

Stenographischer Bericht

8. Sitzung des steiermärkischen Landtages.

II. Periode.

12. Mai 1924.

Inhalt:

Auflage: Das Verzeichnis Nr. 6 der schriftlich eingebrachten Regierungsvorlagen und Anträge, Zl. 195—200 (359).

Zuweisungen: Die schriftlichen Regierungsvorlagen und Anträge, Verzeichnis Nr. 6 (359).

Verhandlungen: Bericht des Finanzausschusses über Beilage Nr. 15, Landesvoranschlag für 1924 (Beilage Nr. 41). — Allgemeine Erörterung. — Fortsetzung. — Redner: Prisching (359), Spak (364). — Einzelerörterung: Berichterstatter zu Kapitel I bis III Dr. Enge (364). — Annahme der Anträge (364). — Berichterstatter zu Kapitel IV Suber (364). — Redner: Ruschak (365), Dr. Enge (367), Gjöller (367), Riemelmoser (368), Wolf (369), Dr. Oberegger (370), Reichin (370), Sornik (371), Winkler (371).

Präsident Kölbl eröffnet die Sitzung um 4 Uhr 15 Minuten nachmittags.

Präsident: Hohes Haus! Aufgelegt wurde heute das Verzeichnis Nr. 6 der schriftlich eingebrachten Regierungsvorlagen und Anträge.

Zugewiesen werden, wie folgt (verliest auch die Überschriften der einzelnen Vorlagen):

E.-Zl. 195 dem Fürsorgeauschuß;

E.-Zl. 196 bis 200 dem Gemeinde- und Verfassungsausschuß.

Hat jemand zu diesen Zuweisungen etwas zu bemerken? (Nach einer Pause.) Es ist dies nicht der Fall.

Ich fahre nunmehr in der Behandlung der Tagesordnung, und zwar in der Generaldebatte zum Landesvoranschlag 1924 weiter und erteile dem Herrn Landesrat Prisching das Wort.

Prisching: Hoher Landtag! Zu den Ausführungen und Einwendungen der Oppositionsredner in politischer und kulturpolitischer Hinsicht haben schon mehrere Abgeordnete meines Klubs in dieser Debatte Stellung genommen, beziehungsweise selbe widerlegt, ich brauche deshalb darüber nicht mehr viel zu sagen.

Allein auf einige Angriffe, welche Herr Landesrat Machold in seiner letzten Rede, der sogenannten Generalabrechnung mit uns, wie der „Arbeiterwille“ sie nannte, vorbrachte, muß ich doch noch zurückkommen.

Ich beginne gleich damit, daß ich meinem Erstaunen Ausdruck verleihe darüber, daß ausgerechnet Herr Landesrat Machold es war, der unserem verehrten Parteichef, Herrn Landeshauptmann Dr. Rintelen, den Vorwurf bürgerlicher Parteipolitik machte; ich wundere mich nämlich deshalb darüber, weil es ja doch zu bekannt ist, daß gerade Herr Landesrat Machold es ist, der es mit viel Geschick versucht, seine eigenen Parteigenossen überall zu protegieren, und daß es Herr

Landesrat Machold, wenn es sich um die Interessen seiner Parteigenossen handelt, an der nötigen Objektivität bei Führung seines Amtes leider nur zu oft fehlen läßt. (Oberzaucher: „Beweise!“)

Ich meine nun, daß jemand, der selbst, wie Herr Landesrat Machold, im Glashaufe der Parteipolitik sitzt, doch nicht gar zu viel mit Steinen herumwerfen sollte, Herr Landesrat Machold sollte daher mit derartigen Vorwürfen gegen Herrn Landeshauptmann Dr. Rintelen doch etwas vorsichtiger sein, er könnte sonst selbst dabei lädiert werden.

Des weiteren hat Herr Landesrat Machold unserer Partei vorgeworfen, daß sich ihre Führer selbst nicht an die kirchlichen Vorschriften über die Untrennbarkeit der katholischen Ehe halten und daß dieselben daher unser christlichsoziales Parteiprogramm selbst nicht einhalten. Als Beleg hiefür führt er zwei Fälle an, nämlich die Ehe des verstorbenen Prinzen Alois Liechtenstein und die Ehe der Tochter des gewesenen christlichsozialen Bürgermeisters von Wien Dr. Weißkirchner. Nun, beide Fälle sind mir natürlich wohl bekannt, sie gehören ja zu den beliebtesten sozialdemokratischen Wahlschlagnern, sie sind auch oft in unserer Presse schon widerlegt worden, so daß ich nun einigermaßen erstaunt bin, daß dem Herrn Landesrat Machold dies entgangen ist und daß er es nicht verschmäht hat, zu diesen alten, verrosteten Waffen sozialdemokratischer Polemik zu greifen, die schon ganz stumpf geworden sind und die niemanden von uns mehr verletzen können. Wie liegen also die Dinge in diesen beiden Fällen? Beginnen wir mit dem ersten.

Der verstorbene Prinz Alois Liechtenstein hatte eine Dame geheiratet, die allgemein als katholisch verheiratet galt und deren erster Mann damals noch lebte. Wie war das möglich nach den Vorschriften der katholischen Kirche? Die Antwort ist einfach: Die erste Ehe wurde wegen des kirchlichen Ehehindernisses der Impotenz für ungültig erklärt, sie war gar keine kirchlich gültige Ehe, denn das genannte Hindernis läßt nach kanonischem Rechte eine gültige Ehe überhaupt nicht zustande kommen. Weil also in diesem Falle zuerst schon eine gültige Ehe überhaupt nicht vorlag, brauchte sie auch gar nicht erst getrennt zu werden, die genannte Dame war durch das Band der Ehe gar nicht gebunden und konnte daher ohne irgend eine Verletzung der kirchlichen Vorschriften die Ehe mit Prinz Liechtenstein eingehen.

Herr Landesrat Machold verwechselte in diesem Falle eben Ungültigkeit der Ehe mit Trennbarkeit der Ehe, beides sind aber grundverschiedene Dinge. Der erste Einwand ist also glatt erledigt. Was den zweiten Fall, die Heirat der Tochter des Doktor

Weißkirchner anbelangt, die sich von ihrem ersten Manne scheiden ließ, protestantisch wurde und dann bei Lebzeiten des ersten Mannes einen anderen Mann in Ungarn heiratete, so erkläre ich sogleich im voraus, daß hier eine schwere Verletzung der katholischen Ehevorschriften vorliegt.

Ich erkläre aber auch ebenso bestimmt, daß die katholische kirchliche Behörde diese zweite Ehe nie gut geheißt, sondern dieselbe verurteilt hat, daß die kirchliche Behörde bei der Scheidung und zweiten Verheiratung auch in keiner Weise mitgewirkt hat, sondern daß Scheidung und Neuverheiratung nur vor der weltlichen Behörde stattfanden. Auch unser bewährter Parteimann Dr. Weißkirchner hat diesen Schritt seiner Tochter nicht gebilligt, wenn die erwachsene Tochter ihrem Vater aber nicht gehorchte, so kann doch dem Vater und der christlichsozialen Partei daraus kein Vorwurf gemacht werden. Es kommt ja auch in gut sozialdemokratischen Familien vor, daß der Sohn beispielsweise ganz anders denkt als der Vater, daß der Vater überzeugter Sozialdemokrat und der Sohn ein Monarchist oder gar Legitimist ist. Man kann aber daraus doch dem Vater oder gar der sozialdemokratischen Partei nicht den Vorwurf machen, daß sie das sozialdemokratische Programm verletzt hätten. Also nur gleiches Recht für alle und damit ist auch der zweite Fall glatt erledigt.

Bevor ich nun zu meiner eigentlichen Aufgabe, zur Besprechung der Reden, welche sich auf die Landesfinanzen beziehen, übergehe, fühle ich mich verpflichtet, die Ehre zweier hochangesehenen Männer, die nicht diesem hohen Hause angehören, zu verteidigen. Es sind dies der Gutsbesitzer Herr Vizebürgermeister Hermann Hofner in Knittelfeld und der Präsident der Finanzlandesdirektion Herr Dr. Otto Pflieger.

Der Herr Abg. Aulf behauptete hier in seiner Rede, daß Herr Hofner seinen Arbeitern das Krankenkassengeld wohl abziehe, daß er das Geld aber nicht abführe oder erst dann abführe, wenn er gemahnt werde. Herr Hofner erfuhr aus der Zeitung von dieser Äußerung und teilte mir auf das hin sofort schriftlich mit, daß die Behauptungen des Herrn Abg. Aulf nicht auf Wahrheit beruhen und daß Herr Abg. Aulf noch vor einem anderen Forum Gelegenheit haben wird, seine Behauptung zu wiederholen und selbe, wenn es möglich ist, zu beweisen. Ich bringe das dem hohen Hause zur Kenntnis.

Der Herr Abg. Leichin sagte in seiner Rede, daß der Präsident der Finanzlandesdirektion Herr Dr. Otto Pflieger dem Herrn Landeshauptmann Dr. Rintelen behilflich sei bei der Abfassung des Steuerbekennnisses, damit die Steierbank nicht zu viel zahlen müsse. Diese Worte bedeuten eine schwere Anschuldigung gegen einen hochachtbaren Mann und tadellosen Beamten, den man auf diese Weise um seine Existenz bringen könnte. Es ist nun sehr bezeichnend, daß laut Zeitungsmitteilungen auf diese Angriffe hin sofort der gesamte Beamtenkörper der Finanzlandesdirektion ohne Unterschied der Partei bei Herrn Präsidenten Dr. Pflieger erschien, gegen die Äußerungen des Herrn Abg. Leichin Protest einlegte und ersteren

des unbedingten Vertrauens der gesamten Beamenschaft versicherte. Wenn Herr Abg. Leichin weiter erklärte, daß Herr Präsident Dr. Pflieger Verwaltungsrat der Steierbank ist, so ist das natürlich ebenso unwahr und beweist nur, wie leichtfertig hier im hohen Hause mitunter Behauptungen aufgestellt werden, ohne auch nur den Versuch eines Beweises zu erbringen und wie wenig ernst daher manche Reden zu nehmen sind.

Damit komme ich nun zur Behandlung jener Reden, welche sich auf das Budget und auf die Landesfinanzen beziehen. Da wurde nun gleich anfangs von einem Redner behauptet, im ganzen Budget sei kein System zu erkennen, es sei ein Budget der Systemlosigkeit. Der gleiche Redner sagte aber gleich darauf: Die Herren Rintelen und Prisching verstehen es gut, dort Ausgaben zu machen, wo es ihnen paßt. Ich meine nun, mit dieser Sage hat der genannte Redner ja ausdrücklich zugegeben, daß System im Budget ist, freilich kein sozialdemokratisches System, wie es sich der betreffende Redner gewünscht hätte. Als Beweis für die behauptete Systemlosigkeit des Budgets führte der gleiche Redner den Umstand an, daß wohl ein Betrag für Obstbaumwärterkurse eingestellt sei, daß aber die Eisenbahntarife gleichzeitig so hoch seien, daß die Bauern das Obst nicht verwerten könnten. Darauf antwortete ich, daß die Festsetzung der Bahntarife nicht in meine Kompetenz fällt, und damit die ganze Sache einen heiteren Beigeschmack erhalte, hat der betreffende Redner gleichzeitig jenem Herrn in der Landesregierung in vollem Ernste die besondere Anerkennung ausgesprochen, welcher die Bahntarife zu regeln hat. Ich glaube, jede weitere Bemerkung ist hier überflüssig.

Als weiteren Beweis für die Systemlosigkeit des Budgets nannte der gleiche Redner den Umstand, daß die Auslagen für Volks- und Bürgerschulen nur um 15 Prozent, die Ausgaben für Landeskultur aber um 180 Prozent in diesem Jahre gestiegen seien.

Ich antwortete darauf, daß gerade hierin klar und deutlich ein System zu ersehen ist, nämlich das System, einerseits dort Ausgaben zu machen, wo es unbedingt notwendig ist, und das traf auf dem Gebiete der Landeskultur zu, weil dort bisher noch sehr wenig geschehen war, und andererseits mit neuen Ausgaben zu sparen, wo es möglich ist, und das traf bei den Volks- und Bürgerschulen zu, weil auf diesem Gebiete schon viel geleistet worden war. Ich bemerke, daß beispielsweise in den wenigen Jahren, in denen Herr Landesrat Paul und ich in der Landesverwaltung sind, mehr Bürgerschulklassen errichtet wurden, als früher in zehn oder fünfzehn Jahren. Der früher erwähnte Herr Redner meinte auch, daß durch die Errichtung der landwirtschaftlichen Schule auf der Pfarrpfründe Pischelsdorf der dortige Pfarrhof saniert werden mußte. Ich kann mitteilen, daß auch das nicht richtig ist; der Pfarrhof war in bestem Bauzustande. Die Schule wurde deshalb dort errichtet, weil der Ort, die Grundstücke usw. hiezu hervorragend geeignet waren und weil die Errichtung mit verhältnismäßig geringen Mitteln möglich war — also ein vernünftiges Sparsystem.

Von verschiedenen Rednern wurde die Zollfrage berührt und von unserer Partei eine diesbezügliche programmatische Erklärung verlangt. Ich bin in der Lage, heute schon eine solche Erklärung abzugeben, obwohl diese Sache eigentlich nicht in den Landtag gehört. Unser christlichsoziales Programm in dieser Frage lautet: Gleichberechtigung. Hat die Industrie Schutzzölle, so muß sie auch die Landwirtschaft erhalten, verzichtet die Industrie auf Schutzzölle, so verzichtet auch die Landwirtschaft auf dieselben. Nur eines könnte die Landwirtschaft nicht vertragen, daß eine nämlich, daß die Industrie durch Zölle geschützt sei, während man die Landwirtschaft schutzlos läßt. Das wäre nicht zu ertragen; so also sieht unser zollpolitisches Programm aus.

Besonders beipflichten möchte ich an dieser Stelle jenem Herrn Redner, der auf die allzu strenge Handhabung der Forstgesetze hingewiesen hat. Hier geschehen die unglaublichsten Dinge. Die Schaffung der notwendigen Weidegelegenheiten ist ein Gebot der Notwendigkeit, wenn unsere Vieh- und Milchwirtschaft florieren soll. Der übertriebene Schutz des Waldes auf hochgelegenen Alpen ist irrationell, wenn das Holz dort keine Verwertung hat. Entweder muß die Handhabung der Forstgesetze in Zukunft eine andere sein oder die Forstgesetze selbst müssen geändert werden.

Von mehreren der Herren Redner wurde in der Debatte bemängelt, daß in das Budget kein Posten für Wohnungsfürsorge eingesetzt sei, als beispielgebend wurde in dieser Hinsicht auf Wien verwiesen, das große Summen zur Erbauung von Wohnungen aufwende.

Höher Landtag! Ich habe über diesen Gegenstand schon einmal gesprochen, ich will dies heute nochmals, und zwar etwas ausführlicher tun.

Es ist mir wohl bekannt, daß die Wohnungsnot groß ist und daß die Wohnungslosen leider schlimm daran sind. Es wäre sehr wünschenswert, daß hier Abhilfe geschaffen werde, leider fehlen aber vielfach die Mittel, um jetzt sofort alles gutzumachen, was in zehn Jahren versäumt wurde; insbesondere fehlen dem Lande hiezu die Mittel. Zudem ist die Wohnungsfürsorge Aufgabe der Gemeinden und des Bundes, nicht aber des Landes. Hätte das Land die Mittel, so könnte es sich an diesem Werke ja auch beteiligen, leider fehlen dem Lande aber die Mittel hiezu. Das Land hat ganz bestimmte, vom Gesetze vorgeschriebene Aufgaben zu erfüllen; hiezu ist das Land rechtlich verpflichtet. Nun reichen aber die Mittel des Landes mitunter nicht einmal so weit, um diese Pflichtaufgaben zu erfüllen, ich erwähne beispielsweise die Subventionierung der Bezirke. Unter solchen Umständen kann das Land aber nicht daran denken, auch noch neue Aufgaben zu übernehmen, zu denen es gesetzlich nicht verhalten werden kann. Der Hinweis auf Wien ist nur eine Bestätigung meiner Behauptung, daß die Wohnungsfürsorge Aufgabe der Gemeinden ist, denn Wien ist in erster Linie Gemeinde! (Regner: „Wien ist zuerst Land und dann erst Gemeinde!“)

Wenn darauf verwiesen wird, daß Wien wohl imstande sei, das für die Wohnungsfürsorge notwendige Geld aufzubringen, so antworte ich darauf, daß Wien als Weltstadt, als Handelszentrum von Mitteleuropa

und als Sitz vieler reicher In- und Ausländer ganz andere Steuermöglichkeiten hat als unser Land Steiermark. Zudem hat Wien eine Doppelstellung, es ist nicht nur Land, sondern auch Gemeinde, und in dieser zweiten Eigenschaft verfügt es über Einnahmequellen, welche dem Lande nicht zur Verfügung stehen. Zudem würden manche Steuern, die in Wien erträgnisreich sind, in Steiermark ganz unrentabel sein, weil bei der geringen Zahl der Steuerobjekte die Einhebung mehr kosten würde, als die ganze Steuer trägt. Das gilt vielfach hinsichtlich der sogenannten Luxussteuern, die übrigens auch in Wien nur einen kleinen Bruchteil der übrigen Steuereingänge ausmachen.

Damit bin ich also bei der Bedeckungsfrage angelangt.

Was nun diese Frage betrifft, so wurde vor allem an einer Steuer heftig Kritik geübt, die ich selbst vor Beginn der Beratungen des Voranschlages im hohen Landtage zurückgezogen habe, nämlich an der Landesverbrauchsabgabe, die nach meinem ursprünglichen Vorschlage der in Tirol seit vielen Jahren bestehenden Getreideabgabe und der in Salzburg erst vor kurzem eingeführten Schulabgabe nachgebildet werden sollte. Ich habe schon bei der Beratung im Finanzausschusse, als ich die Einführung dieser Abgabe empfohlen habe, kein Hehl daraus gemacht, wie schwer mir gerade dieser Vorschlag fiel, wie sehr ich mir bewußt war, durch diese Steuer breite Massen der Bevölkerung empfindlich zu treffen. Wenn ich mich dessenungeachtet veranlaßt gesehen habe, diese Steuer vorzuschlagen, so tat ich dies lediglich deshalb, weil ich im Zeitpunkte, als ich diesen Vorschlag machte, keinen anderen Ausweg sah, um die erforderlichen Einnahmen zu beschaffen, die zur Bedeckung der auch vom Finanzausschusse als unumgänglich notwendig erkannten Ausgaben unbedingt benötigt werden.

Ich habe bei Beratung des Voranschlages im Finanzausschusse wiederholt darauf hingewiesen, daß sich unter den Ausgaben zahlreiche befinden, die ihrer Natur nach im Anlehenswege zu bedecken wären, weil sie entweder eine Vermehrung des Landesvermögens darstellen oder doch so umfangreiche Arbeiten zum Gegenstande haben, daß ihre Bedeckung nicht aus den laufenden Einnahmen zu bestreiten ist, vielmehr die Überwälzung der mit diesen Ausgaben für die Bevölkerung verbundenen Belastung auf mehrere Generationen gerechtfertigt erscheint. Wenn ich trotz dieser Erkenntnis den Unterschied zwischen ordentlichem und außerordentlichem Erfordernisse, der in gewöhnlichen Zeiten eine Selbstverständlichkeit bildete, fallen gelassen und mich bemüht habe, die gesamten Erfordernisse durch laufende Einnahmen zu bedecken, so geschah dies, wie ich ebenfalls im Finanzausschusse wiederholt betont habe, lediglich deswegen, weil nach den mir damals zugekommenen Mitteilungen die Aufnahme eines Landesanlehens unmöglich erschien, ich daher gar keine andere Wahl hatte, als sämtliche Ausgaben durch laufende Einnahmen zu bedecken.

Ein glücklicher Zufall fügte es, daß unmittelbar vor Beratung des Voranschlages im hohen Landtage sich die Aussicht eröffnete, daß es doch möglich sein werde, ein Landesanlehen zu erhalten. Sofort, als ich von

dieser Möglichkeit erfuhr, zögerte ich keinen Augenblick, diesem Plan zuzustimmen, den ich aus zwei Gründen auf das lebhafteste begrüßte.

In erster Linie gab mir die Möglichkeit der Aufnahme eines Landesanlehens die Freiheit in meinen Entschlüssen wieder. Ich konnte die von mir selbst als äußerst unsozial empfundene Landesverbrauchsabgabe zurückziehen, da ich ja bei der nun möglichen Unterscheidung zwischen ordentlichem und außerordentlichem Erfordernisse der Bevölkerung nur die Bedeckung der laufenden Ausgaben im Wege der Besteuerung auflasten brauche und hoffen konnte, die Bedeckung der außerordentlichen Erfordernisse im Anlehenswege zu finden.

In zweiter Linie begrüße ich die Aufnahme eines Anlehens deshalb, weil unter dem Drucke der Verhältnisse im Landesvoranschlage nur die allernotwendigsten und allerdringendsten Ausgaben Platz gefunden haben, während viele Ausgaben, die sachlich vollkommen gerechtfertigt wären, die geradezu einem dringenden Bedürfnisse entsprechen, zurückgestellt wurden. So sehr ich nun im Gefühl meiner Verantwortlichkeit immer dafür eingetreten bin, daß gespart werde, und so sehr ich mir auch bewußt bin, daß auch im Falle der Aufnahme eines Anlehens jede unnötige Ausgabe vermieden werden muß, so mußte ich mir doch sagen, daß mit Rücksicht auf die mangelnde Bedeckung leider viele Ausgaben zurückgestellt werden mußten, die alles eher als eine Verschwendung dargestellt hätten, ja, daß auch Ausgaben nicht gemacht werden konnten, die vom Standpunkt einer ordentlichen Wirtschaft als dringend notwendig bezeichnet werden müssen. Es ist nicht wahr, daß jede Zurückstellung von Ausgaben auch eine Ersparung bedeutet. Im Gegenteil gibt es gewisse Fälle — und ich muß leider zugeben, daß unter dem Drucke der Verhältnisse solche Fälle auch in der Landesverwaltung vorgekommen sind —, es gibt Fälle, in denen es geradezu eine Verschwendung bedeutet, wenn notwendige Ausgaben nicht rechtzeitig gemacht werden. Es wurden, wie ich unumwunden zugeben muß, bisher solche Ausgaben verabsäumt, die im Interesse des Landesvermögens, im Interesse der Erhaltung der Landesgebäude und Landesanstalten notwendig gewesen wären, es wurden aber in einem noch größeren Ausmaße solche Ausgaben verabsäumt, die im Interesse der Volkswirtschaft unseres Landes hätten gemacht werden sollen. In beiden Richtungen das Versäumte nachzuholen, wird die Aufnahme eines Landesanlehens Gelegenheit bieten. Um in dieser Hinsicht zielbewußt vorzugehen, um planmäßig alles das nachzuholen, was während des Krieges und in der Umsturzeit versäumt wurde und was auch später aus Mangel an erforderlichen Mitteln nicht gemacht werden konnte, habe ich selbst die Aufstellung eines großzügigen Investitionsprogrammes angeregt. Ich habe bereits im kurzen Wege mit den einzelnen Referaten der Landesregierung Fühlung genommen, um die Unterlagen für die Aufstellung eines solchen Programmes zu schaffen, ich habe insbesondere auch das Landesbauamt beauftragt, eine Zusammenstellung aller notwendigen und wünschenswerten Investitionen zu machen. Ich werde mich nicht darauf beschränken, das von mir ausge-

arbeitete Investitionsprogramm der Landesregierung zur Genehmigung vorzubringen, sondern ich werde dieses Programm auch dem Finanzausschusse ehebaldigst zur Beratung und Beschlußfassung unterbreiten, weil ich der Anschauung bin, daß es nur dann möglich ist, ein Programm zu erstellen, das wirklich allen Bedürfnissen der Landesverwaltung und der Volkswirtschaft unseres Landes entspricht, wenn der Kreis, in dem dieses Programm beraten und beschlossen wird, ein möglichst großer ist. Ich werde mich gleichzeitig mit der Aufstellung des Arbeitsprogrammes selbstverständlich auch in der Richtung bemühen, daß die Verhandlungen, betreffend die Aufnahme eines Landesanlehens, zu einem glücklichen Abschlusse geführt werden, und werde selbstverständlich dann, wenn sowohl das Programm ausgearbeitet als auch die Verhandlung über die Darlehensaufnahme beendet ist, dem hohen Landtage die ganze Angelegenheit zu endgültiger Beschlußfassung unterbreiten.

Wenn es uns tatsächlich gelingen sollte, ein Landesanlehen aufzunehmen, das die Durchführung des großzügigen Investitionsprogrammes zu verwirklichen gestattet, das mir vorschwebt, dann würde dies nicht nur eine Entlastung für die Steuerträger bedeuten, die vorläufig nur für die laufenden Ausgaben aufzukommen hätten, dann würde dies nicht nur eine Gesundung der Landesverwaltung ermöglichen, die in die Lage versetzt würde, in reicherm Ausmaße als bisher Ausgaben im Interesse des Landesvermögens und im Interesse der Volkswirtschaft des Landes zu machen, sondern dann würde dies auch eine Befruchtung unserer Volkswirtschaft in einem Ausmaße bewirken, das über das unmittelbar ins Auge gefaßte Ziel weit hinausgeht. Es wäre, um dies an einem konkreten Beispiel zu erläutern, nicht nur im Interesse der Erhaltung und Fortführung der Landes-Irrenanstalt Feldhof gelegen, wenn durch eine planmäßige Investitionsarbeit eine Gesundung der in dieser Anstalt infolge der Versäumnisse vieler Jahre herrschenden unheilvollen Verhältnisse herbeigeführt würde, es würde durch die geschaffene Arbeitsgelegenheit zugleich die Arbeitslosigkeit vermindert und allen Unternehmungen, die sich an diesen Investitionsarbeiten beteiligen, eine neue Verdienstmöglichkeit erschlossen werden. Es würde dadurch mittelbar die Steuerkraft der Bevölkerung gehoben und der Eingang an Steuern zugunsten des Landes gesteigert werden. Wenn, wie es ja wahrscheinlich ist, die Aufnahme dieses Anlehens im Auslande erfolgen sollte, dann käme noch der weitere Vorteil hinzu, daß fremdes Kapital in unser unter der Kapitalsnot so schwer leidendes Land hereinströmen würde. Diese vom allgemein volkswirtschaftlichen Standpunkte äußerst begrüßenswerte Nebenwirkung erscheint mir als ein weiterer, nicht zu unterschätzender Vorteil der Bedeckung der außerordentlichen Erfordernisse im Anlehenswege gegenüber der Aufbringung der erforderlichen Mittel durch Steuern.

Während im Falle der Aufbringung der für Investitionen erforderlichen Mittel durch Steuern diese Mittel zunächst der Volkswirtschaft entzogen werden müssen und erst späterhin ihr wieder zurückgestellt werden, während jede Steuererhöhung naturgemäß

eine Verteuerung unserer Produktion, eine Verminderung unserer Konkurrenzfähigkeit und dadurch mittelbar eine Verschlechterung unserer Zahlungsbilanz zur Folge hat, führt die Aufnahme eines Auslandsanlehens neue Mittel unserer Volkswirtschaft zu, vermindert die drückende Kapitalsnot und trägt dazu bei, unsere Produktion zu heben.

Das Hauptübel, unter der jede Art von Produktion bei uns zu leiden hat, das Hauptübel das einer Sanierung unserer Volkswirtschaft entgegensteht, ist der Mangel an Kapital, der sich in der Schwierigkeit äußert, Geld für Produktionszwecke zu beschaffen, und der, wenn Geld überhaupt erreichbar ist, zu einer derartigen Verteuerung des Zinsfußes geführt hat, daß eine nutzbringende Verwendung dieses Geldes nahezu ausgeschlossen ist. Während es früher möglich war, bei genügender Sicherstellung Geld ohne jede Schwierigkeit zu einem mäßigen Zinsfuße zu erlangen, ist heute Geld auf lange Frist überhaupt nicht und kurzfristig nur zu einem Zinsfuße zu erhalten, der es meist überhaupt unmöglich macht, eine vom Standpunkte des einzelnen Unternehmers sowie auch vom Standpunkte der Allgemeinheit äußerst wünschenswerte Investition durchzuführen.

Während früher jeder Hausbesitzer Schäden an seinem Hause, auch wenn er selbst nicht über die genügenden Mittel verfügte, leicht beheben konnte, weil ihm jede Sparkasse Geld zu einem mäßigen Zinsfuße zur Verfügung stellte, ist für ihn heute Geld meist überhaupt nicht oder doch nur zu einem Zinsfuße erhältlich, der in seiner Auswirkung die Kosten der Instandsetzungsarbeiten vervielfacht.

Während früher jeder Bauer, der seine Wirtschaft ausgestalten wollte, der sich eine landwirtschaftliche Maschine anschaffen oder sonst eine Verbesserung vornehmen wollte, das hiezu erforderliche Geld gegen Verpfändung seines Grundes aufnehmen konnte, muß er heute von der Aufnahme eines Darlehens und dadurch auch von der geplanten Anschaffung oder Verbesserung absehen, weil es ihm entweder überhaupt unmöglich ist, das hiefür erforderliche Geld zu erhalten oder im günstigsten Falle der Zinsfuß so hoch bemessen wird, daß sich die Anschaffung oder Verbesserung in ihrer finanziellen Auswirkung vielfach als unwirtschaftlich erweist.

Am härtesten werden aber durch die herrschende Kapitalsnot und die hiedurch hervorgerufene unnatürliche Hinaufschraubung des Zinsfußes jene Kreise getroffen, die von vornherein darauf angewiesen sind, bei ihrer Befähigung auch fremdes Geld zu verwenden, also insbesondere Handel, Gewerbe und Industrie. Fast täglich erfolgen in diesen Kreisen Zusammenbrüche, die einzig und allein darauf zurückzuführen sind, daß das für die Fortführung des Betriebes erforderliche Geld entweder überhaupt nicht oder doch nur zu einem Zinsfuße beschafft werden konnte, der das Unternehmen langsam, aber sicher dem Untergange entgegenführt.

Der Ausgangspunkt der Krisis, in der wir uns heute befinden, ist zweifellos der Mangel an Kapital. Es ist eine Tatsache, daß durch den Krieg und dessen Folgeerscheinungen und insbesondere durch die Zerreißung des früher bestandenen großen einheitlichen Wirt-

schaftskörpers unsere Volkswirtschaft soviel an Werten eingebüßt hat, daß es unmöglich erscheint, aus eigener Kraft eine Gesundung herbeizuführen. Die Volkswirtschaft kann daher fremde Hilfe nicht entbehren; die Volkswirtschaft ist daher darauf angewiesen, das, was ihr fehlt, nämlich das zur Fortführung der Betriebe erforderliche Kapital, sich aus dem Auslande zu beschaffen. Der ungeheure Unterschied zwischen dem bei uns geltenden und dem ausländischen Zinsfuße ist naturgemäß ein mächtiger Anreiz für das ausländische Kapital, sich bei uns zu betätigen. Die Gewinnung ausländischen Kapitals ist aber zugleich auch das einzige Mittel, um einen allmählichen Abbau des für alle Zweige unserer Volkswirtschaft verhängnisvollen Zinsfußes zu ermöglichen.

Fremdes Kapital zu gewinnen wird aber nur dann möglich sein, wenn es uns gelingt, das Vertrauen der ausländischen Kapitalisten zu erringen, wenn es uns gelingt, den ausländischen Kapitalisten die Überzeugung beizubringen, daß sie bei uns ihr Geld nicht nur ertragsreich, sondern vor allem auch sicher anlegen können.

Nach meiner Überzeugung ist es daher ein dringendes Gebot, im Interesse unserer gesamten Volkswirtschaft alles zu vermeiden, was irgendwie dazu angetan sein könnte, das fremde Kapital abzuschrecken, und alles zu tun, was geeignet ist, fremdes Kapital heranzuziehen.

Ich verkenne keineswegs, daß der Betrag von 200 Milliarden Kronen, der für die Aufnahme eines Landesanlehens in Frage kommt, viel zu gering ist, um an sich allein irgend einen nennenswerten Einfluß auf unsere Volkswirtschaft auszuüben. Ich wollte durch meine Ausführungen vielmehr lediglich dartun, daß wir durch die geplante Aufnahme eines Anlehens uns nicht nur über eine augenblickliche Schwierigkeit in der Ausbilanzierung des Landesvoranschlages hinweghelfen, sondern daß die Aufnahme eines Landesanlehens eine Maßnahme ist, die auch vom allgemein volkswirtschaftlichen Standpunkte aus nur begrüßt werden kann, eine Maßnahme, die sich in der Richtung der so dringend notwendigen Sanierung unserer Volkswirtschaft bewegt.

Es wäre natürlich ein verhängnisvoller Irrtum, wenn man annehmen wollte, daß es möglich sei, die Wirtschaft des Bundes oder die Wirtschaft des Landes dauernd zu sanieren, wenn die Volkswirtschaft dabei zusammenbricht. Die Wirtschaft des Bundes und die Wirtschaft des Landes kann dauernd nur aufrechterhalten werden, wenn es uns gelingt, eine Gesundung unserer Volkswirtschaft herbeizuführen. Jede Maßnahme, die nur eine einseitige Sanierung der Wirtschaft unseres Landes im Auge hätte, die Volkswirtschaft aber schwer schädigen würde, hätte mittelbar schließlich auch eine Schädigung der Wirtschaft des Landes zur Folge.

Ich möchte nun zum Schlusse der Hoffnung Ausdruck verleihen, daß es uns gelingen möge, die derzeit aussichtsreich erscheinende Aufnahme eines Landesanlehens zu einem glücklichen Abschlusse zu bringen, zum Nutzen unseres Landes und zum Nutzen seiner Bewohner. In diesem Sinne ersuche ich Sie um die Annahme des Budgets und um Eingang in die Spezial-

debatte. (Lebhafter Beifall auf der rechten Seite und in der Mitte des Hauses.)

Hauptberichterstatter **Spak** (Schlußwort): Hohes Haus! Die Vertreter aller politischen Parteien haben zum Voranschlag Stellung genommen, und ich möchte konstatieren, daß eine Ablehnung des Voranschlages nicht erfolgt ist. Aus diesem Grunde beantrage ich das Eingehen in die Spezialdebatte. Bezüglich der Behandlung der einzelnen Kapitel möchte ich vorschlagen, daß über Kapitel I bis III von Dr. Enge, über Kapitel IV von Abg. Huber, über Kapitel V von Abg. Peintinger, über Kapitel VI von Präsidenten Steiner, über Kapitel VII von Kollegen Leichin und über Kapitel VIII bis zum Schluß wieder von Abg. Huber Bericht erstattet wird.

Präsident: Es ist der Antrag gestellt auf Eingehen in die Spezialdebatte. Ich bringe diesen Antrag zur Abstimmung und unter einem auch den Antrag des Herrn Berichterstatters über die Form der Behandlung.

(Beide Anträge werden einstimmig angenommen.)

Ich erlaube mir noch mitzuteilen, daß zwei Beschlußanträge eingebracht wurden, einer von den Abg. Wihan, Hartleb und Genossen und einer vom Finanzreferenten. Ich werde diese beiden Beschlußanträge gelegentlich der Beratung über die Bedeckungsvorlagen zur Verhandlung bringen.

Wir kommen zu Kapitel I bis III. Berichterstatter ist der Herr Abg. Dr. Enge.

Berichterstatter **Dr. Enge**: Hoher Landtag! Ich habe im Namen des Finanzausschusses bei der Spezialdebatte Bericht zu erstatten über Kapitel I bis III, und entsprechend der Anregung, beziehungsweise dem eben gefaßten Beschluß dieses hohen Hauses, erlaube ich mir, den Bericht über alle drei Kapitel unter einem zu erstatten; um Wiederholungen zu vermeiden, möchte ich mir gestatten, die Mitglieder des hohen Hauses einzuladen, bei dem Berichte, und zwar nicht nur bei meinem Berichte, sondern auch bei den übrigen Berichten zur Hand zu nehmen erstens die Beilage Nr. 15 mit dem Voranschlag des steiermärkischen Landesfonds, zweitens zu dieser Beilage die Erläuterungen zum Voranschlag und drittens Beilage Nr. 41 mit den Abänderungs-, Beschluß- und Bedeckungsanträgen des Finanzausschusses zum Voranschlag 1924.

Kapitel I, Beilage 1, enthaltend das Erfordernis ohne Bedeckung für die Landesvertretung, Erfordernis für die Mitglieder dieses Hauses und für Hausersfordernisse und Kosten der Sitzungen dieses Hauses. Gegenüber dem Ziffernerfordernis im Voranschlag wurden nach den im Finanzausschusse abgehaltenen Beratungen diese Ziffern nachstehend genehmigt: Das Erfordernis im Kapitel I beträgt 3.180.869.000 K ohne Bedeckung. Hiezu ist noch zu bemerken, daß ich im Namen des Finanzausschusses den Antrag zu vertreten habe, die Bezüge der Abgeordneten dieses Hauses einheitlich mit Wirkung vom 1. Jänner 1924 mit zwei Drittel der Bezüge der Bundesräte festsetzen zu wollen.

Kapitel II, enthaltend das Erfordernis und die Bedeckung über die Landesverwaltung, Bezüge der Funktionäre der Landesregierung und der Beamtschaft der Zentralämter und der kleineren dazu notwendigen Er-

fordernisse. Nach dem Beschlusse des Finanzausschusses ergibt sich eine Änderung der Endziffern in nachstehender Weise. Das gesamte Erfordernis der Landesverwaltung beträgt 15.976.100.000 K mit einer nunmehrigen Bedeckung von 3.252.395.000 K, also ein unbedeckter Abgang von 12.723.705.000 K.

Kapitel III, Polizei, enthaltend vier Titel. In Beilage Nr. 3, Titel 1, Schubwesen, kommt ein Gesamterfordernis von 142.000.000 K und eine Bedeckung von 22.000.000 K zum Ausdruck, daher zu bedeckender Abgang 120.000.000 K. — Titel 2 des Kapitels Polizei in der Beilage Nr. 4 enthält das Erfordernis und die Bedeckung über die Zwangsarbeits- und Besserungsanstalt in Messendorf mit folgenden Schlußziffern: Erfordernis 851.480.000 K, Bedeckung 200.640.000 K, daher unbedeckter Abgang 650.840.000 K. — Titel 3, Zwangsarbeitsanstalt in Lankowitz mit einem End-erfordernis von 293.350.000 K und einer Bedeckung in gleicher Höhe, so daß diese Post ausbilanziert erscheint. — Titel 4 ist schließlich und endlich eine ziffernmäßige Zusammenfassung der Verpflegs- und Regiekosten für steiermärkische Zwänglinge, hervorgegangen aus dem Erfordernisse für Lankowitz und Messendorf, mit folgenden Endziffern: Erfordernis 150.895.000 K, Bedeckung 1.200.000 K, und unbedeckter Abgang 149.695.000 K. — Das Kapitel III, Polizei, schließt daher zusammenfassend mit einem Erfordernisse von 1.437.725.000 K und einer Bedeckung von 517.190.000 Kronen, so daß es also einen unbedeckten Abgang von 920.535.000 K ausweist.

Ich bitte im Namen des Finanzausschusses, die Kapitel I bis III zu bewilligen. Hiezu wurden im Finanzausschusse folgende Beschlußanträge gefaßt: Zu Kapitel II, Landesverwaltung (liest): „dem Kanzlei-beamten ...“ Wenn das hohe Haus es gestattet, würde ich mir die Verlesung dieser Beschlußanträge, die in der Beilage Nr. 41 unter den zu diesem Kapitel II nachträglich gefaßten Beschlußanträgen enthalten sind, ersparen und verweise ich nur auf die Beschlußanträge hinsichtlich des Kanzleibeamten Walter Tranco und der Kanzleihilfin Mina Kunz und würde ich nur den Antrag stellen, entsprechend meinem Berichte die Kapitel I bis III nach meinen Anträgen bewilligen zu wollen.

Präsident: Ich ersuche nunmehr im Sinne des § 43 der Geschäftsordnung die Herren Abgeordneten, welche zu den Kapiteln I bis III sprechen wollen, sich bei mir zu melden mit der Angabe, ob sie für oder dagegen sprechen. (Nach einer Pause.) Es meldet sich niemand zum Worte, ich bringe den Antrag des Berichterstatters einschließlich der beiden Beschlußanträge zur Abstimmung.

(Dieser Antrag wird einstimmig angenommen.)

Wir kommen zu Kapitel IV, Verkehrswesen und öffentliche Bauten, Straßen- und Eisenbahnbau.

Berichterstatter Herr Abg. Huber.

Berichterstatter **Huber**: Hohes Haus! Im Namen des Finanzausschusses habe ich die Ehre, Bericht zu erstatten über das Kapitel IV, Verkehrswesen und öffentliche Bauten, Straßen- und Eisenbahnbau. Zu

diesem Kapitel möchte ich mir erlauben zu sagen, daß in den Abänderungs-, Beschluß- und Bedeckungsanträgen auf Seite 4 ein außerordentliches Erfordernis für den Eisenbahnbau Friedberg—Pinkafeld enthalten ist, das mit 1.5 Milliarden Kronen in zwei Jahresraten, daher für 1924 und 1925 mit je 750.000.000 K eingestellt ist.

Dieses Kapitel IV beansprucht einen Aufwand für Straßen- und Eisenbahnbau von 8.150.000.000 K, eine Bedeckung hierfür ist nicht vorhanden, daher ist ein Abgang von 8.150.000.000 K zu verzeichnen.

Ich bitte das hohe Haus um Annahme dieses Kapitels.

Präsident: Zum Worte gelangt als erster Redner Herr Abg. Ruschak.

Ruschak: Hoher Landtag! Auf die Ausführungen des Herrn Abg. Dr. Oberegger zurückgreifend, bin ich gezwungen, bei diesem Kapitel neuerdings in Erinnerung zu rufen, was ich anlässlich der Generaldebatte ausgeführt habe, worüber sich Kollege Doktor Oberegger entrüstet hat. Wir haben seinerzeit eine Anfrage bezüglich der Pensionistenanstellungen bei den Landesbahnen, die ich heute wohl nicht notwendig habe, dem hohen Hause neuerdings vorzulesen, gestellt. Kollege Dr. Oberegger hat uns vorgeworfen, daß es unfair sei, die Beamtschaft anzugreifen, indem man hier im hohen Hause diese Daten zur Sprache bringt. Es wird Aufgabe des Herrn Referenten Winkler sein, die Sache eingehend zu beleuchten. Ich habe damals schon festgestellt, daß es kein Akt der Böswilligkeit gewesen ist, sondern vollständig berechtigtes ökonomisches Interesse von Seite des Personals, das die Personalvertretung veranlaßt hat, bei der Verwaltung der Landesbahnen diesbezüglich zu intervenieren. Ich könnte das nachsagen, was Kollege Dr. Oberegger gesagt hat, daß das unsachlich sei und könnte sagen, daß ein sachliches Verhalten auch auf der anderen Seite gefehlt habe. Aber dieses Kapitel gibt uns im allgemeinen Anlaß, zurückzudenken, wie unsere Eisenbahnverhältnisse im Lande Steiermark sind. Leider müssen wir feststellen, daß wir im Budget nur einen Betrag für den Ausbau der Linie Friedberg—Pinkafeld eingestellt finden. Es wäre natürlich unser Wunsch — und ich kann das auch aus den Ausführungen des Herrn Referenten im Eisenbahnausschusse entnehmen, worüber auch im Hause später der Bericht vorliegen wird —, daß ein Resolutionsantrag angenommen wird, daß für die sechs wichtigsten Bahnlinien, die zum Teile bereits im Bau begriffen sind und die jetzt durch Jahre hindurch auf Kosten der Interessenten nur notdürftig erhalten worden sind, ehebalbigst Beiträge zu ihrer Vervollendung eingestellt werden. Eine von diesen Bahnlinien ist die Bahnlinie Feldbach—Gleichenberg. Es wird ohnedies im hohen Hause später ein Antrag des Eisenbahnausschusses vorliegen, der berichtet wird, daß wir den Wunsch haben, daß für diese Bahnlinie auch bei der Bundesregierung entsprechend eingeschritten werden soll. Im allgemeinen kann man wahrnehmen, daß das Land Steiermark von jeher bezüglich Eisenbahnen stiefmütterlich behandelt worden ist. Schon zur Zeit der Monarchie,

obwohl Steiermark industriell auch damals schon zu den bedeutendsten Ländern gezählt hat, konnte man leider finden, daß man zu dieser Zeit einzig und allein der Südbahn das Monopol gegeben hat, in Steiermark Bahnlinien zu besitzen und es immer wieder vorgekommen ist, daß alle übrigen Versuche, Bahnlinien neu zu schaffen, an verschiedenen Widerständen gescheitert sind. So haben wir das Eigentümliche wahrgenommen, daß wir ganze Gebiete haben, die dem Verkehre noch nicht erschlossen sind. Kollege Huber hat nicht mit Unrecht behauptet, daß die Oststeiermark mit Ausnahme der einzigen Verbindung Friedberg—Aspang, einer weiteren Verkehrsdichtigkeit entbehrt und daß diese Gebiete Steiermarks schwer darunter zu leiden haben. Allerdings, meine Damen und Herren, möchte ich darauf verweisen, daß es vielleicht infolge der politischen Einstellung der Vertreter der Oststeiermark schon in früheren Zeiten, im alten Landtage leichter möglich gewesen wäre, die Wünsche so durchzusetzen, daß gerade diese Gebiete nicht so vernachlässigt werden in Bezug auf Eisenbahnen. Ich muß auch bei diesem Kapitel darauf verweisen, daß es sich jetzt neuerdings zeigt, selbst in Obersteiermark, wo wir eine größere Verkehrsdichtigkeit des Eisenbahnnetzes aufzuweisen haben, daß noch eine Reihe wichtiger Verbindungslinien fehlt. Ich möchte darauf verweisen, daß eine solche wichtige Verbindungslinie, deren Ausbau unterblieben ist, die Linie von St. Pölten, Scheibmühl, Kernhof nach Neuberg wäre. Das ist eine sehr bedeutende Linie, wenn sie ausgebaut wird, weil sie vom industriereichen Traisental die Verbindung mit dem gleichfalls industriereichen Mürztale, mit Obersteiermark herstellen würde. Es würde dadurch eine kürzere Verbindung hergestellert, die bedeutend rascher zum Ziele führen und die die Mehrbelastung des Semmerings nicht mehr notwendig machen würde. Wir dürfen nicht übersehen, wenn es dazu kommen sollte, den Wessenen Niederösterreichs noch mehr industriell zu gestalten, daß diese Linie eine große Zukunft hat zur Aufschließung des Westens Niederösterreichs in Bezug auf die Herbeibringung der dortigen industriellen Erzeugnisse. Leider liegen die Verhältnisse so, daß man im Jahre 1880 das erstemal die Vermessung vorgenommen hat und daß dazumal vom Eisenbahnministerium der Linie eine Wichtigkeit beigemessen wurde; im Jahre 1894 war das das zweitemal. Die Linie hatte aber leider das Unglück in einem Gebiete zu liegen, wo die Hofs Jagden des Hauses Habsburg sich befunden haben und die Hofjagdleitung wollte, wie wir erfahren haben, von einem Ausbaue jener Linie nichts wissen. Der Ausbau der Linie ist wiederholt an diesem Widerstande gescheitert. Eine weitere für Obersteiermark wichtige Linie mit einer großen Industriezukunft ist die Linie Knittelfeld—Köflach—Graz. Der Ausbau ist aber technisch schwer möglich und mit großen Kosten verbunden. Aber wenn wir heute diesen Verkehr genauer beobachten, so muß man sich sagen, daß eine Fahrt von Graz nach Knittelfeld eine halbe Weltreise bedeutet. Man darf nicht übersehen, daß durch den Ausbau jener Linie die hochqualifizierte Kohle des Johnsdorfer Beckens viel näher an Graz angeschlossen werden könnte und umgekehrt wieder jene minder-

qualifizierte Kohle, die für die Industrien oben Verwendung finden könnte, näher an Knittelfeld ange-schlossen werden könnte. Es beweist das, daß diese Linie für Obersteiermark sehr wichtig und vorteilhaft wäre. Ich habe erwähnt, daß Herr Abg. H u b e r erklärt hat, daß die Oststeiermark vollständig vernachlässigt ist, wir sehen aber, daß auch die Weststeiermark, wo man sich bemüht, die Bundesregierung an ihr Versprechen zu erinnern, bezüglich des Ausbaues der Kärntner Ostbahnlinie, dies vergeblich tut und wir sehen, daß der Bevölkerung in der Weststeiermark die Eisenbahnlinie von Wies nach Eibiswald leider nicht ausgebaut worden ist. Es haben diesbezüglich schon früher, schon in der Vorkriegszeit, wiederholt Anträge das hohe Haus beschäftigt, es sind wiederholt Anträge vorgelegen, um jenen Orten, die infolge mangels einer Eisenbahnverbindung dem wirtschaftlichen Verdorren ausgesetzt sind, zu helfen. Ich möchte außerdem darauf verweisen, daß wir, wie ich in der Generaldebatte erwähnt habe, den Wunsch hegen, daß diesem Ausbau des Eisenbahnnetzes von Seite der Landesregierung mehr Beachtung geschenkt wird. Die Herren haben vorhin davon gesprochen und der Finanzreferent hat uns angekündigt, daß ein großes Investitionsprogramm in Aussicht genommen worden ist, daß Darlehen in Aussicht genommen sind. Ich möchte von dieser Stelle aus ersuchen, daß bei diesem Investitionsprogramm auch auf jene wichtigen Linien im Eisenbahnbauprogramme, die bereits in Angriff genommen worden sind, Rücksicht genommen wird. Es ist ein Resolutionsbeschuß des gesamten Eisenbahnausschusses gefaßt worden, aller Parteien, wonach ersucht wird, vom nächsten Jahre an eine bestimmte Summe für Eisenbahnbauzwecke zuzuweisen. Es kann nicht dabei bleiben, daß wir nur unsere Wünsche vortragen und uns immer wieder entgegnet wird, hiezu fehlen die Mittel. Wir haben eine ganze Menge von Eisenbahnbauprojekten vorliegen, aber bis jetzt fehlt die Möglichkeit der finanziellen Durchführung. Aber nach und nach kann durch Schaffung eines Fonds, sowie durch die Rücksichtnahme bei dem Investitionsprogramme, das der Herr Finanzreferent angekündigt hat, diesem dringenden Bedürfnisse abgeholfen werden. Der Herr Finanzreferent hat uns das angekündigt und es wird uns um so angenehmer sein, wenn im nächsten Jahre den gesamten Mitgliedern des hohen Hauses durch eine Bilanzübersicht der Landeseisenbahnen nachgewiesen wird, wie die wirtschaftliche Rückwirkung sich auf diesem Gebiete geäußert hat, nachdem der Herr Referent nachgewiesen hat, daß die Landeseisenbahntarife unter die Bundesbahntarife zurückgegangen sind. So viel steht fest, daß das Netz der steirischen Landesbahnen nicht gering einzuschätzen ist, es umfaßt Linien von 160 km Länge, hat heute einen stattlichen Personalstand und es ist daher nicht gleich, wie die wirtschaftliche Entwicklung dieses Unternehmens und seine Rückwirkung auf jene Gebiete, in denen sich diese Linien bewegen, ist.

Ich bitte weiters den Herrn Referenten, mir bekanntzugeben, ob die Betriebskontrolle und deren Einrichtungen auch auf den Landesbahnen existieren. Diese waren seinerzeit bei den Bundesbahnen einge-

führt, sind dann aber mit der Personalvertretung verschmolzen worden, aber ihren Wirkungskreis haben sie mithinübergenommen in die neue Personalvertretung. Ich erinnere mich an die Berichterstattung im Nationalrate, wo sämtliche Berichterstatter zugegeben haben, daß die Kontrolle sehr gute, ersprießliche Früchte gezeitigt habe, daß die Praxis des Personals so manche Wege gezeigt habe, wie besser gearbeitet werden kann, als wenn die Frage rein bürokratisch erledigt wird. Auf diese Frage weise ich neuerlich hin, um zu erfahren, ob auch auf den Landesbahnen diese Erfahrungen gesammelt worden sind. Wenn ich auf jene Dinge zurückgreife, auf den Ausbau der Bahnlinie Neuberg—Kernhof, die in Zukunft eine Bedeutung erlangen wird durch die Aufschließung des westlichen Beckens von Niederösterreich, so möchte ich betonen, daß in diesem Beschlufsantrage des Eisenbahnausschusses auch ausgedrückt wird, daß die Landesregierung die Ermächtigung bekommt, einen entsprechenden Beitrag für die Vorarbeiten leisten zu können. Sämtliche Gemeinden sowie auch alle Interessenten arbeiten fieberhaft, um die Kosten für das Detailprojekt aufzubringen. Nun belaufen sich die Kosten des Detailprojektes fast auf 2 Milliarden Kronen. Die Interessenten allein sind nicht imstande, diese Summe aufzubringen. Ich möchte daher bitten, daß die Landesregierung und die Mehrheit des hohen Hauses diesen berechtigten Wünschen jener Gebietssteile volles Verständnis entgegenbringen möchte. Es muß bezüglich der Eisenbahnen unsere Aufgabe sein, die Passivität derselben, die wir bis jetzt gehabt haben, aufzugeben und darnach zu frachten, was uns finanziell möglich ist, an Erweiterung unseres Eisenbahnnetzes zu schreiten, eine kräftige Initiative zu ergreifen, und auch bei der Bundesverwaltung die nötige Unterstützung zu erreichen.

Es ist weiters aber auch nicht zu übersehen, was von Ihrer Seite schon oft hervorgehoben worden ist, das sind die Straßenverhältnisse in Steiermark. Bei den Bezirksstraßen und auch bei den Bundesstraßen dürfen wir nicht übersehen, daß noch sehr viel nachzuholen ist. Wenn wir unsere Straßenverhältnisse betrachten, so zeigen diese ein trostloses Bild. Ich muß darauf verweisen, daß man, wenn man in den einzelnen Bezirken Versuche macht, die Straßenverhältnisse zu bessern, immer wieder Schwierigkeiten erfährt, und zwar ganz besonders von jenen Interessenten, die die Straßen am meisten zu Grunde gerichtet haben.

(Präsident S c h r e c k e n t h a l übernimmt den Vorsitz.)

Ich glaube, es dürften dem Herrn Landesrat P a u l die Straßenverhältnisse im Gerichtsbezirke Kindberg, siehe Weitjch und Stanz, sehr gut bekannt sein. Wenn wir nun an jene Interessenten herantreten, die besonders die Straßen durch ihr schweres Fuhrwerk zu Grunde gerichtet haben, dann findet man stets taube Ohren. Es muß gewünscht werden und es liegt auch ein diesbezüglicher Antrag im volkswirtschaftlichen Ausschusse vor, dem von allen Parteien zugestimmt werden darf, daß, wenn die Völkerbundkredite frei werden, ein größerer Betrag zur Wiederherstellung des Straßennetzes von ganz Steiermark verwendet werden soll. Ich muß aber auch bei diesem Kapitel

befonen und den Wunsch äußern, daß uns die Landesregierung tatkräftig unterstütze bei den Ansprüchen, die wir an die Interessenten stellen müssen, die diese Straßen benützt haben und die sich den Beitragsleistungen entziehen wollen und bei der Landesregierung Rekurs erheben, wenn von einem Bezirk ein Umlagenbeitrag gefordert wird. Das hohe Haus sieht, daß bei diesem Kapitel: Eisenbahn- und Straßenbau, wenn auch im Budget diesmal für die eine Bahnlinie ein Betrag von 1,5 Milliarden Kronen, beziehungsweise für 1924 750.000.000 K. eingesetzt worden sind, und auch eine Erhöhung des Betrages für das Straßennetz Steiermarks gegenüber 1923 stattgefunden hat, die vorgesehene Beträge doch noch unzulänglich sind und ich bitte daher, daß der Herr Finanzreferent bei diesem Kapitel etwas freigebiger im nächstjährigen Budget sein möchte. (Beifall.)

Präsident: Als nächstem Redner erteile ich das Wort dem Abg. Dr. Enge.

Dr. Enge: Hohes Haus! Das Kapitel Verkehrswesen zerfällt in zwei Teile. Der eine Teil umfaßt das Straßenerfordernis, über dieses wird von unserer Seite noch ein Redner nähere Ausführungen bringen. Der zweite Teil umfaßt das Eisenbahnwesen, und zu diesem Teile möchte ich mir erlauben, einige Worte zu sprechen. Wenn ziffernmäßig im Voranschlage von den steirischen Eisenbahnen nichts zu reden ist, so ist das zu danken der klugen Leistung des Landesisenbahnamtes, das es verstanden hat, einen Ausgleich zwischen Erfordernis und Bedeckung im eigenen Wirkungskreise ohne Unterstützung zu finden. Trotzdem ist es hier am Platze, gewisse Beschwerden der Vergangenheit, insbesondere über die Tarife der in Steiermark laufenden Eisenbahnen vorzubringen. Es war schon in der letzten Zeit zu bemerken, daß die im Lande Steiermark befindlichen Eisenbahnen die verschiedensten Tarife hatten. Die Tarife der Bundesbahn waren abgewichen von jenen der Südbahn und die der Landesbahnen wieder verschieden. Es war für den Eingeweihten — und insbesondere das Land Steiermark hat von diesem Hause auch Mitglieder in die Verwaltung der Lokalbahnen, die im Betrieb des Landes stehen, hineingeschickt — selbstverständlich, daß die Tarife der Landesbahnen und der im Betriebe des Landes befindlichen Lokalbahnen höhere sein mußten, als die der Bundesbahn, weil die Bundesbahn billigere Tarife stellen kann, da die Abgänge der Bundesbahnen vom Staate getragen werden. Die Landesbahnen sind ein Wirtschaftskörper für sich, hier hat der Bund seine freigebige Hand zurückgezogen, und es mußte das Landesisenbahnamt aus eigenem das Erfordernis bedecken. Es blieb nichts übrig, als für die Landesisenbahnen einen höheren Tarif zu erstellen, als wie er für die Bundesbahnen in Geltung war. Die Bevölkerung hat das nur schwer ertragen können. Es schien einer Straffanktion gleich, wenn in einem großen Wirtschaftsgebiete vom Wechsel herab bis Weiz, auf den Lokalbahnen Birkfeld—Weiz und Weiz—Gleisdorf, wo die Eisenbahnen vom Lande betrieben werden, man für jedes Kilo Fracht von Gleisdorf bis Birkfeld 400 K mehr zahlen mußte, als wie bei der Bundes-

bahn, also für jedes Kilo Produkt um 400 K weniger bekommen hat. Sie haben es verstanden und mußten es verstehen, daß im Lande Steiermark niemand da war, der den kolossalen Abgang deckt, wie das der Bund bei den Bundesbahnen getan hat.

Der zweite Grund, warum der Tarif unserer Landesbahnen bisher teurer war, und der noch nicht behoben worden ist, und den ich aufzeigen möchte, ist der, daß der Bund eine 30prozentige Verkehrssteuer einhebt, sowohl vom Fracht- als auch vom Personenverkehr. Nun ist Tatsache, daß der Bund diese 30 Prozent Verkehrssteuer bei den Bundesbahnen zwar rechnerisch durchgeführt, aber nicht eingehoben hat, so daß der Bund — ich kann mich nicht anders ausdrücken — Schmutzkonkurrenz gegenüber den Privatbahnen treiben konnte, so daß die Bundesbahnen 30 Prozent billiger arbeiten konnten. Ich möchte noch darauf hinweisen, daß auch der Bund solche Lokalbahnen, ich glaube in Oberösterreich oder Salzburg, in den Betrieb des Bundes übernommen hat und daß er auf diesen Privatbahnen die 30prozentige Verkehrssteuer wohl in Anrechnung bringt, aber nicht einhebt. Das Land Steiermark aber muß tatsächlich für die Bahn die 30prozentige Verkehrssteuer entrichten. Das ist die Ursache, warum sich unser Tarif bisher so hoch gestellt hat. Wir halten es für unangebracht, daß es gewisse Bahnen gibt, die diese 30prozentige Verkehrssteuer nicht zahlen, während die Landesbahnen und die vom Lande betriebenen Lokalbahnen pünktlich diese Steuer entrichten müssen.

Ich erlaube mir daher im Namen meines Klubs zu diesem Kapitel folgenden Beschlußantrag zu stellen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Referent für die Landesisenbahn wird aufgefordert, mit aller Energie vom Bunde den Nachlaß der 30prozentigen Verkehrssteuer für die steiermärkischen Landesbahnen und die vom Lande Steiermark betriebenen Lokalbahnen zu betreiben.“ (Beifall.)

Präsident: Als nächster Redner gelangt zum Worte der Herr Abg. Gföller.

Gföller: Hohes Haus! Wir haben schon bei Behandlung dieses Kapitels im Finanzausschusse darauf hingewiesen, daß bei allen Anstrengungen zur Beseitigung des bestehenden Straßenzustandes ebenfalls der Faktor Mensch eine bedeutende Rolle spielt, wir haben darauf hingewiesen, daß in einer Reihe von steirischen Bezirken die Straßenwärter außerordentlich nieder entlohnt sind und mit den Löhnen ihr Auslangen nicht finden können. Ich habe selbst Erhebungen über die Bezirksstraßenwärterverhältnisse vorgenommen und da sehe ich Gehälter von 100.000 bis 800.000, strengstensfalls 900.000 K im Monat, wobei es sich nur um verhältnismäßig geringfügige Nebenleistungen handelt, welche den Bezirksstraßenwärtern zugebilligt sind. Wenn wir die Entlohnung der Bezirksstraßenwärter entgegenhalten der Arbeit, die er im Nebenberufe macht und für die er in einzelnen Fällen Naturaldeputate bezieht, so sehen wir, daß er in den überwiegenden Fällen nur eine kleine Zubuße für die

Arbeit im Nebenberufe durch Naturaldeputate hat. Dieses besteht in der Hauptsache darin, daß ihm die Straßenberäumung, die Grasnutzung an der Straßenberäumung, zugewiesen wird. Wenn wir uns nun die finanzielle Lage der Bezirke ansehen, so ist es zum Teile verständlich, daß die Bezirke nach dieser Richtung hin zum großen Teile ihrer Verpflichtung gegenüber diesen Arbeitern nicht nachkommen. Unserer Auffassung nach müßte da das Land helfend eingreifen, weil ja auch das Land nach einer anderen Richtung, besonders im Straßenwesen, den Bezirken beispringt. Wir sind der Meinung, daß, wenn die Straßen in einem derart schlechten Zustande sind, die auch auf die schlechten Lohnverhältnisse der Straßenwärter zurückzuführen ist, weil man von denselben als nicht vollentlohnnte Arbeitskräfte nicht jene Arbeitsleistung verlangen kann, als von vollbezahlten Arbeitskräften. Wir sind der Auffassung, daß, wenn man die bestehenden Straßenverhältnisse ändern will, wir vollentlohnnte Straßenwärter haben müssen, die sich dann mit allen Kräften der Straßenarbeit widmen würden, und es würde die Straßenerhaltung sicher in einem bestimmten Prozentsatze auch billiger kommen. In Niederösterreich sind die Lohnverhältnisse der Straßenwärter schon durch ein Gesetz geregelt. Die Kompetenzabgrenzung zwischen den Straßenausschüssen und der niederösterreichischen Landesregierung sind ziemlich dieselben wie bei uns, und dennoch gewährt die niederösterreichische Landesregierung einen Zuschuß an die einzelnen Bezirke für die Straßenwärterentlohnung und gibt auch Richtlinien an die Straßenausschüsse heraus, in welcher Höhe die Straßenwärter zu entlohnen sind. Ich habe seinerzeit schon einen Antrag eingebracht, daß die Lohnverhältnisse der Straßenwärter einer Regelung zu unterziehen seien. Dieser Antrag ist nach längerer Zeit von der Landesregierung dahin beantwortet worden, daß derzeit in sämtlichen Bezirken Steiermarks 651 ständige Einräumer angestellt sind, daß das Gesamterfordernis für diese im Jahre 1922 rund 393 Millionen Kronen betragen hat. Diese Ziffer ist gegenüber den heutigen Verhältnissen sicher kein Maßstab, da ja inzwischen die Kronenentwertung Fortschritte gemacht hat, weil das Jahr 1922 zum überwiegenden Teile noch in die Zeit der Geldentwertung gefallen ist, so daß nach diesem Schlüssel gegenüber den Verhältnissen in Niederösterreich für 651 ständige Einräumer ein Defizit von ungefähr 7 Milliarden Kronen herauskommen würde. Wenn ich auch annehme, daß selbstverständlich Lohnaufbesserungen gegen die damalige Zeit vorgekommen sind, so beträgt die Differenz gegenüber der Entlohnung der niederösterreichischen Straßenwärter immer noch vielleicht 4 bis 5 Milliarden Kronen. Ich meine, schon aus dieser Differenz können wir ersehen, daß die Verhältnisse der steirischen Bezirksstraßenwärter außerordentlich unangenehm für sie sind. Ich glaube nun, daß es Pflicht des Landtages ist, nach dieser Richtung hin zu zeigen, daß er auch an diese Arbeiter denkt, und wenn eingewendet werden könnte, daß man die Bezirke nicht verpflichten kann, daß sie eine größere Ausgabe für diese Zwecke machen, dem dadurch entgegengetreten werden kann, daß die Zuwendung des Landes im Zusammenhang gebracht wird mit der Lohn-

summe, welche die Bezirke an die Straßenwärter auszahlen, daß jene Bezirke, die ihren Verpflichtungen gegenüber ihren Arbeitsleuten nachkommen, einen größeren Zuschuß erhalten werden als jene, die ihren Verpflichtungen nicht nachkommen, und jene Bezirke, in denen die Straßenwärter schlecht entlohnt sind, werden dann eher geneigt sein, den Straßenwärttern eine Aufbesserung der Löhne zu gewähren, wenn sie wissen, daß sie vom Lande einen entsprechenden Zuschuß erhalten werden. Ich stelle aus diesen Gründen folgenden Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Als Landesbeitrag für die Regelung der Bezüge der Bezirksstraßenwärter wird ein Betrag von 2 Milliarden Kronen eingestellt. Grundsätzlich ist die Beitragsleistung des Landes im Verhältnis zu den verausgabten Lohnsummen der Bezirke zu leisten.“

Ich möchte nur noch kurz darauf hinweisen, daß wir die Angelegenheit nicht so behandelt wissen wollen, wie es sich die Landesregierung bei der Behandlung meines Antrages vorgestellt hat, wo sie den Antrag vorgelegt hat, daß vorläufig von der Erstattung bestimmter Vorschläge Abstand genommen werden soll, sondern daß über die endgültige Regelung der Straßenwärterentlohnung im geeigneten Zeitpunkte Bericht zu erstatten und Anträge zu stellen wären. Ich glaube, wenn ich mir die Stilisierung dieses Antrages ansehe, dann muß ich sagen, ich habe zur Mehrheit der Landesregierung nicht das Vertrauen, daß sie baldigst diesen geeigneten Zeitpunkt für gekommen erachten wird. Allerdings hat der Gemeinde- und Verfassungsausschuß, dem dieser Antrag vorgelegt worden ist, ich möchte sagen, Gott sei Dank, sich zu einem anderen Antrage entschlossen, der den Wünschen der Bezirksstraßenwärter mehr entgegenkommt, welcher aber die finanzielle Regelung nicht vorsieht, und um nun auf der anderen Seite eine Regelung auch auf finanzieller Seite zu ermöglichen, bitte ich, diesen Antrag anzunehmen.

(Präsident Köbl übernimmt den Vorsitz.)

Riemelmoser: Hohes Haus! Herr Abg. R u s c h a k hat sich mit den Straßenverhältnissen in der Oststeiermark beschäftigt und ich muß ihm hierauf folgendes erwidern. Es ist ja richtig, und der Herr Abg. H u b e r, der ja auch in der Generaldebatte zu dieser Frage Stellung genommen hat, hat vollkommen recht, wenn er über die schlechten Straßenverhältnisse in der Oststeiermark geklagt hat. Wenn man aber auf die Gründe des schlechten Straßenzustandes zurückgeht, würde man vollkommen unrecht tun, wenn man den Argumenten des Herrn Abg. R u s c h a k Glauben schenken würde. (R u s c h a k: „Das müssen Sie erst beweisen!“) Der Herr Abg. R u s c h a k braucht sich nur einmal die geologische Karte von Steiermark anzuschauen, dann wird er finden, daß die Verhältnisse in Obersteiermark wohl wesentlich verschieden sind von denen in der Oststeiermark. Wer einmal mit einer Straße etwas zu tun gehabt hat, wird wissen, daß man in Obersteiermark bei Kalkboden viel leichter eine Straße herstellt als in der Oststeiermark, wo wir es mit einem schweren Lehmboden zu tun haben. Wenn wir uns nun die politische Karte ansehen, so finden wir, daß beinahe

in jedem Tale Obersteiermarks eine Reichsstraße durchführt, in der Oststeiermark haben wir nur eine einzige Reichsstraße, die von Graz über Fürstenseld nach Ungarn führt. Wenn nun der Herr Abg. R u s c h a k sagt, die oststeirischen Abgeordneten hätten in früherer Zeit Gelegenheit gehabt, etwas zu leisten, so möchte ich ihm erwidern, daß er nur in den alten Protokollen des steiermärkischen Landtages nachzuschauen braucht, und da wird er finden, daß die Oststeirer in den Landtagen vor dem Kriege in einem viel schlechteren Prozentverhältnisse im Landtage gesessen sind, als heute, wenn man aber mit dem Vorwurf die christlich-soziale Partei treffen will, so kann ich nur sagen, daß wir vor dem Kriege ebenso eine Minorität waren, wie Sie jetzt auf der Gegenseite. (R u s c h a k: „Das stimmt nicht!“) Es ist die Sache aber auch noch auf einen anderen Umstand zurückzuführen, und das ist die leidige Geldfrage. Während des Krieges haben wir für unser Straßenwesen, da die Arbeitskräfte gefehlt haben, nichts tun können. Nach dem Kriege ist die Kronenentwertung gekommen, und Sie wissen ja, daß wenn man einen Bezirksvoranschlag gemacht hat und dann der März oder April gekommen ist und man mit den Arbeiten beginnen wollte, war das, was im Voranschlage enthalten war, viel zu niedrig, was für die Herstellung der Straßen erforderlich gewesen wäre, und wenn wir heute die Geldgebarung der Bezirke anschauen, so müssen wir sagen, daß die Bezirke in die unangenehmste Lage dadurch gekommen sind, daß die Einrichtung der Bezirksvertretungen, der Bezirksverwaltungsausschüsse, sich nur in Steiermark befindet. Dadurch kommt es, daß der Bund an den Bezirken kein Interesse hat und wir an allen diesen Abgaben, die der Bund mit dem Lande und den Gemeinden teilt, keinen Anteil haben, und daher kommt es auch, daß die Kosten der Straßenerhaltung nur von zwei Schichten der Bevölkerung bestritten werden, und davon sind die einen, welche Hausklassen- und Hauszinssteuer zahlen und die anderen die Grundsteuerträger. Wenn wir uns aber die Ausnützung der Straßen anschauen, so sehen wir, daß diejenigen, welche die Grundsteuer zahlen, die Straßen am wenigsten ruinieren. Was Herr Abg. R u s c h a k in der Frage über die Einhebung außerordentlicher Straßenbeiträge gesprochen hat, da muß ich ihm recht geben. Es ist nun nach dem Kriege ein furchtbarer Umstand und ein dornenvoller Weg für jeden Bezirk, wenn man von den Interessenten Beiträge hereinbringen will, und ich begrüße daher die Vorlage der Landesregierung, die durch ein neues Straßenerhaltungsgeß dieser Sache auf den Grund geht und diese langwierige Arbeit etwas abkürzt. Ich meine aber, wir werden die Straßenverhältnisse in der Oststeiermark und in Obersteiermark, wenn wir nur auf die Umlagen angewiesen sind, nicht ändern können, und ich möchte daher zum Schlusse meiner Ausführungen an die Landesregierung das Ersuchen richten, daß man, wenn das große Investitionsdarlehen kommt, dann auch an die steirischen Straßenverhältnisse, insbesondere an die unleidlichen Zustände der oststeirischen Straßen, denken möge.

Wolf: Hohes Haus! In der Generaldebatte hat Herr Landesrat Dr. H ü b l e r bereits seine Befriedi-

gung darüber ausgesprochen, daß es gelungen ist, in das Budget einen Beitrag für die Schulhausbauten im Grenzgebiete aufzunehmen. Ich möchte nun die Gelegenheit der Spezialdebatte benützen, um die Aufmerksamkeit des hohen Hauses auf die Bedürfnisse der Gemeinde Soboth nach einer Straße hinzulenken. Diese Gemeinde im politischen Bezirke Deutschlandsberg ist nach der Grenzfestsetzung Österreich zugesprochen worden. Damals wurde der Bevölkerung die bindende Zusage gemacht, dieses Gebiet mit dem Bezirke Eibiswald durch einen Straßenzug zu verbinden. Das wäre eine natürliche Kommunikation von Eibiswald über St. Oswald nach Soboth bis zur Grenze. Das Gebiet von Soboth selbst hat keine natürliche Verbindung mit dem Hinterlande, mit Eibiswald und Deutschlandsberg, und die Bevölkerung hat sich wiederholt an die maßgebenden Faktoren gewendet. Wir finden nun im Budget einen Betrag von 300 Millionen Kronen eingeseßt. Mit diesem Betrag ist es unmöglich, auch nur die Vorarbeiten zu den Straßenbauten zu beginnen. Gegenwärtig führt ein elender Karrenweg von Soboth über St. Oswald nach Eibiswald. Dazu kommt noch, daß die Straße Eibiswald—St. Oswald im Privatbesitz des Herrn K n i p s ist. Ein ordentlicher Straßenbau würde einen Betrag von 6 Milliarden Kronen (L a n g: „7 Milliarden!“) erfordern. Der Herr Abg. L a n g als Obmann des Bezirksverwaltungsausschusses Eibiswald kennt die Verhältnisse zur Genüge. Wir begreifen, daß es nicht möglich sein wird, gegenwärtig diesen hohen Betrag aufzubringen. Wenn aber hier in dieses Budget nur 300 Millionen Kronen und ins Bundesbudget gar nur 90 Millionen Kronen aufgenommen sind, so wird der Herr Abg. L a n g selbst zugeben, daß man damit nicht einmal mit den Arbeiten wird beginnen können, daß das unmöglich wäre. Wenn schon der volle Ausbau der Straße nicht möglich ist, so wäre es durch Einsetzung eines erhöhten Betrages vielleicht möglich, wenigstens den Ausbau des jetzigen Karrenweges so zu gestalten, daß er nicht ein geradezu unüberwindliches Hindernis für den Verkehr darstellt. Wenn gesagt wird, daß die Verhandlungen zwischen Bund, Land und Bezirk den Bezirk verpflichten sollen, zu diesem Straßenbau 30 Prozent beizusteuern, so ist es für den Bezirk Eibiswald eine Unmöglichkeit, einen solchen Betrag auch nur annähernd aufzubringen.

Ich benütze noch einmal den Anlaß, auf Landesrat Dr. H ü b l e r hinzuweisen, der seine Freude darüber ausdrückte, daß 50 Millionen Kronen für den Schulhausbau in Soboth gegeben wurden. Es ist das gewiß erfreulich, aber mit dem Schulhausbau allein ist es nicht gedient. Gerade ein Fest im Sobother Gebiete, sowie sonstige Veranstaltungen von Deutschnationalen im Vorjahre, war wieder ein Anlaß, um der dortigen Bevölkerung alle möglichen Versprechungen zu machen. Geschehen ist nichts. Die Erregung der Bevölkerung hat dadurch nur noch Nahrung bekommen. Es ist tatsächlich unsere Aufgabe, zu helfen. Wir müssen bei der Budgetdebatte dieses tatsächlich vergessenen Gebietes gedenken, eines Gebietes, das von unserer Steiermark gänzlich abgeschnitten ist. Es wäre ja die Frage, ob dieses Gebiet volkswirtschaftlich für uns überhaupt in Betracht kommt, ob es jemals dem Fiskus einen

Ertrag von 6 oder 7 Milliarden Kronen liefern wird. Ich bezweifle das, ich glaube kaum an ein derartiges Erträgnis. Wenn man aber die Bevölkerung unter dem Hinweis, daß sie ihre nationale Zugehörigkeit betonen muß, zu uns angeschlossen hat, wenn wir so viele und deutliche Versprechungen gemacht haben, daß sie diesen Straßenzug erhalten, so mußte es die Verpflichtung des Landes sein, hier energische Schritte nach vorwärts zu machen. Ich möchte das hier vorbringen, um die Aufmerksamkeit der Landesregierung auf diese müßlichen Verhältnisse im Gebiete von Soboth zu lenken und möchte ersuchen, doch endlich einmal im Einvernehmen mit dem Bunde und der Bezirksverwaltung aus dem Zustande des Überprüfens herauskommen zu trachten. Wenn nur etwas geleistet werden kann in dieser Hinsicht, wird es zumindest zur Beruhigung der dortigen Bevölkerung beitragen. Ich bitte die Herren der Landesregierung, daß sie diesem Drängen der Bevölkerung von Soboth nachgeben mögen und hoffe, daß in dieser Hinsicht das nächste Jahr eine Änderung bringen soll.

Dr. Oberegger: Hohes Haus! Wenn ich über das Verkehrsweisen von Steiermark sprechen soll, so glaube ich, daß es kaum nötig ist, noch viele Worte darüber zu verlieren, daß unsere Verkehrsverhältnisse gewiß die denkbar schlechtesten sind. Ich möchte mich nur mit der Frage der Eisenbahnen befassen. Wenn wir da zwei Gruppen unterscheiden, so möchte ich jene Gruppe Eisenbahnen unterscheiden, die infolge geringerer, leichter aufzubringender Mittel eventuell vom Lande gebaut werden könnten, und dann jene, bei der die Mittel infolge ihrer Größe nicht vom Lande allein, sondern nur im Einvernehmen mit dem Bunde aufzubringen sind. Wir haben uns im Eisenbahnausschusse damit befaßt und haben uns einvernehmlich dafür entschieden, daß gewisse, durchaus begründete und immer gleich ersuchte Bahnprojekte nicht in der Weise behandelt werden, daß wir uns gegenseitig den Rang abzulaufen suchen, sondern wir werden alle diese Projekte seinerzeit nach ihrer Durchführbarkeit prüfen und jenen Weg finden, der dabei der gangbarste ist. Nun möchte ich mich jenen Projekten zuwenden, welche nur vom Bunde aus durchgeführt werden könnten, und zwar deswegen, weil zu große Geldmittel für den Bau erforderlich sein dürften. Immerhin glaube ich, das Land hat die Verpflichtung, deshalb hier einzugreifen, weil für den Fall, als dieser Faktor sich energisch einsetzt, es möglich sein wird, einmal auch diese Bahnbauten wirklich auszuführen. Ich möchte die Aufmerksamkeit des hohen Hauses darauf lenken, daß vom Bunde aus seinerzeit vier Bahnprojekte aufgestellt wurden; ein fünftes ist später dazugekommen; für diese Projekte sind die Mittel von der Regierung versprochen worden, so zwar, daß sie tatsächlich trotz der kolossalen Schwierigkeiten in der Beschaffung der Geldmittel durchgeführt werden sollten. Diese vier Bahnprojekte — das fünfte die kärntnerische Ostbahn — lasse ich augenblicklich weg, weil sie erst im Jahre 1920 zur Sprache kam, wenn der Plan auch zu einer Zeit aufgefaßt ist, da die Notwendigkeit der Durchführung infolge der Volksabstimmung mehr gegeben

war als bei den andern; diese vier Projekte sind die folgenden: Birkfeld—Kettenegg, Hermagor—Kötschach—Mauthen, dann die Linie Landeck—Döfens und die Strecke Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg. Im Jahre 1919 wurde von der Bundesregierung das Versprechen gegeben, daß diese Linien als bereits im Bau befindlich in erster Linie gebaut werden sollen. Die beiden erstgenannten kommen heute nicht mehr in Betracht, weil sie mit Hilfe der Regierung aus Privatmitteln fertiggestellt wurden. Hingegen wurde für die Linie Landeck—Döfens noch in das Budget 1923/24 ein Betrag eingestell für sogenannte Erhaltungsarbeit, während für die Linie Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg dies nicht mehr geschehen ist. Ich möchte darum aufmerksam machen, weil ich glaube, daß hier eine Rechtslage besteht, die ausgenützt werden und tatsächlich zu Erfolgen führen kann. Damit will ich nicht behaupten, daß für andere Linien nichts getan werden soll; ich weiß sehr wohl, daß andere Linien den gleichen Wert besitzen wie diese, ich mache nur aufmerksam, daß hier eine Rechtslage gegeben ist, und ich möchte bitten, darauf Rücksicht zu nehmen. Ich möchte hier schon jetzt bei Behandlung dieses Gegenstandes darauf hinweisen, daß ein Antrag meines Klubs in dieser Frage vorliegt: es handelt sich hier um eine gute, besonders günstige Gelegenheit, unserem Lande hinsichtlich der Verbesserung seiner Verkehrsverhältnisse behilflich zu sein.

Leichin: Hohes Haus! Gelegentlich der Generaldebatte habe ich auf den Widerspruch verwiesen, daß wir beim Kapitel „Landeskultur“ für den Ausbau und die Förderung der Landwirtschaft einen hohen Betrag einstellen, während es andererseits durch die Tarifpolitik des Bundes nicht möglich ist, die Produkte der Landwirtschaft auch an jene Konsumorte zu bringen, die so notwendig nach allen diesen Artikeln hungern. Vor allen Dingen habe ich auf die Obstbauförderung und auch darauf verwiesen, daß vor zwei Jahren Unmengen von Obst zugrunde gegangen sind, weil die Tarife der Bundesbahnen zu hoch sind, so daß es nicht möglich ist, dieses Obst zu einem annehmbaren Preis in die Stadt zu befördern. Nun hat der Herr Landesrat **Prißing** Gelegenheit genommen, zu erklären, daß ich mich an den Bund hätte wenden sollen, weil es eine Sache des Bundes und nicht des Landes ist. Ich möchte den Herrn Finanzreferenten Landesrat **Prißing** daran erinnern, daß ich schon bei der Generaldebatte erklärt habe, daß es sich um Bundesstarife handelt und auch die Landesregierung Gelegenheit nehmen möge, mit dem Herrn Bundesminister über die Herabsetzung der Bundesbahntarife zu verhandeln, damit wir hier nicht Sisyphusarbeit betreiben. Gleichzeitig verweise ich auf den von uns gestellten Antrag, sowie den Zusatzantrag des Abg. **Schreckenthal**, der bei Kapitel V zur Verhandlung kommen wird. In diesem Antrage heißt es: „Die Landesregierung wird aufgefordert, bei der Bundesregierung eine Herabsetzung der Tarife für Obst- und Mosttransporte zu verlangen.“ Ich glaube, die Ausführungen des Herrn Landesrates **Prißing**, daß ich mich an eine falsche Adresse gewendet habe, waren nicht richtig, das bezeugt auch der Antrag, den ich gestellt habe. Außerdem gehen

unsere Landesbahnen nicht durch Gebiete, die sich infolge ihrer Obstkultur besonders auszeichnen. Eine Ausnahme macht das Gebiet Weiz—Birkfeld, und darüber würde sich verhandeln lassen. Denn wenn wir in dem Antrage verlangen, daß mit dem Bunde über die Tarife zu verhandeln sei, so wäre es sicher auch möglich, mit dem Referenten der Landeseisenbahnen darüber zu verhandeln, ob nicht für Obst und Most auf der Eisenbahn Birkfeld—Weiz ebenfalls die Tarife herabgesetzt werden könnten.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch auf etwas anderes verweisen. Es war vor ungefähr fünf Wochen, da hat im „Grazzer Volksblatt“ ein Artikel gestanden, in welchem der Herr Landesrat Winkler angeklagt wurde, daß er eine Protektions- und Begünstigungswirtschaft auf der Murtalbahn betreibe, daß er gewisse Transporte begünstige oder gratis vornehme. Allerdings ist nach ungefähr drei Wochen im „Volksblatt“ eine Berichtigung erschienen, die sehr lendenlarm war. Wir hätten doch ein Interesse, zu erfahren, ob diese Anschuldigungen, die im „Grazzer Volksblatt“ gegen den Herrn Landesrat Winkler erhoben wurden, zu Recht bestehen, denn auch wir könnten es nicht dulden, würden uns ganz entschieden dagegen wehren, wenn von Seite des Herrn Landesrates auf den Landesbahnen eine solche Günstlingswirtschaft oder Protektion betrieben und gefördert wird. Und deshalb stelle ich an den Herrn Landesrat Winkler die Anfrage, was an dem Artikel im „Grazzer Volksblatt“ wahr oder unwahr ist.

Hornik: Hohes Haus! Schon der Herr Abg. Dr. Enge hat die Gründe aufgezeigt, aus denen die Tarife auf den Landesbahnen höhere sind und höhere sein müssen, als jene der Bundesbahnen. Ich stimme diesen Ausführungen vollkommen zu und stimme auch dem zu, daß er den Herrn Eisenbahnreferenten ersucht hat, Sorge zu tragen, daß der Bund wenigstens auf die 30prozentige Verkehrssteuer bei den Landesbahnen verzichtet. Er hebt sie ja auch bei seinen Bundesbahnen nicht ein, er verrechnet sie zwar, aber die Einhebung unterläßt er, und so bleiben die Tarife der Bundesbahnen um diesen Prozentsatz zurück. Es lassen sich diese Tarife der Landesbahnen unmöglich ertragen. Um zu einem speziellen Beispiel überzugehen, so waren in den letzten Monaten, beziehungsweise im vergangenen Jahre die Tarife auf der Murtalbahn von besonderer Höhe.

Es wurde aber inzwischen doch möglich gemacht, die Tarife auf ein normales, erträgliches Maß herunterzudrücken, und heute ist die Bevölkerung mit den Tarifen nicht unzufrieden. Es herrscht aber immerhin eine gewisse Sorge, daß durch die geplante Elektrifizierung der Murtalbahn und durch die Schaffung neuer Industrien im Rahmen der Murtalbahn abermals eine Erhöhung der Tarife wird Platz greifen müssen. Beinahe sicher ist, daß das Land nicht die nötigen Mittel aufbringen wird, um den ganzen Betrag zu erlegen, der auf das Land entfällt und welcher für die Elektrifizierung notwendig ist. Man wird zur Aufnahme eines Darlehens schreiten müssen. Die Verzinsung dieses Darlehens dürfte aber doch große Summen erfordern, und es wird überaus schwer sein,

diese Summe ohne Erhöhung der Tarife zu erwirtschaften. Ich möchte deshalb heute schon diese Besorgnis des oberen Murtales und der Interessenten an der Murtalbahn dem Eisenbahnreferenten und den Mitgliedern der Landesregierung mitteilen und bitten, schon jetzt ihr Augenmerk darauf zu richten, daß durch die geplante Elektrifizierung und Schaffung neuer Industrien nicht abermals eine Erhöhung der Tarife eintreten müsse, und zweitens möchte ich auch den Herrn Eisenbahnreferenten und die Mitglieder der Landesregierung bitten, ihr Augenmerk darauf zu lenken, daß bei einer Neuemission von Aktien die Mehrheit im Verwaltungsrate dem Lande gewahrt bleibt.

Winkler: Hohes Haus! In den letzten Wochen und Monaten war das steiermärkische Eisenbahnwesen, die Landesbahnen sowohl wie die Lokalbahnen, die im Betriebe, beziehungsweise in der Verwaltung des Landes stehen, im Mittelpunkt der öffentlichen Interessen. Andererseits möchte ich feststellen, daß bezüglich der Bahnbauprojekte eine bedeutende Bewegung in Steiermark zu verzeichnen ist. Wir lesen fast jeden Monat von Eisenbahntagen, auf denen diese Projekte besprochen werden, und es haben während der letzten Zeit eine Reihe von solchen Tagungen stattgefunden. Ich habe aus der Debatte, aus den Ausführungen der einzelnen Redner entnommen, daß in den verschiedenen Gebieten, besonders jene, die bisher stiefmütterlich behandelt wurden, daß fast in allen Teilen der Steiermark ein bedeutendes Bedürfnis nach endlicher Erstellung der schon längst fälligen Bahnbauten besteht. Ich erlaube mir daher heute als Referent der Landesregierung für Eisenbahnwesen, um auch gleichzeitig auf die verschiedenen Ausführungen zurückzukommen, ein ausführliches Exposé in dieser Frage, sowie auch über die Betriebsführung und die sonstigen vorgebrachten Beschwerden und Wünsche darzulegen. Vor allem ist in der Besprechung der einzelnen Eisenbahnbauprojekte eine Frage von Tragweite und Bedeutung für das Wirtschaftsleben unseres Landes. Ich erlaube mir, darauf hinzuweisen, daß die Konkurrenz der Gebiete untereinander, um Eisenbahnen zu erhalten, außerordentlich ungünstig wirken kann, wenn nicht eine Zurückstellung auf das volkswirtschaftlich notwendige Maß nach der Leistungsfähigkeit der Körperschaft, die bauen will, stattfindet. Wenn eine gegenseitige Konkurrenz eintritt innerhalb der einzelnen Landesteile, dann habe ich das Gefühl, daß in zehn Jahren mit einem Bahnbau noch nicht begonnen werden kann. Wir müssen uns daher doch vom Standpunkte unseres Landes auf der Basis bewegen, daß jene Linien in Angriff genommen werden, für die erstens das regste Interesse besteht und das größte Bedürfnis vorhanden ist, und andererseits ist es jedenfalls auch eine besondere Pflicht des Landtages, darauf zu achten, daß bereits begonnene Bahnbauten ausgeführt werden, weil sonst der Fall eintreten könnte, daß selbst die Anlagen, die schon geschaffen wurden, auch noch dem Verfall preisgegeben sind.

Das vorausgeschickt, gestatten Sie mir, meine sehr Verehrten, wenn ich nunmehr in eine Besprechung der verschiedenen Projekte eingehe, weil Sie wohl als

Abgeordnete das Recht und das Interesse haben, eine allgemeine Übersicht zu gewinnen. Ich habe auch im Eisenbahnausschusse bereits die Erklärung abgegeben, daß ich nunmehr ein Eisenbahnbauprogramm für Steiermark entwerfen werde, um dasselbe den einzelnen Herren des Landtages zuzumitteln.

Wir wissen, daß in den letzten zehn Jahren, das heißt seit der Zeit, als der Krieg begonnen hat, auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues nicht viel geschehen ist in unserem Lande. Es waren auch die Verhältnisse nicht darnach und auch die Voraussetzungen vielfach nicht gegeben. Man kann sagen, daß der einzige Fortschritt nur der war, daß von Birkfeld nach Ratten eine Industriebahn gelegt wurde, und zwar durch eine Privatgesellschaft unter geringfügiger Beteiligung des Landes, durch die Feistritzaler Bergbaugesellschaft. Es ist jedenfalls hiezu festzustellen, daß diese Bahnlinie in kurzer Zeit erstellt wurde, und es wird Sie interessieren, daß wir in absehbarer Zeit diese Bahn auch dem öffentlichen Verkehre übergeben werden, das heißt, daß die hiefür notwendigen Ausgestaltungen sehr bald in Angriff genommen werden. Es laufen intensive Verhandlungen mit dem Bundesministerium in Wien, so daß es vielleicht möglich sein wird, diese Bahnlinie, die eine ausgesprochene Industriebahn ist, in kurzer Zeit auch dem öffentlichen Verkehre zu überweisen. Damit wird einem dringenden Wunsche jener Bevölkerung, die weit vom Verkehre liegt, entsprochen. Es wäre ein erfreulicher Fortschritt, wenn dieses Gebiet nunmehr auch erschlossen werden könnte.

Wenn wir die Eisenbahnprojekte der früheren Jahre durchsehen und die Berichte der Landesvertretung studieren, wenn wir die Lokalbahnvorlage des Reiches, des Bundesstaates, ansehen, müssen wir feststellen, und es haben auch schon die Abg. Dr. Oberegger und Rutschak darauf verwiesen, daß eine ganze Reihe von vollkommen fertiggetraffierten Linien, mit Detailprojekten und Generalprojekten versehen, vor uns liegt. In erster Linie möchte ich hier aussprechen, und es hat auch der Herr Abg. Rutschak das bereits unterstrichen und ausgeführt, sowie Herr Abg. Doktor Oberegger darauf Bezug genommen, daß die Linie Feldbach—Gleichenberg—Radkersburg an erster Stelle zu nennen ist, weil dort bereits während des Krieges durch die Militärbauleitung 4·5 Kilometer Unterbauarbeiten durchgeführt worden sind und 1·6 Kilometer bereits auch mit dem Oberbau versehen ist. Die Raab ist bereits durch eine Brücke überquert, so daß wir sagen können, ein bedeutender Anfang ist gemacht. Es ist außerordentlich viel geschaffen worden, und es wäre eine Sünde, wenn nicht sehr bald diese Strecke wirklich zum Ausbauen käme, da große Gefahr besteht, daß sonst der schon ausgebaute Teil auch noch dem Verfall preisgegeben erscheint. Es handelt sich nicht nur um die Erschließung des wertvollen Gleichenberger Tales, sondern auch um die Erschließung des volkreichen und wichtigen Gnasfer Gebietes, das durch Errichtung einer Station in Meierdorf dem Verkehre erschlossen würde. Wenn weiters die Bahnlinie bis Radkersburg ausgebaut werden könnte, hätten wir einen direkten Anschluß nach Jugoslawien, da der SHS-Staat sofort nach Kriegsschluß daran-

gegangen ist, die Linie Luffenberg—Friedau auszubauen und diese Bahn bereits vor der Vollendung steht. Wir würden dann von Feldbach in direkter Linie nach Pettau eine vollkommene Verbindung haben. Das Detailprojekt dieser Linie ist ausgearbeitet von der Militärbauleitung. Es stehen schon 4·5 Kilometer Unterbau fertig, die ganze Linie beträgt 15·8 Kilometer, größte Steigung 12·5 Promille, kleinster Bogenhalbmesser 250 Meter, als Hauptbahn 2. Klasse gedacht mit sehr großen Massenbewegungen (Dämme und Einschnitte) und drei Tunnels. Durch geringere Ansprüche könnte der Bahnbau bedeutend verbilligt werden. Im ganzen würde diese Linie, die noch auszubauen ist, bis Gleichenberg auf zirka 46 Milliarden Kronen zu stehen kommen. Die Linie Feldbach—Radkersburg verlängert sich auf 37 Kilometer und würde sich auch die Kostenberechnung um eine entsprechende Summe erhöhen.

Ein dringender Wunsch der Grenzbevölkerung, insbesondere des Leutschach-Arnfelder Gebietes, das durch den Friedensvertrag durch eine unwirtschaftliche Grenze ganz bedeutend geschädigt erscheint, das durch die elenden Straßenverhältnisse, durch das Fehlen einer Bahn vollkommen isoliert, ohne Anschluß dasteht, ist seit langem der Ausbau der Bahnlinie Freising—Arnfeld—Leutschach eine Lebensnotwendigkeit dieses Landesteiles.

Das Detailprojekt wurde von der Firma Redlich und Berger ausgearbeitet und gehört dem Bezirksverwaltungsausschusse Arnfelds. Länge der Strecke 16·7 Kilometer, kleinster Bogenhalbmesser 200 Meter, größte Steigung 10 Promille. Die Strecke folgt dem Laufe des Saggau- und Pöschbachs. Diese Linie bezweckt den Anschluß des Saggautales mit Arnfeld und Leutschach über die Sulmtalbahn und Leibnitz an den Bahnverkehr der Südbahn.

Ein drittes Projekt, das gerade in den letzten Wochen besonders forciert wird durch das Zusammenwirken von Kärntner und Steirer Interessenten, ist die Linie Köflach—Wolfsberg—Klagenfurt. Die Kärntner Ostbahn von Klagenfurt über Völkermarkt nach Griffen wurde von der Bundesbahndirektion Villach traßiert. Die fehlende Verbindung von Griffen nach St. Paul oder St. Andrä i. L. wird vermutlich auch von der Bundesbahn traßiert werden. Vom Eisenbahnausschusse Köflach wird die Strecke von Köflach über Pack—Auerlinggraben mit Anschluß an die Lavantaler Bahn in Twimberg oder St. Leonhard i. L. vorbereitet. Die Strecke beträgt rund 40 Kilometer, Steigungen bis 30 Promille, Tunnel 2 bis 2·5 Kilometer lang, vorgesehen ist elektrischer Betrieb mit Strom aus dem Teigitzwerke. Bisher liegen nur generelle Studien vor, das Detailprojekt muß erst ausgearbeitet werden. Ich mache bei dieser Gelegenheit aufmerkiam, daß heute schon die Erstellung eines Detailprojektes außerordentliche Kosten verursacht und daß ein solches sofort in die Hunderte von Millionen, wenn nicht Milliarden Kronen geht. Es muß daher anerkannt werden, daß wir, im großen gesprochen, bis auf einzelne wenige Projekte schon Detailprojekte aus der Vorkriegszeit vor uns haben und wir so dieser Sorgen enthoben sind. Die seinerzeit viel besprochene west-obersteirische Verbindungsbahn von Köflach nach Knittelfeld, beziehungs-

weise Zeltweg oder Weißkirchen, verliert natürlich an Bedeutung und tritt dadurch in den Hintergrund.

Ein altes Projekt ist: Wies—Eibiswald, beziehungsweise Pöfing—Brunn—Eibiswald; als Lokalbahn gedacht, 3·6 Kilometer lang, größte Steigung 20 Promille, kleinster Bogenhalbmesser 200 Meter. Vorprojekt ausgearbeitet vom Landeseisenbahnämte im Jahre 1895. Baukosten nach genauer Kostenberechnung 13·3 Milliarden Kronen. Die Linie Pöfing—Brunn—Eibiswald, die andere Variante als Fortsetzung der Sulmtalbahn, ist 6·8 Kilometer lang, größte Steigung 20 Promille, kleinster Bogenhalbmesser $R = 200$ Meter, gleichfalls als Lokalbahn projektiert. Das Vorprojekt wurde ausgearbeitet vom Eisenbahnausschusse (Bezirksverwaltungsausschuss) Eibiswald durch die Firma Ing. Wieser in Wien im Jahre 1904. Die Baukosten nach Kostenberechnung (umgerechnet auf Wert Jänner 1924) betragen zirka 15·2 Milliarden Kronen. Detailprojekte für diese beiden Linien liegen nicht vor. Der Zweck dieser beiden Linien ist der Anschluß des Bezirkes Eibiswald an den Bahnverkehr, obwohl das Kohlenvorkommen dort schon erschöpft sein soll.

Eine große Strecke, die eine bedeutende Abkürzung im Verkehrswege darstellen würde und die Oststeiermark interessiert, ist die Linie Gleisdorf—Kaindorf—Hartberg. Für diese Strecke liegt ein Detailprojekt der Firma Trenz & Komp. und Küppers & Schell, negger (Graz) vor. Länge der Strecke 38 Kilometer bis zur Einmündung in die bestehende Station Hartberg. Größte Steigung 14·5 Promille, Stationslängen über 250 Meter, als Hauptbahn mit Schnellzugsverkehr gedacht von Graz nach Wien. Diese Strecke bezweckt die Approvisionierung von Graz und Wien, Aufschluß des fruchtbaren Gebietes und Durchzugsverbindung Wien—Graz über Friedberg mit Umgehung der Südbahn. Es ist dem hohen Hause bekannt, daß diese Linie sicher schon gebaut wäre, wenn nicht die Südbahn aus Konkurrenzinteresse immer eine Gegnerin dieses Projektes gewesen wäre. (Peintiger: „So ist es!“) Die Südbahn, die von fremden Aktionären beherrscht wird, hatte an den Verkehrswünschen der Bevölkerung wenig Interesse, und da sie keinen Entgang an Frachten haben wollte, trägt sie viel Schuld daran, daß diese Linie so weit in den Hintergrund getreten ist. Es ist ein Anschluß gedacht von Kaindorf nach Pöllau mit einer Länge von 11·8 Kilometern. Die Trassenrevision hat im Jahre 1912 stattgefunden, die größte Steigung im Mittel ist 12·5 Promille. Die Linie würde, wenn wir beiläufig rechnen — wir können sagen, daß wir einen Kilometer mit $2\frac{1}{2}$ bis 3 Milliarden Kronen bauen —, zirka 120 bis 140 Milliarden Kronen kosten.

Eine weitere oststeirische Strecke betrifft die Abkürzungslinie Gleisdorf—Mz—Fürstfeld, ein Projekt, das von der Bevölkerung sehr stark gewünscht wird, da es den Umweg über Febring erspart und eine direkte Verbindung mit dem Burgenlande herstellt. Die ganze Strecke ist 31·9 Kilometer lang, die größte Steigung beträgt 12·5 Promille, Pläne und die Detailprojekte, die ausgearbeitet wurden, liegen jetzt beim Bezirksausschusse Fürstfeld.

In Obersteiermark beschäftigt uns schon sehr lange das Projekt Mitterdorf—Veitsch. Die Länge der Strecke beträgt etwa 7 Kilometer. Die Detailprojekte wurden von den Gemeindevorstellungen Mitterdorf und Veitsch im Vereine mit den Veitscher Magnesitwerken ausgearbeitet. Wir hatten gehofft, daß wir schon heuer es erleben werden, daß diese Bahnlinie gebaut wird, da die Veitscher Magnesitwerke als Hauptinteressenten gezwungen sind, einen Seilbahnbau durchzuführen, beziehungsweise eine Revision der alten Anlage vorzunehmen. Die Seilbahn sollte durch eine normalspurige Bahn Ersatz finden und wir hofften, daß es wohl im Interesse der Magnesitwerke gelegen sei, mitzuwirken, wenn diese Strecke noch heuer oder nächstes Jahr in Angriff genommen werde. Es scheint jedoch durch andere Verhältnisse bedingt eine Rückstellung des Projektes durch die Magnesitwerke, die ein Unternehmen im Konzern der Unionbank bilden, vorgenommen worden zu sein, so daß ich nicht bekanntgeben kann, inwieweit die Magnesitwerke sich an dem Projekte noch zu beteiligen gedenken. (Ruschak: „Frankensurz!“) Sie können Recht haben.

Der Erschließung eines stark vernachlässigten Gebietes soll der Plan einer Bahn Studenzen—Kirchbach—Lebring oder Leibnitz dienen, die das Gebiet des Kirchbacher Bezirkes mit Marburg verbinden und das Kirchbacher Gebiet erschließen und eine Länge von 40 Kilometern haben würde. Die Trassenrevision wurde schon im Jahre 1907 durchgeführt, die größte Steigung beträgt 15 Promille. Die Kosten wurden im Jahre 1907 mit rund 4 Millionen Kronen errechnet, würden also heute sich beiläufig auf 80 Milliarden Kronen belaufen. Sie würde jedenfalls ein sehr fruchtbares Gebiet erschließen, das sehr schwer leidet unter dem Mangel an Verkehrsmitteln und an dem schlechten Zustande der Straßen.

Unter den sonstigen Projekten in Steiermark, auf die ich noch zu sprechen kommen will, ist eines jener Hauptprojekte, das in der letzten Woche Gegenstand vielfacher Erörterungen war, ein Projekt, das Niederösterreich und Steiermark interessiert: Neuberg—Kernhof. Die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten wurde vom Bundesministerium dem Rechtsanwalte Dr. Wuk in Mürzzuschlag erteilt. Die Linie geht von Kernhof in das Salzkatal, mit Abzweigung von Terz nach Mariazell, über den Lahnstattel, Kaltenbach, Mürzsteg, Neuberg, im Anschlusse an Neuberg—Mürzzuschlag. Die größten Steigungen sind bis 25 Promille, die Gesamtlänge beträgt 50 Kilometer. Die Baukosten betragen schätzungsweise 224 Milliarden Kronen. Die Strecke dient der Verbindung St. Pölten—Steiermark. Das von der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen ausgearbeitete Detailprojekt für die Teilstrecke Neuberg—Mürzsteg als Vollspur erliegt bei uns. Diese Teilstrecke ist 8·7 Kilometer lang, mit einer größten Steigung von 18 Promille. Weitere Verbindungstrecken sind von Seebach—Turnau durch den Stübmringgraben über Wegscheid nach Gufwerk, 33·6 Kilometer lang, höchste Steigung 25 Promille, dann von Neuberg—Mürzsteg über Niederalpl—Wegscheid—Gufwerk, 23·5 Kilometer lang, Steigung 25 Promille, und von Au-Seewiesen

über Gollrad und Wegscheid nach Gufwerk mit einer Länge von 27 Kilometern und einer größten Steigung von 35 Promille. Sämtliche Verbindungsstrecken sind als Schmalspurlinien zur Verbindung des Mariazeller Gebietes mit Steiermark gedacht. Es sind bei diesen Schmalspurlinienprojekten nur Trassenstudien vorhanden, also weder ein vollkommen instruiertes Generalprojekt, noch Detailprojekte.

Bezüglich der Anschlüsse an das Burgenland erlaube ich mir folgendes zu bemerken: Im Bau befindet sich die Verbindungsstrecke Friedberg—Pinkafeld, die Streckenlänge beträgt 15,8 Kilometer mit einem Tunnel von 500 Metern Länge und einer Maximalsteigung von 18 Promille. Das Detailprojekt wurde ausgeführt von den österreichischen Bundesbahnen, die politische Begehung hat im Jahre 1922 stattgefunden. Die Strecke wird als Hauptbahn zweiten Ranges ohne Schnellzugsverkehr ausgeführt. Die Ausgestaltung für den Schnellzugsverkehr ist möglich. Das Land Steiermark hat 1½ Milliarden Kronen für diesen Bau zugesichert. Ich möchte konstatieren, daß die Arbeiten außerordentlich schleppend vor sich gehen, indem die Beitragsleistungen nicht vollkommen klaggestellt sind. Die Bundesregierung, die gegenüber den Burgenländern ein Versprechen abgegeben hat, macht heute die vollkommene Bestreitung der Kosten abhängig von den Beitragsleistungen der Interessenten, der Bezirke und Länder, die bedeutende Summen erreichen und, wie es scheint, vielfach nicht aufgebracht werden. Jedenfalls haben wir durch die Teilnahme und Unterstützung, die wir dem Projekte gewährt haben, gezeigt, daß uns sehr viel an diesem Anschlusse liegt.

Ebenso würde eine Verbindung im Süden: Fürstfeld—Güssing—Körmend, eine Lücke auszufüllen in der Lage sein, nachdem wir die Möglichkeit hätten, den wirtschaftlichen Anschluß des Südburgenlandes an Steiermark noch besser durchzuführen.

Von einzelnen Linien, die gewiß eine Bedeutung haben, die aber jedenfalls durch die allgemeine Situation sich noch in Bezug auf die Durchführung in weiter Entfernung befinden, erlaube ich mir zu erwähnen das Projekt Neumarkt—Hüttenberg, eine vollspurige Lokalbahn mit einer Länge von etwa 22 Kilometern, dann Unzmarkt—Oberzeiring—Trieben, eine vollspurige Hauptbahn zweiten Ranges, mit einer Länge von etwa 45 Kilometern, dann eine Schmalspurlinie Tamsweg—St. Michael—Unterweißburg, mit einer Länge von 17 Kilometern; die ganze Strecke liegt in Salzburg, und ebenso die Schmalspurlinie Frojach—St. Peter a. Kammerberg—Schöder, mit einer Länge von 18 Kilometern.

Das sind im allgemeinen die uns bekannt gewordenen Projekte, über die vielfache Studien angestellt worden sind und über die meist vollkommen ausgearbeitete Pläne vorliegen, die sich in verschiedenen Berichten unserer Landesvertretung aus den früheren Jahren befinden und vielfach in der Lokalbahnvorlage des Staates aufgenommen erscheinen.

Wenn ich mir noch gestatte, zur Frage, ob es überhaupt möglich sein wird, Bahnbauten in Angriff zu nehmen, einige Worte zu sagen, so geschieht das deshalb, weil ich persönlich die Überzeugung habe, daß der

Zeitpunkt gekommen ist, daß das Land und der Staat im Zusammenwirken mit den Interessenten nunmehr darangehen muß, nach einer zehnjährigen Baupause oder Ruhepause auf diesem Gebiete ernstlich einzelne Strecken wieder in Angriff zu nehmen. Es geht nicht an, daß einzelne Projekte noch länger zurückgestellt werden, da dann überhaupt keine Aussicht besteht, jemals ein großzügiges Bauprogramm zu verwirklichen, und weil ich schließlich die Meinung habe, daß, wenn nur kleine Quoten von den beteiligten Faktoren auf ordentlichem oder außerordentlichem Wege zur Verfügung gestellt würden, wir in der Lage sein werden, eine Linie nach der anderen in Angriff zu nehmen und fertigzustellen. Wir haben wiederholt gehört, daß die Straßen sich in einem außerordentlich ungünstigen Zustande befinden. Wenn durch Erstellung von einzelnen Bahnlinien eine Kompensation geschaffen wird, so würde dadurch weiten Gebieten und Kreisen der Bevölkerung geholfen werden. Wenn wir die Berichte der Landesvertretung Steiermarks vor dem Kriege durchsehen, so muß ich feststellen, daß das Land Steiermark auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in Form von Subventionen und Unterstützungen Außerordentliches und Bedeutendes geleistet hat. In der letzten Berichtsperiode von fünf Jahren wurden 5 bis 6 Millionen Goldkronen an Subventionen zur Erstellung von Lokalbahnen bewilligt, ein Betrag, der doch immerhin verteilt auf einige Jahre auch bei uns zirka 10 bis 12 Milliarden Kronen per Jahr ausmachen würde. Wenn wir nur diese Quote einstellen könnten, dann hätte ich die Courage, nächstes Jahr schon den Bau einer der Linien anzufangen. Die Staatsregierung kann nicht weiter sich abweisend verhalten. Es geht nicht an, daß die dringendsten Investitionen zurückgestellt bleiben, daß für Investitionen nichts geschieht und wir dadurch einen Rückschlag von vielen Jahrzehnten erleiden müssen, nachdem ein Jahrzehnt ohnedies schon fruchtlos verlaufen ist. Ich möchte auch darauf hinweisen, daß es möglich sein müßte, aus dem Fonds für Arbeitslosenfürsorge Mittel flüssigzumachen, weil bei einem Bahnbau Tausende von Arbeitslosen Beschäftigung finden und es dadurch möglich erscheint, einen wertvollen Zuschuß zu erhalten. Ich habe mir erlaubt, im Eisenbahnausschusse diese ganze Frage eingehend zu erörtern und der Eisenbahnausschuß hat sich einerseits darauf geeinigt, daß eine Einigung in Bezug auf den Rang der Projekte stattfinden solle, damit eine Konkurrenz auf diesem Gebiete ausgeschaltet werde, und weiters hat sich der Eisenbahnausschuß auf den Standpunkt gestellt, daß es unbedingt notwendig ist, daß das Budget des nächsten Jahres jedenfalls auch Beiträge für Eisenbahnbauten aufweisen sollte. Wir glauben, daß durch kleinere Beiträge, eingestellt für die nächsten Jahre, ein Fonds zur Verfügung stehen würde, mit dem man tatsächlich die so notwendigen Eisenbahnlinien in Steiermark beginnen könnte.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch die Frage besprechen, wie wir uns Autramlinien gegenüber zu verhalten haben. Es ist ja bekannt, daß gerade in der letzten Zeit die Angelegenheit der Erbauung von Autramlinien akut geworden ist, so daß sich auch in Graz

und in Steiermark Interessenten zusammengeschlossen und einen Förderungsausschuß gebildet haben. Dieser beabsichtigt nach einem Wiener System, vertreten durch Ing. Morbier, zunächst die Linie Graz—Straßgang—Lieboch—Stainz herzustellen, eine Linie, die sehr viel Geldmittel beanspruchen wird, da ja sehr häufig die Straßenverhältnisse Schwierigkeiten bilden, die nur mit großen Geldmitteln überwunden werden können. Eine Rentabilität eines solchen Unternehmens ist nach meiner Meinung ausgeschlossen, da eine Lufttram die Konkurrenz mit einer parallelen Eisenbahn nicht auszuhalten vermag. Was anderes wäre es, wenn die Frage so gestellt würde, daß eine solche Linie ohne Konkurrenz mit einer Normalspurbahn gehen könnte. Man darf aber nicht vergessen, daß wirklich für den Fall, worauf es ja hinausgeht, die Graz-Köflacher Bahn gezwungen würde, ihre Tarife herabzusetzen und sie eine dauernde Schädigung darin erblicken würde, daß vorübergehend die Graz-Köflacher Bahn diesen Konkurrenzkampf ohneweiters aufzunehmen in der Lage wäre. Aber dadurch würde nach meiner Meinung die Lufttraminie nicht gesichert sein. Es liegen ja auch, soviel mir bekannt ist, besondere Erfahrungen auf diesem Gebiete nicht vor. Wir haben eben in Österreich wenig Straßen in einem solchen Zustande, die für den Betrieb von Lufttraminien als Ersatzmittel für die teuren Eisenbahnen in Betracht kämen, um auf diesem Gebiete etwas leisten zu können. Es sollen verschiedene Gebiete für diese Lufttraminien erschlossen werden. Die Gesellschaft und das Gründungskomitee hat ein Interesse daran, sowie jedes andere Gründungskomitee für Eisenbahnbauten, aus der Bevölkerung Interessentenbeiträge zu bekommen und wir wissen ja, daß nach den gegebenen Verhältnissen die Lokalinteressenten unmöglich in der Lage sind, auch nur einen Teil der erforderlichen Summe aufzubringen, abgesehen davon, daß große Teile der Bevölkerung ausgepumpt sind. Wenn nicht bedeutende Industrien da sind, die ein Interesse nehmen, wird die Geldbeschaffung große Schwierigkeiten haben. Wir wissen es auch von den verschiedenen Eisenbahntagungen, daß da eine kolossale Begeisterung herrscht, es werden Resolutionen gefaßt, es wird ungeheuer viel Aufmachung betrieben und wenn es dann zum Zahlen, zum Bahnbau kommt, so versagen natürlich die Mittel, die zur Verfügung stehen sollen. Ich bin auch nicht der Meinung, daß die Interessenten unter allen Umständen die Mittel aufbringen müssen. Wenn die Bevölkerung die Steuerlasten für den Staat trägt, haben ja doch die öffentlichen Körperschaften eine Verpflichtung gegenüber der Bevölkerung, auf dem Gebiete des Verkehrswesens etwas zu leisten. Ich bin der Meinung, daß das Interesse der Bevölkerung auch in materieller Beziehung zum Ausdruck kommen kann, aber ich vertrete nicht allein den Standpunkt, daß die Bevölkerung das ganze übernehmen müsse, denn ich sage, es ist die vornehmste Aufgabe des Staates und Landes und aller öffentlichen Gebietskörperschaften, auf dem Gebiete des Verkehrswesens nicht nur moralisch unterstützend einzugreifen, sondern auch materiell. Ich meine, daß hinsichtlich des Lufttramprojektes, das aufgebaut ist auf der Gründung einer Aktiengesellschaft, aufgebaut ist auf Zeichnungen

der Interessenten, daß, wenn die Interessenten nicht selbst als Industrie das Geld zur Verfügung haben, um die Linien zu bauen und dann frachten, durch Rentabilitätsberechnungen eine Verzinsung des investierten Kapitals herauszubringen, daß es schwerlich zur Vollendung auch nur einer Linie kommen wird. Wir dürfen in Bezug auf die Lufttraminien nicht zu hoffnungsvoll sein, wir dürfen nicht annehmen, daß sie berufen wären, unser Verkehrswesen vollkommen zu bessern. Wir sehen ja schon aus den Kostenberechnungen, daß außerordentliche Beträge notwendig sind, um die Trasse herzustellen, um die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, und wenn ich sehe, daß so bedeutende Mittel im Wege der Aktienzeichnung aus der Bevölkerung genommen werden, dann bin ich persönlich der Ansicht, daß wir von diesen Projekten, wenn die Lufttram-Aktiengesellschaft nicht selbst die Mittel zur Verfügung hat, jedenfalls nicht viel in Bezug auf die künftige Entwicklung in dieser Richtung zu erwarten haben.

Ich möchte mich nunmehr, nachdem ich über die Eisenbahnprojekte in Steiermark gesprochen habe, der Lage der Lokalbahnen in Steiermark selbst zuwenden und möchte bei dieser Gelegenheit auf eine Reihe von Anregungen, Wünschen und Beschwerden zurückkommen und gleichzeitig ein Gesamtbild unseres Eisenbahnwesens, soweit wir es betreuen, geben. Wir müssen da deutlich unterscheiden und ich habe dies ja schon einmal im hohen Hause gesagt, wir sind einerseits betriebsführende Verwaltung, die den Eisenbahnbetrieb als solchen durch die Direktion der Landesbahnen führt und wir führen auch den Betrieb für Privatgesellschaften, wie die Bahn Weiz—Birkfeld, an der wir nur einen geringen Anteil haben, da wir nur die Selbstkosten der Bahngesellschaft aufrechnen und auf der anderen Seite sind wir auch vielfach eine verwaltende Körperschaft, das heißt wir besitzen im Eigentum des Landes eigene Bahnlinien, wie beispielsweise Preding-Wieselsdorf—Stainz und die Linie Kapfenberg—Nu-Seewiesen als Landesbahnen, die anderen sind ja bekanntlich weggefallen, die wir früher im slowenischen Teil Steiermarks besessen haben und es ist uns auch gelungen, in verhältnismäßig günstiger Weise unseren Anteil gegenüber dem SHS-Staate durchzusetzen. Wir sind aber auch an einer Reihe von Lokalbahnen beteiligt, hervorragend, mittelmäßig und weniger, je nachdem seinerzeit die Situation gewesen ist und da möchte ich eines feststellen: Wenn ich an eine Aufzählung der Lokalbahnen schreite, so sind wir am höchsten beteiligt bei der Murtalbahn und da ist es Tatsache, da wir da bei den Prioritätsaktion eine besonders bevorzugte Stellung haben, daß tatsächlich das Land Steiermark die Murtalbahn beherrscht. Bei der zweiten Kapitalvermehrung, wo wir an das Land Salzburg und die Bewohner des oberen Murtales herangetreten sind, hat das Land Salzburg einen verschwindend geringen Teil gezeichnet, es waren 160.000 K, und hat dadurch gezeigt, welches Interesse es dieser wichtigen Bahnlinie entgegenbringt. Nun müssen wir uns aber schon wundern, daß die Herren in Salzburg jetzt so wichtig tun, in Graz erscheinen und nach jeder Richtung Kritik üben, wenn andererseits festgestellt werden muß, daß dieses Land, welches hervorragend interessiert ist, ma-

feriell gar nichts geleistet hat. Ich möchte gleichzeitig auch dem Herrn Kollegen *Hornik* dahin antworten, daß keine Gefahr besteht, daß die Murtalbahn vielleicht eine andere Majorität bekommt; wir haben seinerzeit die Bevölkerung eingeladen, sich bei der Auflage der II. Emission zu beteiligen, wir haben gesagt, zeigt was ihr könnt, und es wäre ja der richtige Standpunkt gewesen, wenn die Bevölkerung selbst daran Interesse genommen hätte, aber ich muß feststellen, daß da auch nicht viel geschehen ist. Das Ergebnis war, daß wir zum größten Teile selbst die Stammaktien übernehmen mußten, so daß heute das Land Steiermark der Hauptaktionär ist. Wenn wir heute auch eine 3. Emission machen würden und diese 3. Emission Ausländer kaufen würden — akademisch gesprochen, weil ich weiß, daß Ausländer nicht kaufen würden — so bliebe doch das Land Steiermark der Herr der Bahn, weil die Prioritätsaktien vollkommen im Besitze des Landes sind und diese Prioritätsaktien durch eine Sonderbestimmung allein fast zwei Drittel des Verwaltungsrates beherrschen. Und das ist sehr wichtig bei Beurteilung der ganzen Sachlage, weil diese Prioritätsaktien-Majorität durch uns gegeben ist, und da bei der 2. Emission eigentlich nur das Land Steiermark, die Steirerbank und einige kleinere Unternehmungen sich beteiligten, so besteht in dieser Richtung keine Gefahr. Ich möchte also feststellen, daß das Land Steiermark durch diese Bestimmungen im Statut vollkommen im Besitze der Majorität dieser Bahnlinie ist. Ich wollte damit sagen, daß wenn auch bei der Murtalbahn der verwaltungsrechtliche Teil in erster Linie steht, das Land Steiermark hier auch gewisse vermögensrechtliche Verhältnisse wahrzunehmen hat und hier natürlich einen gewissen Einfluß ausübt, weil die Mehrheit der Aktien sich im Besitze des Landes befinden.

Nicht mehr so günstig ist es bei der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz; da hat das Land nur ein Fünftel des Aktienbestandes und insofern sind wir in der ganzen Verwaltung auf die Mitwirkung der Gemeinde Weiz, der Sparkasse von Weiz, der Stadtgemeinde Gleisdorf und einzelner Privatinteressenten angewiesen und es gibt auch Schwierigkeiten, verwaltungsrechtlich gesprochen, weil eine kleine Gruppe von Aktionären, die beiläufig ein Viertel bis ein Fünftel der Aktien besitzt, hier und da Schwierigkeit macht, aber ich stelle ausdrücklich fest, daß das Land Steiermark zirka ein Viertel bis ein Fünftel des Aktienbesitzes in Form von Aktien in Händen hat.

Noch weit anders ist der Anteil des Landes an der Lokalbahn A.-G. Weiz—Birkfeld. Ich habe aus dem Birkfelder Gebiete gehört, daß dem Lande vielfach Vorwürfe gemacht werden. Tatsächlich ist die Weiz—Birkfelder Bahn innerhalb der Landesbahnen noch immer eine der teuersten, die Bevölkerung beschwert sich mit Recht, aber das Land hat einen außerordentlich geringen Einfluß, einerseits durch seinen geringen Aktienbesitz, es hat nur einen Vertreter im Verwaltungsrat, und andererseits, und das ist wichtig, ist das Land Steiermark der betriebsführende Faktor, und zwar mit Selbstkostenaufrechnung gegenüber der Lokalbahn Weiz—Birkfeld. Und ich möchte betonen, daß die Weiz—Birkfelder Bahn schwer passiv ist und im Jahre

1923 über 400 Millionen Kronen Abgang hat, obwohl die andern Bahnen alle aktiv sind. Es ist eine Bahn mit außerordentlich hohen Erhaltungskosten, notleidend durch die Stagnation im Holzverkehr, in der Holzwirtschaft und auch sonst dadurch, daß die Braunkohle noch nicht vollständig aufgeschlossen ist und die Weiz—Birkfelderbahn die Majorität dieser Aktien nicht besitzt und ihr die Feistritzthaler Bergbaugesellschaft durch den Seilbahnbau eine kolossale Konkurrenz macht. Die Kohle geht mittels Seilbahn ins Mürztal und auf der Bahn ist außerordentlich wenig Geschäft. Es haben in der letzten Zeit die Elektrizitäts- und Holzindustrie, sowie auch die Federweißfabriken lange Zeit nicht gearbeitet und insofern ist die Bahn dadurch eine der passivsten Bahnen des Landes.

Wir sind außerdem beteiligt an der Sulmtalbahn und noch an anderen verschiedenen Landesbahnen, wir sind ganz hervorragend beteiligt an der Bahn Peggau—Übelbach — wir glauben sogar die Majorität zu besitzen — welche Bahnen jedoch von der Südbahn, beziehungsweise von der Bundesbahndirektion den Betrieb geführt erhalten. Wir müssen daher bei Beurteilung der ganzen Eisenbahnen unterscheiden in der Richtung: Unter der Betriebsführung des Landes auf der einen Seite nicht nur die eigenen Landesbahnen, sondern auch einzelne Lokalbahnen, wie Weiz—Birkfeld und die Murtalbahn und andererseits die Verwaltung, die Stellung, die das Land Steiermark durch die Höhe seines Aktienbesitzes einnimmt. Wenn ich jetzt in eine Besprechung der finanziellen Situation eingehe, so erlaube ich mir mitzuteilen, daß die Murtalbahn abgeschlossen hat mit einem Reingewinn von 711 Millionen Kronen im Jahre 1923, die steiermärkischen Landesbahnen mit einem Reingewinn von zirka 30 Millionen Kronen und die Lokalbahn Gleisdorf—Weiz mit einem solchen von zirka 89 Millionen Kronen. Diese Bahnlinsen sind also aktiv, während die eine Linie, Weiz—Birkfeld, außerordentlich passiv ist.

Ich komme darauf zu sprechen, welche Wirkungen die Verkehrssteuer im allgemeinen hat und darauf, was der Herr Kollege Dr. *Engel* gesagt hat, wenn die Verkehrssteuer nicht wäre — und wir müssen sie abziehen, weil wir nur die Steuereinnahmen für den Staat sind. Nach Wegfall derselben wird eine bedeutende Herabsetzung der Tarife eintreten können. Wir führen einen Kampf mit dem Finanzministerium, wir streiken sogar seit einiger Zeit mit der Abfuhr der Verkehrssteuer (Dr. *Engel*: „Diesen Streik billige ich!“), weil wir die Verkehrssteuer nicht anerkennen wollen. Ich möchte auch dankbar feststellen und bemerken, daß der Herr Abg. *Hollersbacher* im Finanzausschusse des Nationalrates einen Antrag eingebracht hat auf Streichung, beziehungsweise Ermäßigung dieser Verkehrssteuer. Dieser Antrag ist im Budgetausschusse angenommen worden, und wie mir mitgeteilt wurde, besteht begründete Aussicht, daß dieser Antrag auch im Hause, im Nationalrat behandelt wird. Und wenn das der Fall wäre, so ist es hoffentlich nicht in der Form einer Resolution, die zwei bis drei Jahre zur Durchführung braucht, sondern ein wirklicher Antrag zum Budget; dann wäre die Situation vollkommen gerettet. Ich wünsche gar nicht, daß der Herr Finanzminister sich

sosort entschließt, die ganze Verkehrssteuer aufzulassen, sondern ich würde schon besonderen Wert darauf legen, daß vorerst der 13prozentige Kriegszuschlag aufgehoben wird, eine Kriegseinführung, die zunächst fallen möge. Wir können auch den stoffweisen Abbau der Verkehrssteuer durchführen, indem diese Zuschläge aufhören, weil dadurch eine Erleichterung des Bahnwesens und eine Entlastung desselben auch in ganz Österreich eintreten müßte. Ich kann also sagen, daß der Abschluß der Bahnlinien im Jahre 1923 bis auf Weiz—Birkfeld ein sehr befriedigender ist, daß wir überall eine aktive Bilanz haben und daß wir in den letzten zwei Jahren ganz bedeutende Investitionen gemacht haben, und zwar deshalb, weil wir empfinden mußten, daß durch die Kriegsverhältnisse und die Nachkriegsverhältnisse nicht nur die Bundesbahnen — im allgemeinen gesprochen, denn die Lokalbahnen waren, wenn sie im Betrieb von Bundesbahnen waren, von den Bundesbahnen noch schlechter behandelt — sich in einem außerordentlich schlechten Allgemeinzustande befanden, daß weder betreffs des Oberbaues noch des Fahrparks und überhaupt in dem mit den Bahnwesen zusammenhängenden Anstalten nichts, man kann sagen, so viel wie nichts bezüglich Investitionen geschehen ist. Wir haben uns bemüht, diese Kriegsschäden auszubessern, zu beseitigen und durch ein großzügiges Investitionsprogramm unsere Bahnlinien, soweit das Land Einfluß darauf hat, wieder auf die Friedenshöhe zu bringen. Denn nicht nur die Tatsache war maßgebend, daß alles vernachlässigt war, sondern es hat auf vielen Bahnen schon die Gefahr bestanden, daß nicht nur die Lokalbahn geschädigt wird, sondern daß selbst Menschen und Gut gefährdet waren. Denn, wenn der Oberbau nicht vollkommen und gut, im planmäßigen Wechsel ausgebaut wird und die Schwellenlegung regelmäßig nach gewissen Quoten erfolgt, dann besteht immer die Gefahr, daß der Zugverkehr nicht rechtzeitig und richtig abgewickelt werden kann. Auf der Murtalbahn haben wir vor allem auch diese Schäden beseitigt, wir sind aber auch darangegangen, bedeutende Investitionen zu machen. Wir haben eine Werkstätte eingerichtet, die zwar schon bestanden hat, aber von uns bedeutend vergrößert wurde, um jene Reparaturen von Waggonen und Lokomotiven in eigener Regie durchzuführen, die sonst in Floridsdorf oder Knittelfeld gemacht werden mußten. Es sind 20 Arbeitsmaschinen angeschafft, so daß wir imstande sind, alle Reparaturen bezüglich der Waggonen und Lokomotiven in eigener Regie selbst durchzuführen, wir haben alle Personen- und Güterwagen neuhergerichtet und haben auf allen Linien — und das ist gewiß erfreulich — die elektrische Zugbeleuchtung eingeführt, so daß wir nicht mehr gezwungen sind, auf unsern Bahnen bei Rüböl oder oder irgend welchem andern Öllicht oder bei keinem Licht zu fahren. Hierfür wurden 340 Millionen Kronen aufgewendet. Der Werkstättenausbau in Murau und die Einstellung von 20 Arbeitsmaschinen zur Eisen- und Holzbearbeitung, Vorrichtungen des Maschinenhauses, durchwegs mit Kugellagern, haben beiläufig eine Milliarde Kronen erfordert. Die elektrische Beleuchtung ist auch für sämtliche Stationen der Murtalbahn durchgeführt. Durch den Ankauf einer neuen Lokomotive,

der als sehr vorteilhaft zu bezeichnen ist, weil wir die Geldentwertung in Deutschland ausgenützt haben, sind bedeutende Ersparnisse gemacht worden, denn wir konnten diese Lokomotive um 60 Millionen Kronen ankaufen, die heute sicher 800 Millionen Kronen kosten würde. Ich möchte noch bemerken, daß auch auf der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz investiert wurde. So haben wir einen Personalhausbau durchgeführt, eine Notwendigkeit, weil eine Reihe von Eisenbahnbeamten während des Krieges und seither noch immer in Waggonen wohnen mußten, und zwar mit einem Kostenaufwand von 90 Millionen Kronen und so die Wohnungsnot für die Eisenbahner behoben. Ferner haben wir 16 Güterwaggonen und eine Lokomotive neu angekauft und es ist nicht mehr möglich, in die peinliche Lage zu kommen, vor Weiz stecken zu bleiben und den Spott der ganzen Bevölkerung zu ernten. (Peintinger: „Es war hie und da so!“)

Auf der Landesbahn Kapsenberg—Au-Seewiesen wurde eine Vergrößerung der Werkstätte mit entsprechenden Arbeitsmaschinen durchgeführt, so daß auch dort alle Reparaturen selbständig durchgeführt werden können, ebenso die Einstellung der elektrischen Zugbeleuchtung und die Instandsetzung der Personen- und Güterwagen, gleich wie auf den anderen Linien.

Wir haben, wie Sie aus diesem Berichte ersehen, ganz bedeutende Investitionen machen müssen, weil wir uns gesagt haben, je früher, desto besser, und jene, welche beurteilen können, was das Nachschaffen an Neumaterial ausmacht, werden es jedenfalls begreifen, daß, wenn man rechtzeitig repariert, die Lebensdauer dieser verschiedenen Vehikel bedeutend verlängert wird.

Ich kann zusammenfassend über die finanzielle Situation sagen, daß wir trotz dieser bedeutenden Investitionen des vorigen Jahres, trotz der Ausgestaltung des Fahrparks, trotz unserer elektrischen Zugbeleuchtung immerhin befriedigend abgeschlossen haben, wenn es auch nicht möglich war, jene Summe an Reingewinn zu erreichen, die vielfach die Bevölkerung voraussetzt.

Damit bin ich auch bei der Besprechung der Tariffragen angelangt. Sie wissen, verehrte Damen und Herren, daß wir im vorigen Jahre knapp vor den Wahlen und nach den Wahlen in einzelnen Gebieten eine bedeutende Aktion gegen die Tarife der im Betriebe des Landes stehenden Bahnen mitgemacht haben. So wurden insbesondere in der „Tauernpost“, dem Lokalklatter des oberen Murtales, schwere Angriffe erhoben. Ebenso hat der Herr Abg. Dr. Kammereier in einem Aufsatz über die Bahnlinie Preding—Wieselsdorf—Stainz die hohen Tarife einer Kritik unterzogen und auch aus dem Gebiete Weiz—Birkfeld ist wiederholt der Wunsch ausgesprochen worden, daß die Tarife herabgesetzt werden sollen. Ich gebe zu, daß die Tarife bedeutend höher sind, und zwar deswegen, weil die Frage der Verkehrssteuer noch immer nicht geklärt ist. Die Bundesbahnen sind in der Lage, bedeutende Kapitalien daraufzuzahlen und wir wissen, daß das Budget unseres Staates vielfach in Wechselwirkung mit dem Defizit der Bundesbahnen steht. Andererseits war es für uns unbedingt nötig, Investitionen durchzuführen und es ist richtig, daß die Tarife vielfach eine Höhe hatten, die gegenüber den Bundesbahnтарифen

etwas jene Grenze überschritt, die im Frieden normalerweise immer vorhanden war. Die Lokalbahnen haben gegenüber dem Hauptstrang immer höhere Tarife gehabt. Nun war das Bestreben aller Verwaltungen und die Tarifbestimmung hängt immer von den Verwaltungen ab, mit 1. Jänner 1924 herabgesetzte Tarife in Kraft treten zu lassen und es liegen vor mir die Protokolle der Murtalbahnenverwaltungsratssitzung, wo ich bereits, bevor es zu dieser Herabsetzung gekommen ist, mit 1. Jänner 1924 die Tarife zu ermäßigen, einen diesbezüglichen Antrag gestellt habe. Alle Verwaltungen sind im Herbst auf den Standpunkt gestanden, daß die Tarife herabgesetzt werden müßten, obwohl uns bekannt war, daß die Bundesbahn die Tarife hinaufsetzt. Dazu kommt noch, daß die Genehmigung der Tarife, die Tarifhoheit, dem Bundesministerium für Verkehrsweisen zusteht. Ich muß feststellen, daß wir gewiß noch eine kleine Spannung gegenüber den Bundesbahnen haben, die aber im Frieden auch schon vorhanden war, weil die Lokalbahnen immer etwas teurer waren und ein Vergleich der Tarife unserer Bahnen gegenüber den Bundesbahnen ist nicht am Platze. Vergleichen Sie die Tariffsätze unserer Landesbahnen mit den Sätzen jener Lokalbahnen, die im Bundesbetriebe stehen; da werden Sie sehen, daß eine uns belastende Differenz überhaupt nicht besteht, ja daß wir vielfach billiger sind wie die vom Bunde betriebenen Lokalbahnen; denn ein Vergleich mit dem Hauptstrange ist unmöglich, sondern ich muß mir die Tariffsätze jener Lokalbahnen ansehen, die im Betriebe des Bundes stehen. Dann werde ich zu einer anderen Gegenüberstellung kommen. Ich will gar nicht einen Vergleich mit den Tarifen der Graz-Köflacher ziehen, weil die höher sind als unsere Tarife, sondern ich will nur einen Vergleich ziehen mit den Tarifen der Salzkammergutlokalbahn, der Ybbstalbahn usw., durchwegs Lokalbahnen, die zum Teile in Oberösterreich und Salzburg in der Verwaltung des Bundes stehen. Sie sehen dann sofort, daß wir nicht teurer sind, sondern vielfach billiger. Ich möchte bei dieser Gelegenheit erwähnen, daß ich hier auch eine Gegenüberstellung zwischen Friedenssätzen und heutigen Sätzen habe und finde, daß wir beiläufig das 18.000fache haben gegenüber dem Friedenszustand, also die Valorisierung überschreiten. Ich darf hierbei nicht vergessen, daß die wichtigsten Betriebsmittel, das ist Kohle und Schmieröl, die Valorisierungsquote weit aus überschritten haben, denn die Kohle bewegt sich noch weit aus über dem 20.000fachen, ebenso Schmieröl und diese Artikel. Wir müssen also auch hier gerecht sein und müssen uns sagen, wenn schon bei den Tarifen eine Übervalorisierung eingetreten ist, so deswegen, weil auch die Betriebsstoffe eine noch weit höhere Valorisierung erfahren haben. Ein Vergleich der Tarife erlaubt, daß wir heute sehr wohl mit den in Bundesbahnbetrieben stehenden Lokalbahnen in Oberösterreich und Salzburg konkurrieren können und daß wir selbst gegenüber den Bundesbahnen (Hauptlinien) nur noch eine geringfügige Erhöhung verzeichnen können. Bei der Gelegenheit erlaube ich mir, noch auszuführen, daß ich vor allem auch darauf Gewicht gelegt habe, daß jene Artikel, die zur Verfrachtung auf den Bahnen kommen, die aber höhere Frachtsätze

nicht vertragen, die unter Umständen überhaupt dann nicht verwertbar wären, daß wir diese in einer neuen Klasse eingereiht haben, und zwar mit einer Ermäßigung bis zu 60 Prozent, das ist insbesondere der Kunstdünger, der keine hohe Fracht trägt, das sind voluminöse Frachtgüter, wie zum Beispiel Salz, wie Obst und Most. Wir werden 50 Prozent Nachlaß gewähren Artikeln, wo tatsächlich der Wert des betreffenden agrarischen Erzeugnisses eine hohe Fracht nicht trägt. Ich glaube, ein Tarif soll nicht starr, sondern elastisch sein, er soll sich einzelnen Produktionszweigen anpassen. Wenn wir auf diesem Gebiete in Bezug auf landwirtschaftliche Bedarfsartikel und Erzeugnisse etwas freizügiger sind, so deshalb, weil wir es verantworten können, weil wir die Überzeugung haben, daß diese Artikel eine Begünstigung erfahren müssen, weil sie einen hohen Frachtsatz nicht vertragen. Ich bin der Meinung, daß die heute bestehenden Tarife jedenfalls immer den Verhältnissen angepaßt sein müssen und es ist mein Bestreben, im Einvernehmen mit den Interessenten hier einen Ausgleich zu schaffen, der Produktion zu dienen, weil ja auch die Bahn daran in hohem Maße interessiert ist. Ist heute die Produktion gut, ist sie beschäftigt, so werden auch die Bahnen beschäftigt sein. Wir sehen beispielsweise, daß die Lokalbahn Gleisdorf—Weiz heute außerordentlich gut beschäftigt ist, viele Frachtgüter hat und dadurch die Einnahmeneziffern ganz andere geworden sind. Eben infolge einer besseren Konjunktur auf dem Holzmarkte ist die Murtalbahn sehr beschäftigt, so daß wir nicht imstande sind, die Aufträge zu bewältigen, das Holz herauszubringen, das von den Verfrachtern aufgegeben wird, weil durch die lange Stagnation bedeutende Holzvorräte angesammelt wurden und durch die Verbesserung des Franken gerade Frankreich als Käufer auftritt und dadurch die Bahn sehr beschäftigt erscheint.

Nun komme ich bei Besprechung der Tarife auch auf die Angriffe zu sprechen, die im Dezember vorigen Jahres im Murtalbahngelände in der „Tauernpost“ erhoben und vom „Volksblatte“ und von einer Reihe von anderen Zeitungen, so vom „Freien Republikaner“, übernommen worden sind, Tages- und Wochenblätter, in welchen ich eine nichts weniger als vornehme, sachliche Kritik erfahren habe. Es hat auch meine Partei eine Anfrage gestellt, welche Bewandnis es mit den Auseinandersetzungen in Murau gehabt habe. Ich möchte mir erlauben, diese Anfrage mit zu beantworten.

Im Murtale hat sich ein Aktionsausschuß gebildet, vornehmlich bestehend aus Vertretern des Holzhandels unter Führung des Kaufmannes Brunner. Dieser Aktionsausschuß hat schon wiederholt in der Presse über die Murtalbahn geschrieben. Ich habe dann eines Tages den Aktionsausschuß eingeladen, mit mir alle diese Fragen zu besprechen. Ich bin auch hinausgegangen, es war im November, und ich komme also mit meinem Referenten zur Sitzung und werde — dies zur Illustration der Lage, weil sich daran noch eine lebhaft Polemik schloß — von dem Obmann des Aktionsausschusses Brunner so behandelt, als ob ich vor einem Gerichtshof gestellt werden sollte, das heißt, der Obmann stellte mir einige schriftlich nieder-

gelegte Fragen zur Beantwortung. Ich hätte also nichts anderes zu tun gehabt, als dort wie vor einem Staatsgerichtshofe die Fragen zu beantworten, die die Murauer Bürger in einem engen Kreise zu stellen beschlossen hatten. Ich habe das Ansinnen natürlich glatt abgelehnt. (Ing. W i s a n y: „Sehr richtig!“) Ich bin nicht gesonnen, mich von außerhalb des Landtages stehenden Leuten über meine Tätigkeit zur Verantwortung ziehen zu lassen, ich bin nur dem Landtage verantwortlich und ich kenne keine andere Aufsichtsbehörde in Steiermark bezüglich des Eisenbahnwesens. Es gibt eine Reihe von naiven Leuten, die glauben, sie seien Aufsichtsbehörde und sie seien Kontrolloren. Diese Leute müssen sich eben die Belehrung gefallen lassen, daß wir Referenten einzig und allein der gesetzgebenden Körperschaft, dem Landtage, verantwortlich sind und daß ich mich einem solchen Gerichtshof zu stellen nicht geneigt bin. Das war den Herren scheinbar wenig sympatisch. Gleichzeitig habe ich die Erklärung abgegeben, daß ich bereit bin, in eine Diskussion darüber einzutreten, wie die Beschwerden geregelt werden könnten, und ich muß gestehen, daß, nachdem diese Auseinandersetzung vorüber war, die Herren nicht so recht Farbe bekennen wollten. Sie wollten mit ihren Beschwerden nicht heraus und erklärten, es werde eine öffentliche Protestversammlung stattfinden, in der das ganze gesammelte Material, wie sie sagten, zur Besprechung gelangen werde. Ich sah, daß dieser Ausschuß außerordentlich voreingenommen war, daß es ihm lediglich darum zu tun war, einigen Ehrgeizigen zur Popularität zu verhelfen. Ich gewann den Eindruck, daß den Herren eine Demonstrationsversammlung viel wichtiger sei als eine sachliche Besprechung des vorliegenden Materiales. Ich habe dann für den 8. Dezember die Bürgermeister der Landgemeinden zu einer Besprechung eingeladen, damit auch sie ihre Wünsche und Beschwerden über die Tarife zur Beratung vorbringen könnten. Hierzu wurden alle Landgemeinden des Bezirkes Murau und Tamsweg eingeladen. Ich betone dies, weil von dort aus die persönlichen Kämpfe gegen mich geführt werden und ein persönliches Kesseltreiben gegen mich veranstaltet wird. Wenn man das alles liest, muß man sich denken, W i n k l e r ist mindestens schon Milliarden geworden, es muß keine Bank mehr geben, die diese Kapitalien aufnehmen kann. Es werden die unsinnigsten und wildesten Gerüchte und Verdächtigungen verbreitet. Ich möchte dazu sagen, daß ich genau so wie die anderen Verwaltungsräte der Murtalbahn im Jahre 1923 Summa summarum 2½ Millionen Kronen bezogen habe, und zwar als Entschädigung für die gesamte Tätigkeit, alle Sitzungen, für alle Barauslagen. Ich halte das fest, damit Sie sehen, von welchem Geiste die Angriffskampagne diktiert wird.

Man wirft mir vor, ich verschächere die Murtalbahn, ich sei selbst schon Großaktionär geworden. Ich möchte ausdrücklich erwähnen, daß ich nicht ein Stück dieser Aktien besitze, obwohl ich Gelegenheit gehabt hätte, sie zu billigen Preisen zu erwerben. Ich habe keine Aktien der Murtalbahn. Die Besprechung der Bürgermeister hätte dazu dienen sollen, mit dem

Land, den Gemeinden an der Murtalbahn eine Klärung herbeizuführen. Ich besprach am Tage vorher mit dem Betriebsleiter die Frage der Tarife, damit wir der Versammlung einen Bericht geben könnten. Am nächsten Tag, um 9 Uhr morgens, teilte mir der Betriebsleiter mit, daß am Tage vorher, beziehungsweise zwei Tage vorher alle Landgemeinden unter Vorspiegelung falscher Tatsachen verständigt worden seien, daß sie nicht zur Versammlung kommen brauchten, sie sollten nur die Vollmacht für den Aktionsausschuß unterschreiben. Da wußte ich, daß ein Kesseltreiben organisiert worden war, um die wirklichen Vertreter der Landgemeinden zurückzuhalten, weil der Aktionsausschuß es verhindern wollte, daß diese Besprechung in der normalen Weise verlauge. Tatsächlich hatte es sich sehr bald herausgestellt, daß sehr wenige Vertreter der Gemeinden da waren, sondern hauptsächlich Vertreter des Aktionsausschusses. Die Bombe mußte bald plagen, weil ich erklärte, ich verhandle heute nicht mit dem Aktionsausschuß, der eine Besprechung, die ich einberufen habe, einfach hintertreibt. Ein anderer hätte es genau so wie ich gemacht. Schließlich bin ich nicht der Schuhseger oder Hausmeister einer Gruppe von Menschen, sondern mit Verantwortung ausgestattet, und ich habe zu dieser Frage das Recht, ganz anders Stellung zu nehmen. Seit der Zeit wird gegen mich eine Zeitungskampagne, aber noch mehr eine Kampagne der Verbreitung von Gerüchten und Legenden veranstaltet und es wird unter anderem darauf hingewiesen, daß eine Fracht auf der Murtalbahn als Gratistransport gegangen sein solle, und da hat der Herr Brunner, der Obmann des Aktionsausschusses, mich mit dem Gratistransport in der Tauernpost in einer Weise in Zusammenhang gebracht, daß der Nichteingeweihte den Eindruck gewinnen muß, als ob ich sozusagen die Fracht dafür eingesteckt hätte, als ob ich also eine Gaunerei begangen hätte. Ich erkläre hiemit, daß die Behauptung des Obmannes des Aktionsausschusses Brunner, Kaufmann in Murau, die mich in Verbindung mit einem angeblichen Gratistransport auf der Murtalbahn bringt, jeder Grundlage entbehrt, erlogen und unwahr ist. Ich stelle heute schon fest, daß für den Fall, als Herr Brunner mich gerichtlich belangen sollte, ich auf jede Immunität verzichte. Damit will ich mich weiter mit Brunner nicht mehr beschäftigen. Ich möchte nur noch zur Aufklärung dieses Transportes, und es hat auch das Volksblatt eine diesbezügliche Berichtigung gebracht, folgendes sagen: Es ist nach dem Eisenbahngesetz und nach den Eisenbahnbestimmungen tatsächlich jeder Bahn gestattet, Eigenfracht ganz anders zu verrechnen, als wie eine Privatfracht, das ist bei den Bundesbahnen gang und gäbe. Man kann nicht verlangen, daß, wenn die Bahn für eigene Rechnung etwas transportiert, sie die Verkehrssteuern zahlt. Es möge noch zur Kenntnis genommen werden, daß die Nummern der Waggonen aufgeschrieben worden sind, daß es vollkommen ordnungsgemäß ging, wie aus den Büchern zu ersehen ist, daher nach den gesetzlichen Bestimmungen zulässig und nach keiner Richtung etwas Ungeheuerliches ist. Es ist infolgedessen außerordentlich unverantwortlich, daß

man diese Sache immer so bringt, als ob tatsächlich auf diesem Gebiete etwas Unrechtes geschehen wäre.

Ich bespreche auch einen zweiten Fall, der in der Jetztzeit spielt: Der Verwaltungsrat der Murtalbahnen hat sich in den letzten Monaten wiederholt mit der Frage der Elektrifizierung beschäftigt. Die Frage wird seit langem studiert und eine Reihe von Fachleuten hat sich tatsächlich damit beschäftigt. Sie haben im Verwaltungsrate der Murtalbahnen eingehende Berichte erstattet und nach den verschiedenen Berechnungen und nach den Gutachten hervorragender Fachleute ist der Verwaltungsrat zur Überzeugung gekommen, daß man jedenfalls der Elektrifizierung dieser Bahn unter allen Umständen nähertreten müsse. Man kann ein derartiges Problem nicht einfach damit abtun, daß man erklärt, die Sache geht nicht, oder wir haben diese und jene Besorgnis, sondern man muß der Sache rein sachlich gegenüberstehen. Es hat sich der Fall ergeben, daß die Schöllerwerke am Rantenbache zum Verkaufe gekommen sind. Für die Murtalbahnen haben diese eine besondere Bedeutung, weil damit eine bedeutende Wasserkraft in Verbindung steht, die unschwer auf 1000 PS gebracht werden kann. Heute sind 250 PS ausgebaut. Es würde zur Elektrifizierung der Murtalbahnen eine hohe Kraft erforderlich sein und deshalb hatte der Verwaltungsrat beschlossen, sich zunächst diese Grundlage zu sichern und die Schöllerwerke anzukaufen. Damit ist nicht gesagt, daß die Murtalbahnen elektrifiziert werden kann oder muß. Die Sache wird studiert, erhoben und sachmännisch nach jeder Richtung beurteilt werden. Fachleute haben im allgemeinen schon gesprochen. Die Frage der Finanzierung ist natürlich von heute auf morgen nicht zu lösen, sie ist eine Frage von der größten Bedeutung, die der größten Überlegung wert ist, und daher ist auch in Bezug auf die Elektrifizierung bisher weiter gar nichts geschehen, als daß die Projekte ausgearbeitet werden und die Schöllerwerke angekauft werden. Sollte aus dem Projekte der Elektrifizierung nichts werden, dann wird sich eine andere Verwertung der Werke finden lassen. Es haben maßgebende Leute festgestellt, daß die Preise dem Sachwerte vollkommen entsprechen und daß eine Vergeudung von Vermögen nicht stattgefunden habe. Es haben auch Eisenbahnfachleute ausgerechnet, daß eine Elektrifizierung einen bedeutenden Gewinn in Bezug auf die Betriebsführung bringen würde und daß derartige Probleme nicht von heute auf morgen gelöst werden können. Dazu ist der Moment sehr ungünstig. Ich erkläre hier, daß ich die Frage der Elektrifizierung hier auf Grund eines Verwaltungsratsbeschlusses dahingehend, daß zunächst durch Ankauf der Schöllerwerke das Gesamtwerk von 250 PS auf 1000 PS erhöht werde und dadurch unter Umständen die Grundlage hiefür gegeben werden kann, genau studiert habe und auch die finanzielle Auswirkung genau beachten werde. Die Frage der behördlichen Genehmigung, Konzession, Elektrizitätsgesetz usw. ist eingeleitet worden. Es wird nun heute schon wieder in den Zeitungen geschrieben, daß die Elektrifizierung der Murtalbahnen so eine Sache sei, als ob morgen schon elektrisch gefahren würde. Es werden da Angriffe er-

hoben von Leuten, die von der Sache nichts verstehen. Alle, auch die Mitglieder der Landesregierung und des Landtages, die im Verwaltungsrate sitzen . . . (Schreckenthal: „Wer sind denn diese?“) Präsident ist der Herr Landeshauptmann Dr. Rintelen, Vertreter des Landes sind der Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Pongraz und ich, wir drei sind in Vertretung des Landes, und der ehemalige Landeshauptmann Dr. Kaan als Vertreter des Bezirkes, Ing. Ehrlich als Vertreter des Fürsten Schwarzenberg und Herr Bürgermeister Gasteiger als Vertreter des Bezirkes Murau. — Daß auch die Herren im Verwaltungsrate keine besonderen Fachleute auf diesem Gebiete sind und daß ich mich daher in dieser Frage auf das Gutachten von Fachleuten verlassen muß, weil wir sonst überhaupt auf der Welt nichts tun könnten und schließlich Spezialisten existieren, die ihr Spezialgebiet beherrschen werden. Ich meine, daß diese Angriffe, die erhoben werden, vollkommen übereilt sind und voreilig gemacht wurden und keine Grundlage haben. Ausgerechnet mit ein paar Schlagworten wird die Sache abgetan, die Elektrifizierung bringe eine Erhöhung der Tarife, die Bahn werde an ein anderes Unternehmen ausgeliefert und dergleichen mehr. (Oberzaucher: „Wer sagt das?“) Die Tauernpost! (Oberzaucher: „Der Bauernstolz!“) Es ist sehr notwendig, daß ich mich mit der Tauernpost auseinandersetze, weil die Redaktion derselben mir nur einmal die Möglichkeit gegeben hat, zu erwidern, und wie ich ein zweitesmal erwidern wollte, da hat sie die Erwiderung in Form eines Inserates aufgenommen, für das ich 90.000 K zahlen mußte. (Zwischenruf: „Das hat er so billig gemacht!“) Abschließend möchte ich noch zum Kapitel „Elektrifizierung“ sagen, daß die ganze Behandlung in der Presse eine voreilige ist, daß es keinen Sinn hat, wenn Nichtfachmänner sich über diese Sache verbreitern. Es muß den Fachleuten überlassen bleiben, diese Frage zu beraten. Finanziell ist die Angelegenheit noch nicht spruch- und nicht entscheidungsreif und es wird der Verwaltungsrat der Murtalbahnen noch die Gelegenheit wahrnehmen, sich mit der Angelegenheit noch wiederholt zu beschäftigen.

Ich möchte nun noch die Anfrage der sozialdemokratischen Partei wegen einzelner Angestellter beantworten, und zwar möchte ich ausführen, daß die einzelnen vorgebrachten Fälle im allgemeinen zutreffen, daß es richtig ist, daß von der Direktion der Landesbahnen einige Pensionisten als Vertragsangestellte aufgenommen wurden. Es ist schon seinerzeit von mir zugesichert worden, daß ein Teil derselben wieder abgebaut wird und zum Teile ist dies auch schon geschehen. Der Grund, warum diese Pensionisten aufgenommen wurden, liegt darin, weil diese Vertragsangestellten leicht wieder abgebaut werden können, wogegen aber jüngere Kräfte, die definitiv werden, das Unternehmen belasten, es war daher notwendig, einzelne dieser Kräfte provisorisch mit einer Kündigungsfrist von 14 Tagen anzustellen, es ist dies eine vorübergehende Anstellung und kann daraus noch lange nicht eine dauernde Übernahme dieser Pensionisten gefolgert werden. Richtig ist, daß Baurat

Rogenhofer, der schon seit mehreren Jahren die Betriebsleitung in Murau führt, ein pensionierter Bundeseisenbahnbeamter ist uns desgleichen Mallinica, Betriebsleiter in Birkfeld. Ich erkläre bei dieser Gelegenheit, daß wir bestrebt sind, die noch übrigen Pensionisten, wenn sie nicht mehr gebraucht werden, es dürfte dies bald der Fall sein, vollständig im Interesse des Unternehmens zum Abbau zu bringen.

Hohes Haus! Ich habe mir erlaubt sowohl in Bezug auf die Eisenbahnbauprojekte einen übersichtlichen Bericht zu erstatten, als auch über die Lage unserer Lokalbahnen und Landesbahnen. (Ruschak: „Graz-Köflacher Bahn!“) Ich werde gerade durch einen Zwischenruf aufmerksam gemacht wegen der Graz-Köflacher Bahn. Diese übernimmt am 1. Juli den Eigenbetrieb, so wie wir es bei unseren Bahnen haben. Ich glaube, sie wird nicht schlecht fahren dabei. (Ruschak: „Aber die Konkurrenz des Wutke!“) Bei allen Privatbahnen, auch wenn sie Wutke hat, hat es der Staat als Tarifoberhoheit jederzeit in der Hand, die Tarife nicht zu genehmigen, das Ministerium kann von niemanden gezwungen werden, ins solange die Tarife vom Ministerium nicht genehmigt sind, braucht kein Mensch die Tarife des Privatunternehmens zu bezahlen, denn gültig ist nur der amtlich festgelegte und verlautbarte Tarif. Ich glaube, wenn auch Wutke die Mehrheit der Graz-Köflacher Aktien besitzt und er mit 1. Juli den Eigenbetrieb führt, er in Bezug auf die Tarife an das Ministerium gewiesen ist. Wenn aber der Antrag wegen der Verkehrssteuer im Nationalrat durchdringt, wird Wutke in der Lage sein, bei der Graz-Köflacher eine entsprechende Tarifermäßigung vorzunehmen. Vielleicht ist es möglich — ich kenne die Verhältnisse dieser Bahn zu wenig — daß die Betriebseinnahmen und Ausgaben in keinem regelrechten Verhältnisse stehen zu dem Tarif, vielleicht ist der Tarif höher als es den Verhältnissen entsprechen würde, aber seinerzeit, als die Verhandlungen in Wien wegen der Graz-Köflacher

geführt worden sind, hat das Ministerium über die Lage der Linien, die von der Südbahn geführt worden sind und Wutke noch keinen Einfluß hatte, sich Kenntnis verschafft und auf Grund der Einsichtnahme in die Bücher die hohen Tarife bewilligt. Sie sind verhältnismäßig sehr hoch und es wäre zu wünschen, wenn vielleicht durch eine ökonomische Betriebsführung es möglich wäre, daß das weststeirische Gebiet eine bessere und billigere Eisenbahn bekäme.

Ich möchte zum Schlusse eilen und erklären, daß wir jedenfalls bestrebt sein werden, einen Teil unseres Eisenbahnbauprogrammes möglichst bald durchzuführen. Ich glaube, über die Erstellung neuer Linien mit gesunder, volkswirtschaftlich gerechtfertigter Betriebsführung dem hohen Hause einen Bericht gegeben zu haben, und verspreche, daß ich trachten werde, im nächsten Jahre dem Budget einen solchen Bericht mit Ziffern versehen einverleiben zu können, so daß unter einem die Verhandlungen darüber den Vertretern der Parteien in den Ausschüssen möglich ist. Denn heute ist der Zustand so, daß der Bericht über das Eisenbahnwesen als Nachtragsbericht kommt, weil der Rechnungsabschluß immer erst Ende März möglich ist, das Budget zu diesem Zeitpunkte aber bereits aufliegt. Ich erkläre, daß wir im nächsten Jahre versuchen werden, die Lage der Landesbahnen auch im Budget festzuhalten und ich möchte nur den hohen Landtag bitten, dem Eisenbahnwesen, insoweit es das Land betrifft, das größte Augenmerk zu schenken in der Richtung, daß wir schon das nächste Jahr in der Lage sein könnten und sollten, mit dem Beginne der Realisierung unserer Eisenbahnbauprojekte einzusetzen. (Beifall.)

Präsident: Ich unterbreche nunmehr die Verhandlungen.

Die Fortsetzung der Tagesordnung findet morgen den 14. Mai um 10 Uhr vormittags statt.

(Schluß der Sitzung 7 Uhr 40 Minuten abends.)