wenn man bedenkt, daß, wenn die Regierung den Ausbau der Linie durch das Salza-Syndicats-Project begünstigt hätte, so wäre damit ein großer Theil unserer Steiermark in diese Linie einbezogen worden, und nachdem dort auch große Holzbestände, ein großer Holzreichtum ist, somit auch viele capitalskräftige Interessenten vorhanden sind, so würde diese Linie auch von dieser Seite eine große Unterstützung erfahren haben, damit der Bau desto leichter hätte durchgeführt werden können. Wenn man weiters bedenkt, daß diese Bahn bei diesem Projecte Steiermark nur in der kurzen Strecke von 11 km berührt und das Land doch 700.000 K. zum Ausbaue

dieser Linie beisteuern soll, so ist auch in diesem Falle unser Land sehr benachtheiligt. Auch der vom Bezirke Maria-Zell garantierte Betrag von 250.000 K scheint mir als ein solcher zu sein, daß es diesem Bezirke so ergehen wird, wie es so manchem anderen Bezirke ergangen ist, wie wir es schon erfahren haben, daß sie, um endlich einmal zu einem Bahnanschlusse zu kommen, sich über ihre Kräfte anspannen, daß sie es dann aber in der Folge nicht zu ertragen vermögen.

Wäre die vom Salza-Syndicate projectierte Linie zum Ausbaue gekommen, so wäre die ganze Gravitation in die Steiermark herüber gewesen, sowohl was den Personen- als den Frachtenverkehr anbelangt; es wäre dies Maria-Zell und der ganzen Steiermark zugute gekommen, und ich muß es daher sehr bedauern, daß die Ausführung dieses Projectes durch die Haltung der Regierung unmöglich gemacht worden ist.

Diese meine Bedenken wollte ich zum Ausdrucke bringen, einen Antrag stelle ich nicht, weil es überhaupt vergeblich wäre.

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

Berichterstatter **v. Bengg:** Ich verzichte.

Landeshauptmann: Bevor ich zur Abstimmung schreite, erlaube ich mir aufmerksam zu machen, daß im Eingange des Antrages in der zweiten Zeile nach dem Worte: „Fortsetzungslinie“ die Worte: „der Localbahn“ ausgeblieben sind und daß es im zweiten Absätze, letzte Zeile, statt „Projectionslinie“ „Projectslinie“ heißen soll. Ich bitte, dies zur Kenntnis zu nehmen.

Ich schreite nunmehr zur Abstimmung und beabsichtige, den Antrag mit seinen sämtlichen Unterabtheilungen zur Abstimmung zu bringen. (Zustimmung.)

Der Antrag lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, zum Baucapital der Fortsetzungslinie der Localbahn St. Pölten—Kirchberg über Maria-Zell bis nach Gusswerk einen Beitrag aus Landesmitteln bis zu 700.000 K gegen Übergabe von Stammactien dann zu leisten, wenn:

1. das Land Niederösterreich die Garantie für die Verzinsung des erforderlichen Anlagecapitals bis zu 90 Percent übernimmt;

2. die Inangriffnahme des Ausbaues der projectierten Localbahn mit elektrischem Betriebe von Großreifling über Rasing nach Kernhof mit dem Flügel von Gusswerk nach Wegscheid seitens des

Syndicates Salza nicht längstens bis Ende August 1904 erfolgt ist, beziehungsweise aus diesem Grunde die dem Landes-Ausschuße in der V. Session der VIII. Landtagsperiode ertheilte Ermächtigung zur Flüssigmachung eines Beitrages von K 1.000.000 aus Landesmitteln zum Baucapitale dieser Projectslinie erloschen erscheint;

3. gegebenenfalls dem Landes-Ausschuße in Ansehung der bedeutenden Capitalbetheiligung des Landes Steiermark eine entsprechende Vertretung in der Verwaltung der zu bildenden Actiengesellschaft gewährleistet wird.

Diese Ermächtigung für den Landes-Ausschuß tritt außer Kraft, wenn seitens des Landes Niederösterreich mit den Bauarbeiten für die Fortsetzungslinie von Kirchberg an der Pielach bis Gusswerk nicht längstens bis Ende des Jahres 1905 begonnen worden ist.“

(Der Antrag wird angenommen.)

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung sind die

Berichte des Petitions-Ausschusses über Petitionen.

Zur Geschäftsbehandlung hat sich der Herr Abg. Dehne zum Worte gemeldet, ich ertheile ihm dasselbe.

Abg. **Dehne** (G.G.B.): Ich beantrage, daß die noch auf der Tagesordnung stehenden Petitionen der Verzeichnisse Nr. 18, 19 und 20 mit Ausnahme jener, zu welchen jemand zu sprechen wünscht, en bloc angenommen werden.

Landeshauptmann: Wünscht einer der Herren Abgeordneten zu den in den Petitions-Verzeichnissen Nr. 18, 19 und 20 aufgeführten Petitionerledigungen das Wort? (Nach einer Pause.) Es ist dies nicht der Fall und ich werde demnach mit der Abstimmung so vorgehen, wie es der Herr Abg. Dehne beantragt hat.

(Die Petitionerledigungen in den Verzeichnissen Nr. 18, 19 und 20 werden en bloc angenommen.)

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Es ist mir vom Herrn Abg. Stallner und Genossen ein Antrag überreicht worden, welchen ich den Herrn Schriftführer Baron Kellersperg bitte, zur Verlesung zu bringen.

Schriftführer Freiherr von **Kellersperg** (liest):

„Antrag des Abg. Stallner und Genossen, betreffend die Aufhebung der Bezirksvertretungen:

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, in Erwägung zu ziehen, ob sich nicht die Aufhebung der Einrichtung der Bezirksvertretungen in deren gegen-

wärtigen, auf dem Gesetze vom 14. Juni 1866, L.-G.-Bl. Nr. 19, beruhenden Form empfiehlt, und im Gegenstande allfällig unter Stellung bezüglich der Anträge im Anschlusse an die Anträge, betreffend Abänderung der Gemeindeordnung und Gemeindewahlordnung, zu berichten.

Thunhart.

M. Stallner.

Franz Mosdorfer.

Anton Walz.

Anton Fürst.

Kratter.

Hans v. Pengg.

Gerlich.

Reitter.

Dr. Hofmann.

Sutter.

Dr. Link.

N. Baumer.

Mois Posch.

Lenko.

Landeshauptmann: Der Antrag ist gehörig gezeichnet und wird der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugeführt werden.

Die nächste Sitzung bestimme ich für Samstag den 19. Juli 1902 um 10 Uhr vormittags und als

Tagesordnung:

1. Begründung des Antrages des Abgeordneten Johann Krenn und Genossen wegen Abänderung des Vogelschutzgesetzes vom 10. December 1868, L.-G.-Bl. Nr. 6 ex 1869 (Beilage Nr. 141).

2. Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses mit Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend die Regulierung des Pösnigflusses in der IX. Section der bei der Südbahnüberführung bei Moschganzen beginnenden und bei der Mündung in die Drau endigenden Bau-strecke (Beilage Nr. 149).

3. Mündlicher Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 15, betreffend die Petition der Gemeinde Proleb im Bezirke Leoben, um Bewilligung eines Beitrages zu den Kosten der neuerbauten Mürbrücke. Berichterstatter Abg. Thunhart.

4. Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 25, betreffend die definitive Anstellung des Josef Neuwirth, Leiters der Landes-Winzerschule in Silberberg bei Leibnitz, und des Josef Loh, Gärtners in der Landes-Ackerbauschule in Grottenhof (Beilage Nr. 133). Berichterstatter Abg. Graf Lamberg.

5. Bericht des Unterrichts-Ausschusses über die demselben zugewiesenen Petitionen Nr. 82, 127, 167, 168, 172, 182, 193, 201, 203, 204, 224, 242, 257, 279, 291, 297 und 300, betreffend die Schaffung eines Disciplinargesetzes für das Lehrpersonale an öffentlichen Volks- und Bürgerschulen (Beilage Nr. 138). Berichterstatter Abg. Gr. Graf Stürgkh.

6. Bericht des Landescultur-Ausschusses über die ihm zugewiesenen Anträge der Abgeordneten Gerlich und Genossen, Landtags-Beilage Nr. 20, sowie der Abgeordneten Wagner, Krenn, Berger und Genossen, Landtags-Beilage Nr. 22, betreffs Vornahme der Uferschutzbauten an der Raab (Beilage Nr. 143). Berichterstatter Abg. Berger.

7. Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 23, betreffend die Herstellung eines Hölzerhauses, eines Beamtenwohnhauses und die Erweiterung der Anstaltskapelle an der Landes-Irrenanstalt Feldhof, sowie die bereits durchgeführte Instandsetzung der Heizung bei den Tobtracten (Beilage Nr. 147). Berichterstatter Abg. Reitter.

8. Berichte des Finanz-Ausschusses über Petitionen, und zwar:

Verzeichnis Nr. 21:

Petitionen Nr. 174 des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Steiermark und Nr. 264 der Molkerei-Genossenschaft in Kösch, um Gewährung von Subventionen. Berichterstatter Abg. Graf Lamberg.

Verzeichnis Nr. 24:

Petition Nr. 190 des Matthias Eppich, um Erhöhung seiner Gnadenpension. Berichterstatter Abg. Reitter.

9. Berichte des Weincultur-Ausschusses über Petitionen, und zwar:

Verzeichnis Nr. 22:

Petition Nr. 22 des Franz Rieger und Johann Strohmatier in Oberhaag, um Gewährung unverzinslicher Darlehen von je 400 Kronen. Berichterstatter Abg. Krenn.

Petitionen Nr. 4 des VII. österreichischen Weinbau-Congresses in Krems 1902, und Nr. 17 der Bezirksvertretung Oberradfersburg, um Gewährung von Subventionen. Berichterstatter die Abg. Lipp und v. Rodolitsch.

10. Bericht des Landescultur-Ausschusses über die Petition, und zwar:

Verzeichnis Nr. 23:

Petition Nr. 181 des Bezirks-Ausschusses Weiz

1. um Einreihung der Weizklammstraße und
2. eines Stückes der Weiz-Gleisdorfer Bezirksstraße II. Classe in die Kategorie der Bezirksstraßen I. Classe, eventuell
3. um Übernahme sämtlicher Bezirksstraßen in die Erhaltung des Landes;
4. Änderung des Subventionierungsmodus;

5 Widmung eines Betrages zur Subventionierung für die Bezirksstraßen II. Classe.

Berichterstatler Abg. Sutter.

Ich habe folgende Ausschuss-Sitzungen bekanntzugeben:

Der Sonder-Ausschuss für Gemeinde-Angelegenheiten hält nach der Landtags-Sitzung eine Sitzung ab;

der Petitions-Ausschuss hält heute Freitag nach der Landtags-Sitzung eine kurze Sitzung ab;

der Finanz-Ausschuss versammelt sich nach der Hausitzung und weiters nochmals um 6 Uhr abends zu einer Sitzung;

der volkswirtschaftliche Ausschuss versammelt sich heute um 3¹/₂ Uhr nachmittags zu einer Sitzung;

der Combinierte Finanz- und Landes-

cultur-Ausschuss will heute nach der Hausitzung eine Sitzung abhalten, nachdem jedoch gleichzeitig eine Finanz-Ausschuss-Sitzung angeordnet ist, so muss er sich mit dem Finanz-Ausschusse ins Einvernehmen setzen;

der Verfassungs-Ausschuss hält heute um 4 Uhr nachmittags im Sitzungssaale des Landes-Ausschusses eine Sitzung ab;

der Landes-cultur-Ausschuss versammelt sich morgen um 9 Uhr vormittags zu einer Sitzung;

der Combinierte Finanz- und Sonder-Ausschuss für Gemeinde-Angelegenheiten versammelt sich morgen bereits um 8 Uhr früh zu einer Sitzung.

Ich erkläre nunmehr die Sitzung für geschlossen.

(Schluss der Sitzung um 11 Uhr 50 Minuten vormittags.)