

Stenographisches Protokoll

über die

31. Sitzung des steiermärkischen Landtages am 24. September 1907.

Inhalt:

Angebotung
Petitionen.

Begründung des Antrages der Abgeordneten Freiherrn von Rokitsansky, Brandl, Frank, Stieg, Burger, Sedlacher und Daniel, betreffend die Neuregulierung, beziehungsweise Ablösung der Forst- und Weidrechte auf fremdem Grund und Boden. (Beilage Nr. 250. — Zuweisung an den Landeskultur-Ausschuß.)

Begründung des Antrages der Abgeordneten Dr. Schacherl und Rejfel, betreffend die Erhöhung der Ausgaben für Verpflegskosten für Mittellose in der Tuberkulosenheilanstalt Högass. (Beilage Nr. 251. — Zuweisung an den Finanz-Ausschuß.)

Begründung des Antrages der Abgeordneten Kurz und Genossen, betreffend die Einfuhr und die Erzeugung von Pflanzenfett. (Beilage Nr. 252. — Zuweisung an den Landeskultur-Ausschuß.)

Begründung des Antrages der Abgeordneten Dr. Grašovec und Genossen, betreffend die Errichtung eines Musterweingartens in der Gemeinde Greis. (Beilage Nr. 253. — Zuweisung an den Weinbau-Ausschuß.)

Wahl zweier Schriftführer.

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 117, über Eisenbahnwesen für die Zeit von Ende Juni 1905 bis Ende Dezember 1906. (Beilage Nr. 202. — Annahme der Anträge des Eisenbahn-Ausschusses und der Zusatzanträge des Abg. Hagenhofer.)

Mündlicher Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten über den Antrag der Abgeordneten Hagenhofer und Genossen, betreffend die Ausarbeitung eines Eisenbahn-Bauprogrammes für Steiermark. (Beilage Nr. 153. — Annahme des Antrages des Eisenbahn-Ausschusses.)

Interpellation der Abgeordneten Dr. Furtela und Genossen an den Statthalter und an den Landes-Ausschuß, betreffend eine Bauangelegenheit in Pettau.

Interpellation der Abgeordneten Größwang und Genossen in Angelegenheit des Baues einer Straße von Schladming nach Ramsau.

Antrag der Abgeordneten Berger und Genossen betreffs Gewährung von Nothstandsunterstützungen für die in der Gemeinde St. Kathrein am Offenegg im politischen Bezirke Weiz durch Hagelschlag und Hochwasser betroffenen Grundbesitzer.

Antrag der Abgeordneten Bastian, Stiger und Genossen, wegen der Erbauung einer Bahn von Marburg nach Wies.

Antrag der Abgeordneten Berger und Genossen, betreffend die Regulierung des Raabflusses in den Bezirken Weiz und Gleisdorf insbesondere in der Gemeinde Wolsdorf im Bezirke Gleisdorf.

Antrag der Abgeordneten Freiherrn von Rokitsansky und Genossen, betreffend die Ausgestaltung der Findelanstalt.

Antrag der Abgeordneten Daniel und Genossen, betreffend die Errichtung einer Bürgerschule für Knaben und Mädchen in Eggenberg.

Beginn der Sitzung 10 Uhr 20 Minuten vormittags.

Vorsitzender: Landeshauptmann Erzellenz Edmund Graf Attems.

Schriftführer: Die Abgeordneten Josef Karl Knottinger, Ernst Mathausky, Emil Kunz und Emil Sedlacek.

Von seiten der Regierung anwesend: Seine Excellenz Statthalter Manfred Graf Clary und Aldringen.

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

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

Ich habe mitzuteilen, daß folgende Zuschrift an mich gelangt ist (liest):

„Der gefertigte Senat der k. k. Karl Franzens-Universität in Graz beehrt sich hiermit zur Kenntnis zu bringen, daß am 25. Juni 1907 für das Studienjahr 1907/08 der o. ö. Universitätsprofessor Herr Dr. Gustav Hanaušek zum Rector magnificus der genannten Universität ernannt wurde und daß derselbe dieses Amt am 23. September d. J. von seinem Vorgänger übernommen hat.“

Seine Magnifizenz Herr Dr. Gustav Hanaušek ist somit vom gestrigen Tage an auch als Mitglied des steiermärkischen Landtages für die Zeitdauer der Führung des Rektorates anzusehen. Seine Magnifizenz ist heute zum ersten Male im hohen Hause erschienen und ich habe dessen Angelobung als Mitglied des steiermärkischen Landtages vorzunehmen. Der § 7 der Geschäftsordnung lautet (liest): „Die Landtagsabgeordneten haben bei ihrem Eintritt in den Landtag dem Kaiser Treue und Gehorsam, Beobachtung der Gesetze und gewissenhafte Erfüllung ihrer Pflichten in die Hände des Landeshauptmannes an Eidesstatt zu geloben.“ (Seine Magnifizenz Rector magnificus Dr. Gustav Hanaušek leistet die Angelobung.)

Der frühere Rektor Herr Dr. Cornelius Doelter war Mitglied des politischen Ausschusses und des Unterrichts-Ausschusses. Ich werde die infolge seines Austrittes aus dem hohen Landtage erforderliche Ersatzwahl in diese beiden Ausschüsse auf die Tagesordnung einer der nächsten Sitzungen stellen.

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

„Petition Nr. 415, der Maria Augustinčič, Oberlehrerswitwe in Marburg, um eine jährliche Unterstützung. (Überreicht durch Abg. Roš.)“

„Petition Nr. 416, der Rosa Böttl, Oberlehrerswitwe in Graz, um eine Unterstützung von 200 K. (Überreicht durch Abg. Hofmann von Wellenhof.)“

„Petition Nr. 417, des Johann Weigl, Oberlehrers in Pension in Marburg, um Erhöhung seines Ruhegehaltes. (Überreicht durch Abg. Robič.)“

„Petition Nr. 418, des Raimund Zwirn, Krankenhausverwalters in Marburg, um eine Personalzulage. (Überreicht durch Abg. Wastian.)“

„Petition Nr. 419, des Rudolf Einwögerer, Oberlehrers in Pension in Mitterdorf, Bezirk Weiz, um Einrechnung seiner provisorischen Dienstjahre in die Pension. (Überreicht durch Abg. Berger.)“

„Petition Nr. 421, der Maria Bizthum, Lehrerswitwe in Aufsee, um Weiterbezug des für ihre Tochter

Elisabeth bewilligten Erziehungsbeitrages. (Überreicht durch Abg. Größwang.)“

„Petition Nr. 422, des Eduard Freismuth, definitiven Lehrers und Schulleiters in St. Anna ob Schwanberg, um Gewährung wenigstens noch einer Dienstalterszulage. (Überreicht durch Abg. Rathausky.)“

„Petition Nr. 423, der Eva Binder, Lehrerswitwe in Voitsberg, um Weiterbezug ihrer bisherigen Gnadenpension. (Überreicht durch Abg. Einspinner.)“

„Petition Nr. 424, der Maria Kropelj, Oberlehrerswitwe in Steinbrück, um Zuweisung von acht lehrplanmäßigen Stunden sowie um Honorierung derselben. (Überreicht durch Abg. Freih. v. Moscon.)“

„Petition Nr. 425, des Anton Rath, Adjunkten am kulturhistorischen und Kunstgewerbe-Museum in Graz, um Einrechnung von zwei Jahren und fünf Monaten in die feinerzeitige Pensionsbemessung. (Überreicht durch Abg. Einspinner.)“

„Petition Nr. 426, der Sophie Toplak, Lehrerswitwe in Pettau, um eine Gnadengabe für das Jahr 1906. (Überreicht durch Abg. Ornig.)“

„Petition Nr. 427, der Gemeinde Altaufsee, um eine Subvention und ein unverzinsliches Darlehen zu den Kosten der Wasserleitung. (Überreicht durch Abg. Stieg.)“

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

Die nunmehr zur Verlesung gelangende Petition beantrage ich dem Eisenbahn-Ausschusse zur Vorberatung zuzuweisen (liest):

„Petition Nr. 420, der Bezirksvertretung und der Stadtgemeinde Hartberg, um Subventionierung des Detailprojektes und um moralische und finanzielle Unterstützung des Baues der Bahnstrecke Gleisdorf—Hartberg. (Überreicht durch Abg. Gerlig.)“

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

Auflage ist heute keine.

Wir gelangen nunmehr zur Tagesordnung.

Der erste Gegenstand der Tagesordnung ist die

Begründung des Antrages der Abgeordneten Freiherrn von Rokitsansky, Brandl, Frank, Stieg, Burger, Zedlacher und Daniel, betreffend die Neuregulierung, beziehungsweise Ablösung der Forst- und Weiderechte auf fremdem Grund und Boden.

(Beilage Nr. 250).

Ich erteile dem Herrn Antragsteller zur Begründung seines Antrages das Wort.

Abg. **Freih. v. Rokitsansky** (M.-G. Leibniz): Hoher Landtag! Ich werde mich bei der Begründung des von uns eingebrachten Antrages, betreffend die Ablösung der Forst- und Weiderechte auf fremdem Grund und Boden, sehr kurz halten. Ich kann dies, weil die Frage der Ablösung der Forst- und Weiderechte auf fremdem Grund und Boden nunmehr schon seit drei Sessionen diesen hohen Landtag beschäftigt und als ich das erstemal die Ehre hatte, als Abgeordneter in diesem hohen Hause zu erscheinen, schon die Frage der Ablösung der Forst- und Weideservitute hier in diesem hohen Hause von mir zur Sprache gebracht wurde. Damals allerdings war die Situation so, daß ich mit meinen Anregungen nicht auf Sympathie und Bereitwilligkeit in diesem hohen Hause, diese Anregungen zu verfolgen, getroffen bin. Die Verhältnisse haben sich inzwischen geändert und es freut mich ganz besonders, daß in dem inzwischen neu gewählten Abgeordneten der allgemeinen Kurie in Obersteiermark, Herrn **Schoiswohl**, sich ebenfalls ein Abgeordneter gefunden hat, der diese Anträge aufgegriffen hat und mir die Gewähr dafür gibt, daß auch er mit seinen Parteigenossen für diese Sache eintreten wird.

Es haben aber auch, vielleicht durch die wiederholte Behandlung dieses Gegenstandes hier in diesem hohen Hause, die Verhältnisse bezüglich der Wald und Weideservitute die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf sich gelenkt und hat auch, wie ich heute mit Genugtuung feststellen kann, zumindest eine große Anzahl von Abgeordneten des großen Grundbesitzes sich nicht der Erkenntnis verschlossen, daß derartige Verhältnisse, ohne zu übertreiben, mittelalterliche genannt werden müssen und in einem geordneten Staatswesen länger nicht geduldet werden können. Es wird mir jeder der verehrten Herren, welcher an Ort und Stelle sich die Verhältnisse angesehen hat und welcher durch seine Lebensstellung in innigem und engem Kontakte mit der in Mitleidenschaft gezogenen Bauernschaft ist, zugeben müssen, daß ich gewiß nicht übertreibe, wenn ich sage, daß die Frage der Regulierung der Wald- und Weideservitute den integrierendsten Bestandteil für die Existenz des obersteirischen Bauern bildet und daß ohne die Regelung der Wald und Weideservitute die Zukunft

unserer Viehzucht treibenden Bevölkerung im Oberlande geradezu in Frage gestellt ist. Ich habe schon eingangs meiner Worte gesagt, daß ich es nicht notwendig habe, heute alte Wunden aufzureißen und neue Wunden aufzuzeigen, daß die Verhältnisse heute, Gott sei Dank, vielmehr jedmänniglich bekannt sind und jeder Abgeordnete, auch jener, der nicht gerade mit seinem Herzen voll und ganz im agrarischen Lager steht, in dieser Frage schon aus rein menschlichem Empfinden Schulter an Schulter mit uns gehen wird. Durch die Vorlage der Regierung, wie sie diesen Landtag noch in dieser Tagung beschäftigen wird, ist nunmehr, ich möchte sagen, die Möglichkeit geboten, die Frage sofort zu lösen, und es besteht gar kein Grund mehr, sich ausreden zu können, daß von diesem oder jenem Gesichtspunkte aus die Kodifizierung dieses Antrages unmöglich ist.

Ich möchte aber eines noch sagen, wenn wir diesen Antrag eingebracht haben, so sind wir uns vollkommen bewußt gewesen, daß wir in technischem Sinne keine vollkommene Vorlage einbrachten, sondern eine *lex minus quam perfecta* in dem Sinne, daß die Gesetzesvorlage, die wir auf den Tisch des hohen Hauses niedergelegt haben, eine lückenhafte ist, insofern als es uns nicht möglich war, auf jene Bestimmungen Bezug zu nehmen, welche in der Regierungsvorlage, die dieses hohe Haus beschäftigen wird, enthalten sind, weil uns damals die Regierungsvorlage noch nicht vorgelegen war. Ich glaube, daß an dieser Krankheit auch der Antrag des Herrn Abg. **Schoiswohl** leiden wird.

Wenn wir diesen Antrag eingebracht haben, so haben wir ihn deshalb eingebracht, um endlich einmal ein festes Substrat in dieses hohe Haus, wenn ich mich so ausdrücken darf, hineinzuwerfen und endlich einmal die maßgebenden Faktoren zu zwingen, Farbe zu bekennen und das Haus zu veranlassen, in die Beratung dieser Gesetzesvorlage einzugehen. Wir können nicht mehr warten, ich spreche hier im Namen meiner Kollegen aus dem Oberlande, dieses Zuwarten ist endlich schon zu dumm, es sind Jahre vergangen, Jahr für Jahr hat die Vorlage betreffs Ablösung der Wald- und Weideservitute dasselbe Schicksal erfahren wie seinerzeit die Hypothekbank, wo dem Landes-Ausschusse der Auftrag erteilt wurde und dieser Landes-Ausschuß einfach mit souveräner, ich möchte sagen Mißachtung diese Aufträge behandelt hat und die bezüglich Anträge dem hohen Hause nicht vorgelegt hat. Bezüglich der Wald- und Weideservitute will ich allerdings zugeben, daß die Frage selbst eine ziemlich schwierige war und daß, solange nicht dem Landes-Ausschusse bekannt war, wie die Regierung sich zu dieser Frage stellt, eine Kodifizierung eines bezüglich Antrages schwer war.

Aber ich wiederhole noch einmal, heute sind alle diese Hindernisse hinweggeräumt und ich glaube, daß bei der großen Sympathie und großen Arbeitswilligkeit, welche der betreffende Herr Landes-Ausschuß der agrarischen Frage entgegenbringt, er diese Vorlage und die noch zu begründende Vorlage von anderer Seite dieses hohen Hauses gewiß deshalb begrüßen wird, weil sie ihm eine Richtschnur und Handhabe geben wird, wie in dieser Frage vorzugehen ist und ich glaube, ohne unbescheiden zu sein, sagen zu können, daß diese Vorlage, nachdem sie sich anlehnt an jene Vorlage, welche die Regierung offiziös durch den Abg. Steinwender im kärntnerischen Landtag hat einbringen lassen, eine derartige ist, daß ohne viele Änderungen dieselbe zum Gesetze wird erhoben werden können. Wir erwarten daher, daß dieses Gesetz noch in dieser Periode verabschiedet wird und erklären, daß, wenn unsere Hoffnungen getäuscht werden sollten, wir gewiß verzweifeln würden an dem ehrlichen Willen und ehrlichen Wollen der maßgebenden Kreise. Das wollte ich zur Begründung meiner Vorlage gesagt haben. In formeller Hinsicht bitte ich, im Falle, daß der hohe Landtag der Zuweisung zustimmt, diese Vorlage dem Landeskultur-Ausschusse zuweisen zu wollen. (Lebhafter Beifall. — Die Zuweisung dieses Antrages an den Landeskultur-Ausschuß wird beschlossen.)

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist die

Begründung des Antrages der Abgeordneten Dr. Schacherl und Resel, betreffend die Erhöhung der Ausgaben für Verpflegskosten für Mittellose in der Tuberkulosenheilanstalt Hörgas.
(Beilage Nr. 251).

Ich erteile dem Herrn Antragsteller zur Begründung seines Antrages das Wort.

Abg. Dr. Schacherl (N. B. Leoben): Hoher Landtag! Im Landesvoranschlage für das Jahr 1907 ist ein Betrag von 5.000 K eingestellt als Subvention an mittellose an Tuberkulose Erkrankte, welche sich zur Aufnahme in die Tuberkulosenheilstätte Hörgas eignen.

Zur Aufnahme geeignet werden bekanntlich solche an Tuberkulose Erkrankte erklärt, die sich im Anfangsstadium der Krankheit befinden, also begründete Hoffnung und Aussicht auf eine vollkommene Heilung bieten, wodurch ja dem Einzelnen, seiner Familie, sowie dem Gemeinwesen, der Gemeinde, wie dem Lande bedeutend schwerere und größere Opfer erspart bleiben. Durch die Aufnahme in die Tuberkulosenheilstätte werden aus solchen Menschen, die sonst bis zu ihrem Tode dem Gemeinwesen,

ich möchte sagen, zur Last fallen, die von dem Gemeinwesen durch viele Jahre hindurch erhalten werden müssen, aus solchen Leuten werden durch die rechtzeitige Aufnahme in die Tuberkulosenheilstätte Menschen, die dann, wenn sie gesund werden, wieder sich selbst und ihre Familie erhalten können und durch ihre Arbeit und ihren Konsum, als Produzenten und Konsumenten zum Gedeihen des Gemeinwesens beitragen, dem sie angehören. Außerdem ist noch zu beachten, daß solche Heilstätten ausgezeichnete Vorbeugungsmittel gegen die Weiterbreitung der Tuberkulose sind. Die Kranken, die dort untergebracht sind, lernen hygienisch zu leben, sie lernen, wie man vermeiden kann, durch seine Krankheit anderen Menschen gefährlich zu werden und sie zu infizieren, und diese Lehren werden von denen, die gesund geworden sind, weiter ins Volk hinausgetragen. Leider haben wir in Österreich so wenig solche Heilstätten. Wir haben zwar in Steiermark eine solche Heilstätte, in der aber bis zum heutigen Tage für Frauen noch nicht vorgesorgt ist. Die Heilstätte in Hörgas besitzt zu wenig Belageraum; aber selbst dann, wenn Betten vorhanden wären, könnten sie nicht belegt werden, obwohl eine große Anzahl Kranker vorhanden ist, und zwar aus finanziellen Rücksichten, weil es eben dem mittellosen Kranken nicht möglich ist, den Verpflegsbeitrag von 6 Kronen pro Tag zu bezahlen. Es müssen infolgedessen öffentliche Körperschaften, der Staat und Land, sowie die Gemeinden durch Subventionen helfen. Nun hat wohl das Land für das Jahr 1907 eine Subvention von 5.000 K bewilligt, aber es hat sich herausgestellt, daß diese Subvention viel zu klein ist. Der Kredit von 5.000 K wurde bereits Ende Mai 1907 erschöpft, so daß nach dieser Zeit kein Tuberkulosekranker, auch wenn er für die Aufnahme geeignet befunden wurde, nach Hörgas geschickt werden konnte. Dies berichtet der Landes-Ausschuß, er sagt aber bloß trocken die Tatsache, daß der Kredit erschöpft wurde, er macht aber keinen Vorschlag, obwohl es ja gewiß nur zu begrüßen gewesen wäre, wenn der Landes-Ausschuß bereits im Rechenschaftsbericht den Antrag gestellt hätte, es möge der Kredit für 1907 entsprechend erhöht werden, damit nicht die Aufnahmen in die Tuberkulosenheilanstalt Hörgas eingestellt werden müssen. Leider ist auch im Voranschlag für das Jahr 1908 nur die gleiche Subvention von 5.000 K eingestellt, obwohl doch der Landes-Ausschuß wissen mußte und auch gewußt hat, daß mit diesem Betrage von 5.000 K, da ja bereits im Jahre 1907 das Auslangen nicht gefunden werden konnte, und bereits im ersten Halbjahre der Kredit erschöpft war, das Auslangen nicht gefunden werden kann. Deswegen haben wir den Antrag einge-

bracht, daß erstens dem Landes-Ausschusse das Recht eingeräumt werde, den Kredit für das heurige Jahr zu überschreiten, und wir haben weiters den Antrag gestellt, daß für das nächste Jahr ein Betrag von mindestens 15.000 K als Subvention für mittellose Tuberkulosekranke bewilligt werden soll. Unser Antrag ist gewiß berechtigt, nicht bloß vom Standpunkte der Humanität, nicht bloß vom Standpunkte der pflichtgemäßen Fürsorge gegenüber Kranken, sondern auch vom finanziellen Standpunkte. Fragen wir uns, was geschieht mit den Tuberkulosekranken, die in der Heilstätte Hörgas abgewiesen werden müssen, die dort nicht untergebracht werden können, und zwar deshalb nicht, weil die Subvention des Landes bereits erschöpft ist? Gehört der betreffende Kranke einer Krankenkasse an, so werden die Beiträge solange bezahlt, solange die Krankenkasse hiezu verpflichtet ist. Ist dann diese Zeit vorbei, dann muß der betreffende Kranke in das Spital, muß dort oft Wochen und Monate lang liegen und dadurch doch wieder der Gemeinde und dem Lande zur Last fallen, da sie die Verpflegskosten für ihn aufbringen müssen. Diese Menschen verfallen einem chronischen Siechtum, sie arbeiten kurze Zeit, dann müssen sie aber wieder monatelang auf Kosten der Gemeinden und des Landes im Spital liegen, ihre Familie muß eine Armenunterstützung erhalten, und wenn sie nicht im Spital sind, müssen für sie Arzt- und Medikamentenkosten bestritten werden, so daß gewiß bedeutendere Kosten erwachsen, als was der einmalige Betrag ausmacht, wenn man sie rechtzeitig auf einige Monate in die Heilstätte Hörgas geschickt hätte. Man kann ruhig sagen, das, was wir der Tuberkuloseheilstätte geben, ersparen wir doppelt und dreifach an Ausgaben für Spitäler und Medikamenten sowie an Unterstützungen für Erkrankte, helfen dabei aber den Menschen, machen sie wieder gesund und geben ihnen damit Arbeits- und Lebensfreude wieder. Dazu kommt aber noch ein Argument; das Land hat die Garantie für die Amortisierung und Verzinsung eines Kapitals von 800 000 K, welches die Tuberkuloseheilanstalt Hörgas gebraucht hat, übernommen. Wenn nun wegen zu geringer Subventionen die Tuberkuloseheilstätte nicht in der Lage ist, die Betten vollständig zu belegen, also Betten leer stehen bleiben, so wird naturgemäß die Heilanstalt ein Defizit aufweisen. Allerdings ist ein Garantiefond von 400 000 K geschaffen, aber schließlich wird dieser Fond durch die Defizite aufgebraucht werden und dann wird das Land, da es ja die Garantie übernommen hat, gezwungen sein, das Defizit zu decken, und es wird schließlich dazu kommen, große Summen zu zahlen, ohne daß die Kranken

etwas davon gehabt haben, ohne daß die Kranken geheilt worden wären. Es wäre gewiß vor allem Pflicht des Staates für Errichtung und Erhaltung von Tuberkuloseheilstätten zu sorgen, aber bei uns in Österreich hat man nur einige Phrasen, Redensarten bei Eröffnung von Tuberkulosekongressen, im übrigen kümmert man sich gar nicht viel darum, höchstens, daß man die Spuckverbote auch dazu rechnen wollte, die aber gewiß nicht viel kosten, da man ja nur einige Tafeln aufhängt. Im Reichsbudget ist ein Betrag von 130.000.000 für Militärzwecke eingestellt, man hat aber nur 3.000.000; und zwar diese auch erst in letzterer Zeit für Unterstützung von Tuberkuloseheilstätten zur Verfügung. Das ist gewiß ein geringer Betrag, aber es wäre immerhin wünschenswert, daß für die Tuberkuloseheilstätte in Steiermark ein entsprechend hoher Betrag abfallen würde. Ich möchte da an Se. Excellenz den Herrn Statthalter, der sich ja um die Errichtung der Tuberkuloseheilstätte in Hörgas gewiß Verdienste erworben hat, das dringende Ersuchen richten, er möge sich bei der Regierung energisch dafür einsetzen, daß von diesen 3.000.000 ein möglichst hoher Betrag für die Tuberkuloseheilstätte in Hörgas abgegeben werde, in irgend einer Form, sei es in der Form eines Kapitals zur Abstattung der Schulden, sei es zur Schaffung eines Fonds, von dessen Zinsen ein entsprechender Betrag der Heilstätte zugewiesen werden kann. Ich glaube, daß der Landtag mit diesem Ersuchen an Se. Excellenz den Herrn Statthalter einverstanden ist und überlasse es dem Finanz-Ausschusse, dem ja unser Antrag zugewiesen werden soll, eine diesbezügliche Resolution dem Landtage vorzulegen, worin die Regierung seitens des Landtages aufgefordert wird, für die Tuberkuloseheilstätte Hörgas etwas zu leisten. Der Antrag, den wir gestellt haben, ist, glaube ich, auch im finanziellen Interesse des Landes gelegen. Es möge die Subvention für das nächste Jahr erhöht, für das heurige Jahr aber dem Landes-Ausschusse das Recht eingeräumt werden, den Kredit zu überschreiten. Wenn wir dies tun, werden wir sagen können, das Land hat seine Schuldigkeit getan, Staat tue du jetzt die deine. Ich ersuche den Antrag dem Finanz-Ausschusse zuzuwiesen.

Landeshauptmann: Wie die Beilage Nr. 251 ausweist, trägt der Antrag vorläufig nur die Unterschriften der Herren Abg. Dr. Schacherl und Kessel; ich habe daher zuerst die Unterstützungsfrage zu stellen.

(Der Antrag wird genügend unterstützt.)

Der Herr Antragsteller hat den Wunsch ausgesprochen, daß der Antrag, Beilage Nr. 251, dem Finanz-Ausschusse zur Vorberatung zugewiesen werde.

(Die Zuweisung des Antrages an den Finanz-Ausschuß wird beschlossen.)

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist die

Begründung des Antrages der Abgeordneten Kurz und Genossen, betreffend die Einfuhr und die Erzeugung von Pflanzenfett.

(Beilage Nr. 252.)

Ich erteile dem Herrn Antragsteller zur Begründung seines Antrages das Wort.

Abg. Kurz (L.-G. Deutsch-Landsberg): Hohes Haus! Seit einer Reihe von Jahren wird schon sehr viel von der Notlage der Landwirte gesprochen und geschrieben, aber leider ist damit den Landleuten sehr wenig geholfen. Ein radikales Mittel, mit welchem man im Handumdrehen die Notlage der Landwirte aus der Welt schaffen könnte, wird man nicht finden, man muß daher jede Gelegenheit ergreifen, die sich bietet, wodurch man den Landwirten unter die Arme greifen könnte. Jetzt wäre wieder eine solche Gelegenheit durch meinen Antrag gegeben, wenn man nämlich die Einfuhr und Erzeugung von Pflanzenfett auf das möglichste erschweren würde. Wie bekannt, ist die Viehzucht und Viehmästung die beste und eigentlich einzige Einnahmequelle der Landwirte. Wenn nun aber dieser Zweig nicht kräftig geschützt wird, sind die Landwirte rettungslos verloren. Ich habe mir daher erlaubt, folgenden Antrag zu stellen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird aufgefordert, bei der Regierung dahin zu wirken, daß

1. die Einfuhr von Pflanzenfett aus Amerika auf das möglichste erschwert, und
2. daß die Erzeugung von Pflanzenfett im Inlande mit möglichst hohen Steuern belegt werde.“

Zu formeller Beziehung erlaube ich mir den Antrag zu stellen, diesen meinen Antrag dem Landeskultur-Ausschuße zuzuweisen.

Landeshauptmann: Wie die Beilage Nr. 252 ausweist, ist der Antrag bereits hinreichend unterstützt, und habe ich daher nur die Zuweisungsfrage zur Austragung zu bringen.

Abg. Refel (A.-B. Graz): Es wird sich zwar bei Behandlung dieses Antrages im Landtage Gelegenheit geben, die Tendenz desselben in der gehörigen Weise zu kennzeichnen, ich möchte aber schon heute zum gestellten Zuweisungsantrage bemerken, daß es sich doch die Herren einigermaßen überlegen sollen, gegen die Einfuhr aller jener Mittel, die die Bevölkerung als einzigen Ersatz für

die oft nicht mehr bezahlbaren anderen Fettstoffe und sonstigen Lebensmittel hat, Anträge einzubringen. Wenn Sie auf diesem Wege weiter schreiten, werden Sie noch Dinge erleben, daß Sie sich dies künftig einigermaßen überlegen würden. (Abg. Kurz: „Wir wollen auch leben!“) Wir werden es Ihnen schon sagen.

Landeshauptmann: Es hat sich weiters niemand mehr zur Zuweisungsfrage zum Worte gemeldet und erkläre ich daher die Debatte für geschlossen.

Der Herr Antragsteller hat den Wunsch ausgesprochen, daß die Beilage Nr. 252 dem Landeskultur-Ausschuße zur Vorberatung zugewiesen werden möge.

(Die Zuweisung des Antrages an den Landeskultur-Ausschuß wird beschlossen.)

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist die

Begründung des Antrages der Abgeordneten Dr. Grašovec und Genossen, betreffend die Errichtung eines Musterweingartens in der Gemeinde Greis.

(Beilage Nr. 253.)

Ich erteile dem Herrn Antragsteller zur Begründung seines Antrages das Wort.

Abg. Dr. Grašovec (L.-G. Gills): Hoher Landtag! In der Gemeinde Greis im Gerichtsbezirke Gills sind die Weingärten, deren Bodenfläche über 51 ha beträgt, infolge der Rebplage und anderer Elementarereignisse fast vernichtet. Vor einigen Jahren wurde noch Wein aus der Gemeinde ausgeführt, derzeit mangelt es jedoch an solchem auch für die häuslichen Bedürfnisse. Einzelne Besitzer haben zwar den Versuch gemacht mit amerikanischen Reben; diese Versuche scheiterten jedenfalls in erster Linie deshalb, weil die Unkenntnis der Behandlung Schuld daran trug. Um den Weinbau zu heben, wäre die Errichtung eines Musterweingartens in der Gemeinde Greis unbedingt notwendig. Auch die benachbarten Gemeinden Pleterovitz und St. Paul hätten davon den günstigsten Erfolg. Es liegt auch eine Petition der Gemeinde Greis vor, die bereit ist, den nötigen Grund und Boden zu diesem Zwecke abzutreten. Nach dem Vorschlage, Beilage 13, Kap. 4, Tit. 6, zur Förderung des Weinbaues ist für das laufende Jahr für die Erhaltung von vier Neuanlagen ein Betrag von 20.000 K eingestellt. Mit Rücksicht auf den uns eben jetzt beschäftigenden Antrag und mit Rücksicht auf die Petition der Gemeinde Greis wäre wohl in erster Linie als eine solche Neuanlage die Ortschaft Greis ins Auge zu fassen. Meine Kollegen und ich stellen somit den Antrag, der hohe Landtag wolle beschließen (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß werde beauftragt, einen Musterweingarten mit Rebschule in der Gemeinde Greis im Gerichtsbezirke Gilli zu errichten.“

In formeller Beziehung stelle ich den Antrag, diesen unseren Antrag dem Weinbau-Ausschuße zuzuwenden.

Landeshauptmann: Wie die Beilage Nr. 253 ausweist, ist der Antrag genügend unterstützt; es obliegt mir daher nur mehr die Frage der Zuweisung zur Ausbringung zu bringen.

(Die Zuweisung dieses Antrages an den Weinbau-Ausschuß wird beschlossen.)

Der nächste Punkt der Tagesordnung ist die

Wahl zweier Schriftführer.

Ich bitte die Herren, sich mit Stimmzettel zu versehen, die ich sodann einsammeln lassen werde.

(Nach Abgabe der Stimmzettel und Vornahme des Skrutiniums.)

Als Ergebnis dieses Wahlganges habe ich zu verkünden, daß 56 Stimmzettel abgegeben wurden, von denen 2 unbeschrieben waren. Es bleiben somit 54 Stimmzettel übrig. Die absolute Majorität beträgt 28.

Es erhielten Herr Abg. Sedlaczek 50, Herr Abg. Kunz 46 Stimmen. Die beiden Herren erscheinen somit als Schriftführer gewählt. Weitere Stimmen entfielen auf die Herren Abg. Kurz 4, Abg. Wastian 3, Abg. Dr. Jančovič 1 und Abg. Frank 1.

Ich ersuche daher die neugewählten Herren Schriftführer ihre Plätze einzunehmen und ihres neuen Amtes zu walten. Ich danke zugleich den bisherigen Herren Schriftführern für ihre mir freundlich gewährte Unterstützung.

(Die Herren Abg. Sedlaczek und Kunz nehmen die Plätze als Schriftführer ein.)

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten über den Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 117, über Eisenbahnwesen für die Zeit von Ende Juni 1905 bis Ende Dezember 1906.

(Beilage Nr. 202).

Berichterstatter ist Herr Abg. Dr. Kofoschinegg, dem ich das Wort erteile und den ich ersuche, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Sonder-Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten **Dr. Kofoschinegg** (von der Tribüne): Hohes Haus! Dem Sonder-Ausschusse für Eisenbahnangelegenheiten ist der Bericht des Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 117, über Eisenbahnwesen für die Zeit von Ende Juni 1905 bis Ende Dezember 1906 vorgelegen und ich erlaube mir namens des Ausschusses zu berichten.

In erster Linie hat der Landes-Ausschuß berichtet über die Bahn Gilli—Wöllan. Es ist hier ein Ansuchen des Mitgaranten Eduard Klemeniewicz zu erledigen gewesen, welches das Ansuchen gestellt hat, es möge ausdrücklich ausgesprochen werden, daß auch er von der Garantie bezüglich der Gilli—Wöllaner Bahn enthoben werde. Nachdem ein Anstand nicht vorliegt, wird diesbezüglich am Schlusse ein darauf abzielender Antrag gestellt werden.

Was die Bahn Preding—Wiefelsdorf—Stainz betrifft, so ist gesagt, daß ein Überschuß sich herausgestellt hat im Betriebe der Bahn mit 13.231 K 22 h. Es stellt sich nun, nachdem das Erfordernis für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitales 26.043 K 30 h beträgt, ein Abgang von 12.812 K 08 h heraus, welcher vom Bezirke Stainz, von der Graz-Köflacher Bahn und vom Landes-Eisenbahnfond zu decken ist. Auf den Landes-Eisenbahnfond entfallen 1.412 K 08 h.

Bei der Bahn Pöltschach—Gonobitz hat sich gleichfalls das Erträgnis verschlechtert. Es stellt sich ein Betriebsabgang von 5.359 K 17 h heraus, so daß mit Rücksicht auf die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitales ein Gesamtabgang von 34.369 K 41 h sich herausstellt. Dieser ist zu decken von der Südbahn mit 14.945 K 45 h, vom Bezirke Gonobitz mit 1.390 K 91 h und vom Landes-Eisenbahnfond mit 18.033 K 05 h.

Der Betrieb auf der Linie Kapfenberg—Au—Seewiesen hat gleichfalls eine Verminderung des Erträgnisses ergeben. Es hat sich ein Überschuß von 76.435 K 37 h herausgestellt, so daß ein Abgang von 10.265 K 73 h zu decken ist. Nachdem die Südbahn einen Zuschuß von 4.464 K 02 h zu leisten hat, so stellt sich für den Landes-Eisenbahnfond ein Abgang respektive Zuschuß als notwendig heraus mit 226 K 28 h.

Die Aktiengesellschaft Murtalbahn, Unzmarkt—Mauterndorf, an welcher wir mit Stammaktien, Prioritätsaktien und Prioritätsobligationen beteiligt sind, hat sich in ihrem Geschäftsbetriebe etwas besser gestellt. Es ergibt sich ein Überschuß von 101.958 K 57 h. An Zinsen wurden vereinnahmt 1.076 K 82 h, so daß zu verteilen kommt ein Betrag von 103.035 K 39 h. Die Prioritätsaktien wurden mit einer Dividende

von 21 K betrieft, so daß zur Bezahlung des Gebühren-äquivalents noch übrig bleibt ein Betrag von 1.834 K 39 h.

Was nun die Verzinsung der aus den Mitteln des Landes-Eisenbahnfondes für die Lokalbahnen investierten Kapitale betrifft, so stellt sich im Berichtsjahre auf Grund der erzielten Betriebsnettoeinnahmen die Verzinsung auf 3·4 Prozent gegenüber dem Jahre 1904 mit 3·74 Prozent und unter Einbeziehung der zu leistenden Zuschüsse auf 3·82 Prozent gegenüber dem Jahre 1904 mit 4·04 Prozent; also hat sich eine Verschlechterung der Verzinsung herausgestellt.

An Neuanschaffungen und Herstellungen wurden benötigt für die Bahn Preding-Wiefelsdorf—Stainz 439 K 14 h, für die Bahn Kapfenberg—Au-Seewiesen 26.533 K 42 h. Es wird daher der Antrag gestellt (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Landes-Ausschusses über den Betrieb der Linien Gills—Wöllan, Pöltschach—Gonobitz, Preding-Wiefelsdorf—Stainz, Kapfenberg—Au-Seewiesen und der Murtalbahn Umzmarkt—Mauterndorf im Jahre 1905 wird zur Kenntnis genommen.

2. Der in der I. Session der laufenden Landtagsperiode in der Sitzung vom 21. September 1903 gefaßte Beschluß über den Bericht des Landes-Ausschusses, betreffend den Abschluß eines Übereinkommens mit der k. k. Staatseisenbahnverwaltung wegen der Übernahme des Betriebes der Lokalbahn Gills—Wöllan durch die k. k. Staatsbahnen gegen eine fixe Pachtrente, wird hinsichtlich des Punktes 2a dahin ergänzt, daß auch Eduard Klementiewicz als Mitgarant des Daniel von Lapp nach den mit letzterem getroffenen Vereinbarungen aller Verpflichtungen aus dem Garantie- und Tarifübereinkommen ddo. Schönstein, 13. Oktober 1891, beziehungsweise Graz, 17. Oktober 1891 entbunden ist.“

Ich bitte diesen Antrag anzunehmen.

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Landeshauptmann: Bitte den Herrn Berichterstatter fortzusetzen.

Berichterstatter Dr. Kofoschinegg: Der Landes-Ausschußbericht befaßt sich weiters mit dem finanziellen Teil der bisherigen Eisenbahnaktion und da wird zu „A. Gebahrung mit dem Landes-Eisenbahnfond“ hervorgehoben, daß der Gebahrungsüberschuß im Jahre 1905 gegenüber dem Vorjahre sich um 10.691 K 04 h ungünstiger gestellt hat. Weiters wird

hervorgehoben, daß die Anlagekosten der Landesbahnen mit Schluß des Berichtsjahres zusammen 9.150.840 K 38 h betragen haben und daß endlich sich mit Schluß des Jahres 1905 im Besitze des Landes-Eisenbahnfondes 9.759.677 K 94 h an Effekten befunden haben.

Die Schuld des steiermärkischen Landesfondes aus dem Titel der für den Eisenbahnfond übernommenen Garantie bezifferte sich am 31. Dezember 1905 auf 840.068 K 22 h.

Speziell im Berichtsjahre erscheint der Landesfond aus obigem Titel mit 122.058 K 50 h belastet.

Es ist nun sub B eine Zusammenstellung über aus Landesmitteln an Bahnen bereits flüssig gemachte und für den Ausbau solcher in Aussicht gestellte Subventionen enthalten. Ich berufe mich auf dieselbe, um nicht weitläufig zu sein, und möchte bemerken, daß die bereits flüssig gemachten Subventionen 4.384.415 K und die in Aussicht gestellten Subventionen 1.475.585 K ausmachen.

Der Landes-Ausschuß kommt nun weiters sub C zu sprechen auf die Rückwirkung der Subventionierung von Bahnen auf die Finanzen des Landes und bemerkt insbesondere, daß, nachdem ein Erträgnis von nur 17.500 K gegenüber einer vierprozentigen Verzinsung von 175.000 K besteht, sich für das Land ein effektiver Zinsenverlust von 157.000 K ergibt.

Es ergibt sich nun aus Anlaß der Durchführung der verschiedenen Eisenbahnaktionen des Landes für den Landesfond bisher eine Unterbilanz von durchschnittlich jährlich 320.000 K, d. i. gleich 2·1 Prozent der Landesumlagen.

Der Landes-Ausschuß kommt nun zum Schlusse, daß mit Rücksicht darauf, daß durch die Kapitalzuwendungen an Bahnen der Besitz des Landesfondes an zinstragenden Effekten vermindert wird und daß infolge fortgesetzten Eintausches unfruchtbarer Stammaktien für zinstragende Effekten das Erträgnis des Stammvermögens des Landes stetig zurückbleibt und daß weiters von Jahr zu Jahr sich die Finanzlage des Landes ungünstiger gestaltet, der größte Wert darauf zu legen ist, daß der Effektenbesitz des Stammvermögens und damit das Zinserträgnis bis zur Sanierung der Landesfinanzen intakt bleibe. Es wird daher die für das Land in eminentem Interesse gelegene Bahnverbindung zwischen Friedberg und Aspang zu einer von der Regierung anzusprechenden Subvention empfohlen, von weiteren Subventionen von Bahnbauten aber dem hohen Landtage nahegelegt, derzeit abzufehen.

Der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses lautet daher (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der finanzielle Teil des Landes-Ausschußberichtes mit den Unterabteilungen: A. Gebahrung mit dem Landes-Eisenbahnfonde, weiters B. Zusammenstellung über aus Landesmitteln an Bahnen bereits flüssig gemachte und für den Ausbau solcher in Aussicht gestellte Subventionen, endlich C. Rückwirkung der Subventionierung von Bahnen auf die Finanzen des Landes, wird genehmigend zur Kenntnis genommen.“

(Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.)

Was nun die weiteren Projekte betrifft, welche hier im Berichte des Landes-Ausschusses sub III angeführt sind, möchte ich kurz bemerken, daß bezüglich der Sulmtalbahn die Betriebseröffnung für den Herbst 1907 in Aussicht genommen ist, ferner daß bezüglich der Bahn zwischen Friedberg und Aspang die legislative Genehmigung des Ausbaues bereits erfolgt ist und mit dem Baue bereits im Jahre 1907 begonnen werden soll, ferner bezüglich der Bahn zwischen Gleisdorf und Hartberg, daß die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission stattgefunden hat und daß das Eisenbahnministerium den Widerstand gegen die Ausfühung dieser Bahn als Hauptbahn zweiten Ranges fallen gelassen hat. Ferner, daß der Landes-Ausschuß sich an das Eisenbahnministerium gewendet hat mit dem Ansuchen, es möge die Ausarbeitung des Detailprojektes auf der gegenständlichen Linie auf Staatskosten verfügt werden.

Bezüglich der Bahn von Kirchberg nach Mariazell und Gußwerk wird berichtet, daß die Linie bis Gußwerk seit Juni 1907 in Verkehr steht.

Bezüglich der Pyhrnbahn wird berichtet, daß sie im September 1906 eröffnet wurde, bezüglich der Nadelbergbahn, daß sich ein Aktionskomitee gebildet hat und der Sonder-Ausschuß für Eisenbahnangelegenheiten die Anschauung des Landes-Ausschusses teilt, daß, nachdem die Erstellung dieser Linie überwiegend im staatlichen Interesse gelegen ist, die Tätigkeit des Aktionskomitees sich darauf zu beschränken haben wird, die Bestrebungen dieses Ausschusses zu unterstützen.

Was den Ausbau der Rohitscher Lokalbahn bis Krupina betrifft, wird berichtet, daß der Landes-Ausschuß sich bisher leider ohne Erfolg bemüht hat, denselben durchzusetzen. Es wird auch gesagt, daß das Eisenbahnministerium eine Verrechnung der Transporteinnahmen sowie die Herstellung eines Schlüssels bezüglich

der Verteilung der Transporteinnahmen verlangt hat, bevor sie mit der Förderung dieser Bahn weiter fortzuschreiten will. Es scheint wenig Hoffnung vorhanden zu sein, daß dieses Bahnprojekt zur Ausfühung gelangt.

Bezüglich der Bahn Weiz—Anger wird berichtet, daß um die Abhaltung der politischen Begehung dieser Projektslinie angefragt worden ist, daß also die Bahn noch in einem sehr frühen Stadium sich befindet.

Etwas weitläufiger ist der Bericht des Landes-Ausschusses über den Bahnbau Marburg—Wies und hier wird gesagt, daß im Sommer 1906 die politische Begehung in Verbindung mit der Stationskommission stattgefunden hat. Diese Amtshandlung umfaßte jedoch nicht die ganze Strecke, sondern es ist nur die Strecke, welche sich von Wies bis zum Kilometer 0.9 der Südbahn erstreckt, inbegriffen gewesen. Die letzteren Herstellungen sind nun allerdings besonders kostspielig. Da eine erhebliche Ausgestaltung der Geleiseanlagen von seiten der Regierung verlangt worden ist, ebenso Bauänderungen, Hebungen des Niveaus wegen Gefährdung der Dämme durch Hochwässer verlangt werden, dürfte das Anlagekapital eine bedeutende Erhöhung erfahren. Aber auch an der seinerzeit aufgestellten Rentabilitätsberechnung — berichtet der Landes-Ausschuß — hat eine Verschlechterung stattgefunden, weil die Gribswalder Glanzkohlegewerkschaft mit der Sulmtalbahn ein bindendes Übereinkommen wegen der Beförderung der Kohle über Leibnitz getroffen hat. Zu dem kommt noch, wie schon bemerkt, daß ein Frachteilungsübereinkommen zwischen der Graz-Köflacher Gesellschaft und der Sulmtalbahn besteht, nach welchem sämtliche Kohlentransporte, welche nach Leibnitz und südlich davon gelegenen Stationen bestimmt sind, über die Sulmtalbahn zu leiten sind.

Es stellt sich daher die Sache nicht sehr günstig heraus und der Landes-Ausschuß glaubte daher, daß der ihm erteilte Auftrag, sich mit dem Eisenbahnministerium wegen Zawendung eines Beitrages ins Einvernehmen zu setzen, nicht auszuführen gewesen sei, nachdem einschlägige Verhandlungen in Verbindung mit dieser Sachlage aussichtslos gewesen wären.

Es wird daher der Antrag gestellt (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

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

Abg. **Wastian** (St.-G. Marburg): Hoher Landtag! Es ist wohl selbstverständlich, daß ich mich als ehelicher Mittler zwischen meiner Wählerschaft und unserem heimatischen Landesparlamente beflissen fühlen muß, bei diesem Verhandlungsgegenstande das Wort zu ergreifen. Ich

darf und kann die Behandlung, die dem Projekte Marburg—Wies in dem eben vorgetragenen Berichte zuteil geworden ist, nicht unwidersprochen lassen, da die Frage dieses Bahnbaues von meiner Wählerschaft in den Brennpunkt ihrer Forderungen gestellt worden ist. Und das nicht etwa erst vor kurzem oder vor ein paar Jahren, denn es läßt sich mit gutem Gewissen behaupten, daß in dieser Forderung ein starkes écho du temps passé, ein kräftiger Hall aus längst verstrichenen Tagen mitschlingt.

Diese Bahnangelegenheit beschäftigt die Gemüter nicht nur meiner Marburger Wählerschaft, sondern auch in hervorragendem Maße die der Bevölkerung des Pöbznitz-, Rangen- und Saggautales, und wie Sie, meine verehrten Herren, wissen, ist die ungeduldige Stimmung mit einem gewissen Unterton von Empörung während mehrerer Tagungen, die zugunsten des Projektes Marburg—Wies abgehalten worden sind, auf das lebhafteste zum Ausdruck gelangt. Mag auch die Bewegung zugunsten des Projektes in früherer Zeit hin und wieder zu völligem Stillstande verflaut sein, jetzt haben wir es wirklich nicht mit Schaumbläschen, nicht mit einem bloßen Wellengekräusel, sondern mit einer starken Strömung zu tun. Das ist die nüchtern-mathematische Tatsache. Ich bin nun der Ansicht, der Landes-Ausschuß hätte sich durch eine ordnungsgemäße Ausführung des Beschlusses vom Spätherbste des Jahres 1905, kraft dessen er bei der Regierung der Erwirker einer ausreichenden Förderung des Projektes gewesen wäre, in keiner Weise die Hände gebunden; er hätte sich dadurch wahrlich nicht zu etwas Unverantwortlichem verpflichtet, sondern er hätte bloß den unermüdlichen und tüchtigen Werkleuten, die den Auf- und Ausbau des Projektes betreiben, eine selbstverständliche fördernde Gerechtigkeit für ihre mühsame Arbeit angedeihen lassen. Ich bitte zu bedenken, daß es ja fast lauter kleine Leute sind, die da opferwillig und bauend auf ihre eigene Kraft an das ersehnte Ziel wollen, Leute, denen eine aus Besitz und Vermögen entspringende Macht nicht zu Gebote steht, und die trotz allem aus reiner Begeisterung für die Sache den warmherzigen Optimismus nicht abgeschworen haben. Leider warten sie bislang auch vergeblich auf den väterlich-wohlwollenden Zufall, der in manche Eisenbahnprojektgeschichte in der Gestalt eines vielvermögenden Fürsprechers eingzugreifen pflegt. Da sollte man es doch nicht über Herz und Verstand gewinnen, den Eifer und Ernst solchen guten Willens und Opfers — ich verweise auf die gegen 800.000 Kronen betragenden Stammaktienzeichnungen — ununterstützt zu lassen und die bewährte Geduld der Leute auf eine so harte Probe zu stellen. Doch in manchen Kreisen wird der geplante Schienenweg Marburg—Wies, oft förmlich mit zufahren-

der Unduldsamkeit, als ein böses Ärgernis empfunden. Am lächerlichsten erscheint mir aber schon der künstlich konstruierte Interessengegensatz zwischen Graz und Marburg: Unsere mächtig aufstrebende liebe Landeshauptstadt wird doch die Entwicklung der Provinzstadt Marburg nicht bange oder gar eifersüchtig machen! Ja, meine sehr geehrten Herren, es hat fast den Anschein, als möchten gewisse Leute diejenigen, die für das Projekt Marburg—Wies eintreten, samt dem Projekte selbst in heiligem Strafzorn zu schwerer Verurteilung vor das Forum des gesunden Menschenverstandes zerren.

Nun, meine Herren, Resolutionen sind ohnehin etwas Blutleeres und haben meist nur einen sadenscheinigen, platonischen Wert, weil man mittels ihrer sich hinter große Worte verstecken kann, um dabei die Sache zu vertrödeln. Vollendet ist dann die Flucht vor der Tat in der Phrase, wenn man die Entschliebung ganz in papierener Herrlichkeit beläßt, und wenn, wie im vorliegenden Falle, der Wein schon von der Kelter weg so arg getauft ist. Freilich hätten sich die Projektmacher für Marburg—Wies im Falle der Durchführung des dem Landes-Ausschusse in der letzten Session erteilten Auftrages ebensowenig in den Besitz ihrer Bahn gebracht, wie der stockmagyarische Honvedoffizier durch den ratenweisen Ankauf einer Schreibmaschine zu dem naiverweise erhofften Zwecke gelangt ist, stark in der deutschen Rechtschreibung zu werden. Aber immerhin wäre dadurch die erste verschärfte Kontur in das Bild gekommen — gemäß dem regen Wunsche aller Beteiligten, bei deren Bestrebungen die Dominante aller Äußerungen stets der Imperativ: „Ernstmachen!“ war. Übrigens sollte es nach meinem Dafürhalten dem Landes-Ausschusse bei jeder sich halbwegs schicksam bietenden Gelegenheit eine höchst angenehme Pflicht sein, die Regierung immer wieder eindringlichst auf das hinsichtlich des Eisenbahnwesens erbärmlich vernachlässigte Steirerland aufmerksam zu machen. Schon von diesem gewiß einwandfreien Standpunkte aus, wäre für den Landes-Ausschuß die Durchführung des damaligen Auftrages geboten gewesen.

Hohes Haus! In dem Berichte, der in der Beilage Nr. 117 vorliegt, wird geltend gemacht, daß die mißliche Seite der Marburg—Wieser Bahnprojektsfrage die Kohlenfrachtangelegenheit sei, da der geplante Verkehrsweg hinsichtlich der für seine Einnahmen ausschlaggebenden Beförderung des Massenartikels Kohle nahezu brachgelegt erscheine, daß die Gribzwalder Glanzkohlenbergwerksgesellschaft durch ein bindendes Übereinkommen mit der Aktien-gesellschaft der Sulmtalbahn sich verpflichtet hat, zutage geförderte Kohle bis zum Höchstquantum von jährlich 50.000 Tonnen über Leibnitz zu verfrachten, das ist

vollkommen richtig. Eine andere Frage ist aber, meine Herren, ob die Gewerkschaft nicht in der Lage ist, mehr als das erwähnte der Sulmtalbahn verbürgte Quantum zu verfrachten. Und da kann ich nun dem hohen Hause auf Grund genauer, gewissenhafter Erhebungen einiges mitteilen, was die Annahmen des in Verhandlung stehenden Berichtes wesentlich berührt und diese in einer ganz anderen Beleuchtung zeigt. Die Gibiswalder Kohlen- und Kalkgewerkschaft bringt heute bereits förderfähig 20 Waggons Kohle zur Verfrachtung; das ist eine Leistung von 60.000 Tonnen für ein Jahr. Diese Kohlenmenge wird heute fast ausschließlich aus der Aufschüttung der Strecken gewonnen. Es ist aber sicher anzunehmen, daß, wenn der Abbau des der Gewerkschaft gehörigen Kohlenfeldes im vollen Gange ist, die Förderleistung bedeutend steigen wird, so daß die von der Gewerkschaft projektierte Jahresleistung von 100.000 Tonnen spielend erreicht werden dürfte. Daraus ist doch zu ersehen, daß außer dem Quantum, das der Sulmtalbahn gewährleistet werden mußte, noch ein Plus von 50.000 Tonnen zur freien Frachtverfügung stehen wird, das für die Marburg—Wieser Bahn im Ernstfalle zweifellos in Betracht käme. Es ist leicht möglich, daß dieses Mehrquantum nach dem Süden zur Verfrachtung gelangen wird, denn zunächst wird der Süden das Hauptabgabegbiet der Gewerkschaft bleiben, und dann hängt es eben von den Frachtenrelationen ab, ob dieses Plus an Produktion auf die Linie Marburg—Wies geleitet werden kann oder nicht. Hinsichtlich des Tarifes würde die Bahn Marburg—Wies mit der Sulmtalstrecke gewiß erfolgreich in Wettbewerb treten können, weil von Haselbach nach Marburg nur 40 Kilometer zu fahren wären, während mit der Sulmtalbahn über Leibnitz die Wieser Kohle 61 Kilometer, die Gibiswalder Kohle von Pölsing über Leibnitz 57 Kilometer nach Marburg zu fahren hat. Vergessen Sie aber nebstbei auch nicht, verehrte Herren, daß die projektierte Linie, für die ich spreche, nicht allein auf die Kohle angewiesen ist: Wir haben ja das ganze schöne Hinterland von Marburg bis Gibiswald als Aufschüttgebiet vor uns mit reicher Holz-, Bretter-, Stein-, Kalklieferung, mit Mähl- und Schleifsteinerzeugung, Glas- und Papierindustrie u. s. w. Außerdem werden sich mit der Bahn neue Umsätze ergeben und neue Produktionsstätten entwickeln.

Die Gesamtausdehnung des Gibiswalder Kohlenvorkommens ist, wie ich noch erwähnen muß, derzeit nicht festgestellt, vielmehr ist die Möglichkeit durchaus nicht ausgeschlossen, daß der Bau einer weiteren Schachtenlage in Angriff genommen werden muß, was die Jahresleistung natürlich erheblich erhöhen würde. Was ferner der

Bericht über das Frachtteilungsübereinkommen zwischen der Graz—Köflacher Bahn und der Sulmtalbahn meldet, ist alles in Richtigkeit, bis auf die für unsere Frage angewandte Schlußfolgerung, es sei für die Marburg—Wieser Bahn keine Aussicht vorhanden, von der Graz—Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft irgend etwas für die Verfrachtung erwarten zu dürfen. Der rührige Eisenbahn-Ausschuß in Marburg hat sich mit der Köflacher Gesellschaft in Verbindung gesetzt, und diese hat nun erklärt, daß von einer der Köflacher Gesellschaft als Kohlenproduzentin obliegenden Verpflichtung, Kohle in den betreffenden Relationen unter allen Umständen auch in dem Falle, als die Bahn Marburg—Wies oder eine andere Bahnlinie gebaut würde, die die Möglichkeit schafft, die Kohle von Wies nach Marburg und darüber hinaus billiger zu versenden, über die Sulmtalbahn führen zu lassen, durchaus nicht die Rede sein kann. Es ergibt sich daraus die natürliche Schlußfolgerung, daß es im Falle des Zustandekommens der Bahn Marburg—Wies von den Tarifverhältnissen abhängen wird, beziehungsweise von dem Unterschiede in den Kosten der Verfrachtung von Wies nach Marburg über die projektierte Strecke gegenüber den Kosten der Verfrachtung von Wies via Pölsing-Brunn-Leibnitz nach Marburg, ob und inwieweit die Marburg—Wieser Bahn die Kohlen Transporte von der Grazer—Köflacher Gesellschaft an sich zu ziehen vermag.

Da im Berichte auch komischerweise betont wird, daß Marburg als Hauptkonsumtionsort im Konkurrenz-bereiche der Trifailer Kohlen-gewerkschaft liege, so möchte ich darauf zunächst doch erwidern, daß mir dieses Hintertürk als das sonderbarste Argument erscheint, den Interessenten der Marburg—Wieser Bahn nicht entgegenzukommen und Schwierigkeiten zu bereiten. Meine Wählerschaft will ja, wie ich schon heuer im Frühjahr hier gesagt habe, endlich einmal aus dem Konkurrenz-bereiche der Trifailer Kohlen-gewerkschaft enttrinnen! Ihr ist die drückende Last der beständig wachsenden Preise längst unangenehm geworden, und unter den Beweggründen, die für den Bau des neuen Verkehrsweges bestimmend sind, nimmt die Sehnsucht nach einer Befreiung von dem Diktate der Trifailer Kohlenwerksgesellschaft eine hervorragende Stelle ein. Kurz möchte ich noch berichten, daß die Pläne und Kostenberechnungen für die Einmündung der Bahn in die Südbahnstation Marburg fertiggestellt sind, und daß die unser Unternehmen treffenden Kosten hierfür nicht, wie der Bericht behauptet, nahezu eine halbe Million Kronen betragen, sondern sich ungefähr auf 194.000 Kronen belaufen. Meine Herren, der Landes-Ausschuß sagt schließlich, er hätte sich mit dem Eisen-

bahnministerium wegen der Zuwendung eines Beitrages nicht ins Einvernehmen setzen können, da einschlägige Verhandlungen aussichtslos gewesen wären. Dieser Auffassung steht aber eine bündige Erklärung Sr. Exzellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. von Derschatta gegenüber, der einer aus allen Teilen der in Betracht kommenden Gebiete zusammengesetzten Abordnung die persönliche Förderung und wärmste Unterstützung zugesichert hat. Meine Herren, gerade wir dürfen an diesem Ministerworte nicht rütteln, da ja doch der Herr Eisenbahnminister Dr. von Derschatta unserem Lande mit seinem Herzen, mit seiner ganzen politischen Lebens- und Entwicklungsgeschichte nahesteht, und wir schon infolgedessen sozusagen verpflichtet sind, seinen Worten eine erhöhte Bedeutung beizulegen. Oder sollen wir etwa unter dem Mollklang des Sichselbstgenügens und der Resignation geduldig warten bis ein Eisenbahnminister aus Galizien oder Böhmen im Amte sitzt?

Nun, meine Herren, in der Frage Marburg—Wies ist die Landesvertretung nach der Logik der Tatsachen, Wischnu und Schwa, Erhalter und Zerstörer, in einer Person gewesen. Auf der einen Seite hat man guten Trost und aneifernden Zuspruch gewährt, sogar beschloffen, die Regierung werde durch den Landes-Ausschuß beauftragt, sich der Sache kräftigst anzunehmen, hinter der Bühne hat man dann alles das nur als das Lustspiel „Viel Lärm um nichts“ aufgefaßt. Wir Abgeordnete waren dann der Amboss, auf den die Bevölkerung den Hammer der Enttäuschung niedersaufen ließ. Und doch hatten wir das Unfere redlich getan. Freund Stiger und ich können hiervon ein Liedlein singen.

Immer, wenn es aus Ernstmachen ging, hat man bisher eine solche Enttäuschung zu erleben gehabt, wie sie im vorliegenden Berichte neuerlich zum Ausdruck gelangt. Meine Herren, ich glaube, daß man eher den Papst von der Nichtexistenz Gottes zu überzeugen vermöchte, als irgend einen Anhänger des Marburg—Wieser Projektes von der Unmöglichkeit der Durchführung oder von der Wertlosigkeit der Bahn. Ich stehe auch gar nicht an, zu sagen, daß die Begeisterung dieser Leute nicht nur mich, sondern auch für viele die ursprünglich das Verlangen nach einer Bahnverbindung Marburg—Wies kalt ließ, etwas wohlthuend kontagiöses hat. Selbst in sonst schwachen Seelen ist die Unternehmungslust aufgestöbert und durch die Opposition emporgereizt worden. Als Vertreter der Stadt Marburg kam mich alle Dialektik der Theorie über die praktischen Beweise für den hohen Wert dieser Bahn nicht hinwegbringen; und dieser hohe Wert wird sich nicht nur für die von mir vertretene Stadt, sondern in weitausgreifender Wirkung für das ganze steirische

Unterland äußern. Meine Herren! Die Anhänger des Projektes sind wahrlich mehr als unruhige Schwärmergeister und werden trefflich Widerpart halten, denn Sie suchen vergeblich nach einem Schlafpulver für ihre Wünsche!

Es ist selbstverständlich gewesen, daß ich als Vertreter der vernünftigen und gerechten Wünsche meiner Wähler in diesem Falle einen Initiativantrag dem hohen Hause gemeinsam mit meinem lieben Leidensgefährten Stiger überreichen mußte. Dieser Antrag wird eine noch willkommene Gelegenheit geben, den Bahnbau Marburg Wies ausführlicher und eingehender hier zu behandeln. Vorläufig kann ich nur auf das Lebhafteste bedauern, daß der Landes-Ausschuß dem ihm im Jahre 1905 erteilten Auftrage nicht gerecht geworden ist, und möchte meinem Befremden darüber Ausdruck geben, daß solche, von mir genügend gekennzeichnete Gründe herangezogen worden sind, um ein schon Jahre lang in Verhandlung stehendes Projekt künstlich weiter hinauszurufen und die daran beteiligten Leute weiterhin zu nutzlosen Opfern zu verhalten. Ich glaube im übrigen jeder weiteren Ausführung überhoben zu sein, da die Angelegenheit ohnehin durch meinen Antrag demnächst das hohe Haus genauer beschäftigen wird.

Landes-Ausschuß-Beisitzer **Dr. Vink:** Mein sehr verehrter Kollege, der Herr Abg. Wastian hat dem Landes-Ausschuße zum Vorwurfe gemacht, daß derselbe dem Landtagsbeschlusse vom 28. November 1905 bisher nicht entsprochen habe.

Der Landes-Ausschuß als vollziehendes Organ des Landtages hat es seit jeher als seine Verpflichtung anerkannt, die Aufträge des Landtages pünktlich auszuführen und auch in diesem Falle trifft denselben kein Vorwurf. Der Beschluß des Landtages vom November 1905 hat dahin gelautet, den ersten Absatz des Beschlusses übergehe ich (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, diesem Projekte seine volle Aufmerksamkeit zuzuwenden, den „Eisenbahn-Ausschuß für die Erbauung der Bahn Marburg—Wies“ in seinen auf die Verwirklichung dieses Bahnprojektes gerichteten Bestrebungen nach Möglichkeit zu unterstützen und sich wegen der Zuwendung eines ausreichenden Staatsbeitrages mit der k. k. Regierung ins Einvernehmen zu setzen.“

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, in der nächsten Landtagstagung dem Landtage über den Stand der Angelegenheit ausführlichen Bericht zu erstatten und eventuell Anträge zu stellen.“

Nun, meine sehr verehrten Herren, möchte ich zunächst vorausschicken, daß für die Durchführung von

Aufträgen des hohen Hauses der hiefür gesetzte Termin nicht immer eingehalten werden kann und daß es nicht selten vorkommt, daß solche Aufträge infolge von Schwierigkeiten und Hindernissen, die zur Rechtfertigung dienen, erst in einem späteren Zeitpunkte, in einer folgenden Tagung des hohen Hauses entsprochen werden kann. Schon deshalb ist absolut kein Anlaß vorhanden, dem Landes-Ausschusse einen Vorwurf zu machen, weil im gegebenen Falle die Möglichkeit eines eingehenden Berichtes und die Stellung von bestimmten Anträgen nach meiner Überzeugung heute noch nicht gegeben ist. Der Landes-Ausschuß hat übrigens das, was er nach der Sachlage tun konnte, getan, nämlich er hat dem hohen Landtage über den gegenwärtigen Stand der Bahnfrage berichtet; allerdings wurde kein abgesonderter Bericht erstattet, sondern nur im allgemeinen Eisenbahnberichte, „Kapitel III, Weitere Projekte“ auf den sich auch der Herr Abg. Wastian berufen hat und den er zum Gegenstande seiner Kritik und seiner Angriffe gegen den Landes-Ausschuß gemacht hat, auch die Marburg-Wieser Bahn einbezogen. Der Landes-Ausschuß hat weiters in dem „Kapitel II, Finanzieller Teil C“ des allgemeinen Eisenbahnberichtes auseinandergesetzt und begründet, warum der Landes-Ausschuß bei der sich immer ungünstiger gestaltenden Finanzlage des Landes „mit Rücksicht auf seine Verantwortlichkeit gegenüber dem hohen Hause sich verpflichtet hält, dem Landtage nahezu legen, von weiteren Subventionierungen für Bahnen derzeit abzusehen.“

Diesen prinzipiellen Standpunkt hat sich auch das hohe Haus angeeignet, indem es diesen Teil des Berichtes genehmigend zur Kenntnis genommen hat. Über die finanzielle Lage des Landes habe ich heute weitere Auseinandersetzungen nicht zu machen, da diese ohnedies Gegenstand der Beratungen über Bedeckung des Abganges bei Erledigung des Voranschlages sein werden. So viel ist gewiß, daß die heutige finanzielle Lage es nicht gestattet, sich, bevor eine definitive Sanierung der Landesfinanzen durchgeführt sein wird, in Subventionierungen, namentlich in einem Umfange wie in der für die Marburg-Wieser Bahn verlangten Höhe einzulassen.

Sie werden zugeben, daß mindestens so wichtig als diese Linie Marburg-Wies die Bahn Gleisdorf-Hartberg ist, und die Herren Abgeordneten, welche gewiß ebenso sehnüchlich die Sicherstellung dieser Linie wünschen und die noch mehr Recht hätten, ein Verlangen nach Gewährung einer ausgiebigen Landessubvention zu stellen, da bekanntlich die Ausgestaltung des Schlußgliedes der großen Verkehrszubauten in nördlicher Richtung von Friedberg nach Aspang sichergestellt ist, sind bisher mit keiner Subventionsforderung an das hohe Haus herangetreten,

weil sie zu der Ansicht gekommen sind, daß gegenwärtig die Lage der Finanzen des Landes Experimente mit weiteren großen Subventionierungen nicht zuläßt.

Es ist bekannt, daß wir voriges Jahr einen bedeutenden unbedeckten Gebahrungsabgang gehabt haben, der im Wege einer schwebenden Schuld bedeckt werden muß, wir wissen, daß dieser Abgang sich heuer um eine halbe Million erhöht hat und sie wissen ferner, daß wir ohnehin für Subventionierungen zur Erbauung von Lokalbahnen und für Betriebsabgänge bei den Landesbahnen, die nach dem Landesgesetze vom Jahre 1890 erbaut worden sind, schon 2.1 Prozent der Umlagen benötigen. Sie wissen, daß jedes Kapital, das wir für solche Zwecke verwenden, aus dem Stammvermögen des Landes durch Verkauf von Wertpapieren beschafft werden muß, daß dadurch auch die Einnahme an Verzinsung des Stammvermögens immer kleiner wird, daß sich also dieses chronische Defizit durch die Fortsetzung solcher Transaktionen von Jahr zu Jahr steigert. Daß der Landes-Ausschuß-Referent, der für eine geordnete Finanzverwaltung des Landes in erster Linie verantwortlich ist, unter solchen Umständen heute nicht den Mut finden kann, für eine Lokalbahn Marburg-Wies eine Subvention von einer Million Kronen heute zu empfehlen, überlasse ich unbefangener Beurteilung, dabei will ich durchaus nicht behaupten, daß diese Bahn nicht zustande kommen kann, noch weniger liegt es in meiner Absicht, das Zustandekommen dieser Bahn zu verhindern.

Der Landes-Ausschuß ist also dem ihm gewordenen Auftrage nach Möglichkeit nachgekommen. Er hat über den Fortgang der Schritte, die das Lokalkomitee in dieser Bahnangelegenheit gemacht hat, Bericht erstattet und ebenso auch Bericht erstattet über die durchgeführte politische Begehungskommission.

Nun, meine Herren, es ist gesagt worden, daß schon eine lange Reihe von Jahren die Stadt Marburg um dieses Projekt sich wärmstens angenommen habe. Diese Behauptung entspricht nach den von mir gemachten Erhebungen nicht der Tatsache. Ich habe in dem II. Berichte des Landes-Ausschusses über das Eisenbahnwesen 1891/1892 Nachschau gehalten und kann Ihnen daraus folgendes mitteilen. Im Jahre 1892 erscheint zum erstenmale ein Aktionskomitee, welches zur Herstellung einer schmalspurigen Verbindung von Wies nach Marburg unter Vorlage einer generellen Studie um Durchführung nach dem kurz vorher in Wirksamkeit getretenen Lokalbahngeetze vom 11. Februar 1890 angeht. Merkwürdigerweise hat sich an diesem Aktionskomitee die Stadt Marburg nicht beteiligt, wohl aber der an der Strecke liegende Bezirk Kniefels, wenn ich mich recht

erinnere. Im Jahre 1893 wird berichtet, daß infolge der ungünstigen Terrainverhältnisse diese Bahn außerordentlich kostspielig sei und daß im Jahre 1894 weitere Studien gemacht worden sind. Im Jahre 1898 ist die Sulmtalbahn auf das Tapet gekommen.

Und erst mit dem Auftauchen dieses Projektes ist die Stadt Marburg an den Landtag um eine Subvention herangetreten. Die außerordentliche Wichtigkeit und Bedeutung dieser Bahn hat die Stadt Marburg erst mit diesem Zeitpunkte erkannt. Es ist also nicht die Schuld des Landtages, noch weniger die Schuld des Landes-Ausschusses, sondern der Stadt Marburg selbst, daß letzteres Projekt hinter das der Sulmtalbahn gekommen ist. Erst zu einer Zeit, wo die Subvention für die Sulmtalbahn bereits bewilligt war, ist die Stadt Marburg mit energischen Schritten aufgetreten zur Erlangung dieser Bahn. Ich gebe ohne weiters zu, daß die Marburg-Wieser Linie in volkswirtschaftlicher Bedeutung jedenfalls der Sulmtalbahn voranzugehen gehabt hätte, nur ist nicht zu übersehen, daß die Sulmtalbahn im Verhältnisse eine viel billigere und kürzere Bahn ist und es noch immer fraglich geblieben wäre, ob diese Bahn hätte sichergestellt werden können, da für dieselbe ungleich höhere Anforderungen an Staat und Land hätten gestellt werden müssen. Aber deshalb, weil die Marburger eben den Wert dieser Bahn in volkswirtschaftlicher Beziehung so spät erkannt haben, dürfen sie nicht auf andere die Schuld wälzen. Das ist dasjenige, was ich nun in dieser Richtung zu sagen habe. Was nun den Bericht des Landes-Ausschusses betrifft, so kann ich nicht zugeben, daß derselbe in irgendeinem Punkte Unrichtigkeiten enthalte. Es ist doch unleugbar, daß, bevor man sich mit der Frage der Subventionierung einer Bahn durch das Land noch dazu in einer so ansehnlichen Summe von einer Million beschäftigt, nicht bloß ein genaues Projekt, ein Kostenvoranschlag und eine Rentabilitätsberechnung vorliegen muß, sondern es muß auch ein kommissioniertes und genehmigtes Projekt vorhanden sein. Allerdings haben das Aktionskomitee der Marburg-Wieser Bahn die Trassenrevision schon im Jahre 1903 und wie der geehrte Herr Vorredner bemerkt hat, die politische Begehungskommission dieser Bahn im Jahre 1906 durchgeführt. Die politische Begehungskommission hat stattgefunden vom 21. Juni bis 16. Juli 1906; es hat damals auch der Landes-Ausschuß bei dieser Kommission eine Äußerung erstattet, in welcher im Sinne der Stellungnahme des hohen Landtages zu dem Projekte hervorgehoben wurde, daß der Landes-Ausschuß das Zustandekommen dieses Bahnbaues wünsche und auch dem Eisenbahnministerium empfehle, dieses Projekt auf das

möglichste zu unterstützen. Also daß von seiten des Landes-Ausschusses die Absicht bestanden, dieses Unternehmen zu behindern oder auch nur die Förderung zu unterlassen, ist absolut nicht richtig. Er wird sich berufen auf das Eisenbahnministerium und insbesondere auf Zusicherungen Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnminister. Ich muß gestehen, für unsere Eisenbahnaktionen erscheint mir der Landsmannminister geradezu ein Unglück, weil so viele ungezügelte Wünsche und Hoffnungen für den Bau von Bahnen losgelöst wurden, die vielfach zu bitteren Enttäuschungen führen müssen. Es existiert heute, entschuldigen Sie, wenn ich das ausspreche, geradezu ein Eisenbahnfieber, um den gelindesten Ausdruck zu gebrauchen. Die verschiedensten Projekte schießen wie die Pilze hervor. Natürlich überall Begehren nach Landesunterstützung, hier ein paar Millionen, dort Hunderttausende, und so geht es fort. Es kommt mir so vor als ob das Land ein unerschöpfliches Goldfaß hätte, aus dem man die Millionen herausnehmen kann. Und der arme Eisenbahnminister. Auch der Staat muß alle diese Projekte ausgiebig unterstützen. Alle Projekte sollen auf einmal sichergestellt werden; denn alle Bahnen sind gleich wichtig. Ich begreife ja vollkommen, daß jeder Abgeordnete für die Ausgestaltung der Kommunikationen in seinem Bezirke möglichst zu sorgen sich bestrebt. Wir wissen alle, daß zur Hebung der Volkswirtschaft und daher des Volkswohlstandes heutzutage vor allem günstige Verkehrs- und Abfuhrwege also Bahnen erforderlich sind. Aber berücksichtigen Sie, meine Herren, bei ihren Subventionsansprüchen doch die Finanzen des Landes, welche so große neue Belastungen nicht verträgt, und vergessen Sie bei ihrem Sturm auf den Eisenbahnminister für alle ihre Bahnen nicht, daß der sehr geehrte Herr Eisenbahnminister, unser Landsmann, der gewiß sein Heimatland Steiermark ins Herz geschlossen, doch nicht bloß Eisenbahnminister für Steiermark ist.

Es ist ihm ganz unmöglich, alle Bahnen, welche von ihm verlangt werden, zustande zu bringen. Ich habe selbst mit ihm über die Marburg-Wieser Bahn gesprochen. Auch mir erklärte er, die Baubewilligung dieses Bahnunternehmens zu fördern und zu unterstützen, soweit es ihm möglich sei, aber gerade in der Begrenzung auf die Möglichkeit der Förderung liegt auch die Grenze für die Durchführbarkeit des Projektes. Dieser Zusage hat man eine Deutung unterschoben, die man mir entgegengeschleudert hat, als ob die erforderliche, nach Millionen zielende finanzielle Unterstützung des Staates nur mehr davon abhängen, daß das Land die von ihm geforderte Subvention von einer Million gewähre.

Das ist eine große Täuschung!

Die Bahn erfordert, Abg. W a s t i a n sagt es selbst, über 7 Millionen Baukapital, nun sollen beiläufig 4½ Millionen durch Prioritätsaktien aufgebracht werden. Nehmen wir an, das Land gibt die Million, halten Sie es möglich, bei den Geldmarktverhältnissen zum Kurse von 85 Prozent nicht garantierte Prioritätsaktien zu begeben? Ich glaube, solche Titres sind nicht zum Kurse von 50 Prozent begebbar. Die Begebung der Titres für die Friedberg—Aspanger Bahn, welche Staatsgarantien genießen, wird hinausgeschoben wegen der ungünstigen Geld- und Kursverhältnisse. Diese Prioritäten wären heute nur zu den drückendsten Bedingungen anzubringen. Der deutsche, französische, belgische Markt ist heute für österreichische Bahnwerte vollständig verschlossen, Amerika und Rußland stellen die höchsten Ansprüche an die Geldmärkte, der Zinsfuß hat eine schon seit langem nicht erhöhte Stauung und wie es in Österreich ausschaut mit den Zinsfußverhältnissen, ist bekannt.

Unter solchen Verhältnissen sollen wir aus dem Stammvermögen zur Deckung von Subventionsbedürfnissen unsere guten Anlagepapiere zu den tiefsten Kursen veräußern oder zu drückenden Bedingungen Geld beschaffen?

Der Landes-Ausschuß hatte keine Veranlassung, außer dem Berichte, den er in seiner allgemeinen Vorlage erstattet, noch einen Separatbericht dem hohen Hause vorzulegen. Hätte der Landes-Ausschuß, darf ich wohl fragen, es wagen sollen, es wagen können, unter diesen Verhältnissen dem Landtage die Gewährung einer Subvention von einer Million für die Bahn Marburg—Wies zu empfehlen und hätte er dann für die Linie Gleisdorf—Hartberg nicht zum mindesten eine zweite Million beantragen und für verschiedene andere wichtige Bahnprojekte, die alle für wichtig erklärt werden, noch weitere Hunderttausende beantragen müssen? Und ist dann endlich der Bau der Bahn Marburg—Wies wirklich so unendlich wichtig und so dringend, daß das Wohl und Wehe der Stadt davon abhängt? Ich glaube, die Stadt Marburg täuscht sich kolossal. Ich wünsche nicht, daß ich recht behalte.

In öffentlichen Versammlungen ist man gegen mich in sehr gehässiger Weise aufgetreten, die Marburger Presse wurde gegen mich losgelassen, man hat mich persönlich angegriffen. Was habe ich verbrochen? Ich habe objektiv die Sache des Landes vertreten und meiner Überzeugung Ausdruck gegeben.

Um was handelt es sich? Ich gebe gerne zu, daß die Gegenden, die auf der Strecke sich befinden, Un-

fels, Leutschach, das lebhafteste Interesse an dem Zustandekommen der Bahn haben. Es gibt noch viele Bahnen, für die in Steiermark eine Bedeutung vorhanden ist. Schließlich haben diese Gegenden eine Bahn in der Nähe und die Verhältnisse sind vielleicht dort noch besser, als in manchen heute noch ganz verlassenen Gegenden und Tälern. Was hat Marburg für Vorteile zu erwarten? Die billige Kohle? Die Strecke ist lang, die Baukosten unverhältnismäßig hoch, die Tarife müssen daher teurer sein. Es ist fraglich, ob die Bahn die Konkurrenz mit der Sulmtalbahn aushalten kann, welche billige Tarife einführen kann, weil die Bahn viel billiger ist und bei Erstellen kombinierter Tarife mit Einbeziehung der Südbahnstrecke Leibnitz—Marburg, wenn die Südbahn Konzessionen macht, eine gefährliche Konkurrenzierung für die Linie Wies—Marburg zu befürchten steht.

Dann, meine Herren, ist die Stadt Marburg heute mit Kohle in jeder Richtung ausreichend versorgt. Ob sie die Kohle von der Marburg—Wieser Bahn billiger beziehen wird als jetzt, das ist eine große Frage. Der sehr geehrte Herr Kollege W a s t i a n hat ohne weiteres zugegeben, daß die Daten, welche im Berichte über die Menge der seitens der Eisbismalder Glanzkohlenbergwerksgesellschaft zur Verfrachtung gelangenden Kohle angegeben sind, richtige seien, und ist es ebenso richtig, daß 5000 Waggon für die Sulmtalbahn gebunden sind. Abg. W a s t i a n hat aber gemeint, daß die Kohlenbergwerksgesellschaft in der Lage sei, 10.000 Waggon zu liefern, daher ein großes Frachtenquantum frei sei. Abgesehen davon, daß nicht feststeht, ob auf eine so große Erzeugung und Menge konstant und überhaupt gerechnet werden kann, ist durch nichts bestätigt, wie lange das Kohlenvorkommen überhaupt dauert. Nach Erkundigungen, die ich eingeholt habe, dürfte das aufgeschlossene Kohlenflöz bei einer Auslieferung von 10.000 Waggon pro Jahr kaum auf 20 Jahre auslangen. Meine Herren, eine Bahn macht man nicht auf 20 Jahre. Wenn nach 20 Jahren diese Kohlenfracht, auf welche die Rentabilität der Bahn aufgebaut wird, aufhören sollte, wie steht es dann mit der Bahn und mit den Vorteilen aus der billigen Kohle, für welche die Stadt Marburg so schwere Opfer bringt, aus? Die Tarifverhältnisse würden sich, wie ich fürchte, bei der Marburg Wieser Bahn derartig stellen, daß diese Bahn weder mit der Sulmtalbahn noch mit einer anderen Bahn kaum wird konkurrieren können.

Was die Köflacher Bahn betrifft, so ist es richtig, daß ein Verkehrsteilungsübereinkommen besteht. Dieses Übereinkommen hat das Eisenbahnministerium verlangt, das Übereinkommen, nach welchem die Kohlen für alle

Stationen südlich von Kalsdorf bis zu einer Maximalgrenze auf der Sulmtalbahn zu verfrachten sind. Nur auf Basis dieses Frachtheilungsübereinkommens hat die Regierung die Ausgabe der Prioritätsobligationen für die Sulmtalbahn bewilligt. Es wird allerdings zugegeben, wie der Herr Kollege Wastian sagte, daß dieses Übereinkommen mit Zustimmung des Eisenbahnministeriums einer Revision unterzogen werden kann, wenn eine neue Bahn gebaut wird. Ob das im Falle geschehen wird, läßt sich heute nicht sagen. Ob die Köflacher Bahn, die nicht gebunden ist, es nicht vorziehen wird, ihre Kohlenfrachten der Sulmtalbahn zu überweisen, ist ebenfalls eine offene Frage. Eine Verbindlichkeit, diese Frachten der Marburg-Wieser Bahn zuzuführen, besteht aber gewiß nicht. Der Landes-Ausschuß hat seine Pflicht voll und ganz damit erfüllt, daß er einen Bericht, der über das, was bisher geschehen ist und wie die Verhältnisse liegen, getreuen Aufschluß gibt.

Ich möchte noch darauf verweisen, daß — wie wohl die politische Begehungskommission vom 26. Juni bis 16. Juli stattgefunden hat — bis heute noch eine Erledigung dieser Begehungskommission seitens des Eisenbahnministeriums erfolgt ist, welcher Umstand darauf nicht schließen läßt, daß sich das Ministerium so warm für diese Bahn interessiere. Wir wissen nur, daß bedeutende Anforderungen vom militärischen Standpunkte, Sicherungen gegen Rutschungen bei Pöschgau und verschiedene Änderungen von der Kommission verlangt werden, ohne berechnen zu können, welchen Einfluß diese Nachforderungen auf die Baukosten haben werden. Der Herr Abg. Wastian war so freundlich, eine Ziffer der Baukosten zu nennen, die weit über die früher angenommene Bau Summe hinausgeht. Es wird schon von einer Bau Summe von 7 Millionen gesprochen. Ich will der Stadt Marburg und den anderen Interessenten die Hoffnung, daß die Bahn einmal gebaut wird, nicht absprechen. Ich wünsche sie ihnen vom Herzen, obwohl sie nicht zu ihrem Heile sein wird, nur möchte ich mich und den Landes-Ausschuß gegen Vorwürfe und Verdächtigungen verwahren. (Abg. Wastian: „Ich habe nie einen Vorwurf gemacht!“) Nein, das behaupte ich auch gegenüber Abg. Wastian nicht, aber ich bin in den Zeitungen in einer Weise in den Kot gezogen worden, ich will nicht weiter darüber reden. (Abg. Wastian: „Da kann ja ich nichts dafür!“) Nein. Ich habe mich bei meiner Stellungnahme in dieser ganzen Bahnfrage gewiß nur von den lautersten Absichten leiten lassen. Ich messe dem Herrn Abg. Wastian an den widerwärtigen Vorgängen keine Schuld zu. Der

Landes-Ausschuß hat nur seine Pflicht im Interesse des Landes getan. Mein Bestreben war es, die Herren in Marburg vor Illusionen zu warnen. Ich sage nur, heute kann die Bahn nicht gebaut werden und damit schließe ich.

Abg. Capra (H.-R. Leoben): Im dritten Abschnitt des vorliegenden Berichtes über Eisenbahnanlagen konnte natürlich die von mir und Genossen beantragte Förderung des Ausbaues der steirischen Landesbahn Kapfenberg—Nu-Seewiesen bis Gußwerk noch keiner Erwähnung getan werden. Ich möchte mir aber erlauben, das Interesse des hohen Hauses nochmals auf diese Angelegenheit, deren Förderung durch den Landes-Ausschuß bereits vom hohen Landtage beschlossen worden ist, zu lenken. Von den von mir ins Auge gefaßten Konsequenzen, welche die Eröffnung der niederösterreichischen Vokalbahn nach Mariazell nach sich ziehen wird, sind bis heute schon zwei gewichtige Momente ins Leben getreten, und zwar einerseits die Entwicklung eines großartigen Personenverkehrs von Wien und anderen Teilen Niederösterreichs nach Mariazell. Uns allen ist dieser Andrang, welcher schon geradezu zu einer Katastrophe in Mariazell geworden ist und welcher fast eine mehr als erwünschte Grenze angenommen hat, bekannt. Wenn auch heuer Mariazell als Gnadenort wegen seines Jubiläums in besonderer Weise besucht wurde, so ist doch nicht daran zu zweifeln, daß durch die Eröffnung einer weiteren Bahnverbindung Mariazell und die prachtvolle Umgebung für alle Zeiten außerordentlich an Personenfrequenz gewinnen wird, und dazu trägt auch die wunderschöne Anlage der Bahn jedenfalls bei. (Abg. Schoiswohl: „Gewiß!“) An der Vergrößerung des Personenverkehrs, welche für die niederösterreichische Bahn eine ganz kolossale Einnahme bedeutet, partizipiert aber leider sowohl das Land Steiermark als auch die Landeshauptstadt Graz nicht, oder wenigstens nur in einem so bescheidenen Maße, daß es kaum der Rede wert ist, während, wenn dieses Bindeglied hergestellt sein wird, von den vielen Tausenden, die Mariazell besuchen, ganz sicher eine große Anzahl, wie ich mir bereits erlaubt habe zu erwähnen, weiter in das Herz von Steiermark die Reise fortsetzen würde und dadurch auch wirtschaftliche Vorteile zu uns gelangen würden. (Abg. Schoiswohl: „Die Bahn wäre ohne Zweifel rentabel!“) Das zweite Moment ist die Foklung der geschäftlichen Verbindung, welche der große und nun umso aufnahmefähigere Bezirk Mariazell mit allen Landesteilen Steiermarks gepflogen hat. Es betrifft dies das Oberland vielleicht zum geringeren Teile, namentlich aber sind, wie ich mir schon in meinem Antrage erlaubt habe hervorzuheben, die Stadt Graz voran,

dann die Städte Marburg und Pettau und verschiedene andere Orte des Mittel- und Unterlandes ganz hervorragend bisher durch die Lieferungen an Bier, Wein, Mehl und Getreide, Eisenwaren und verschiedene Landesprodukte an der Erhaltung dieses Absatzgebietes interessiert. Es steht demnach wohl zu erwarten, daß ebenso wie die Handelskammer Leoben auch die maßgebenden Körperschaften des Handelskammerbezirkes Graz auf die Förderung der angestrebten Bahnverbindung abzielende Entschlüsse fassen werden. Nicht minder ist es aber die Landesverwaltung selbst, denn es handelt sich nicht um die Erbauung einer neuen Lokalbahn, sondern um die Fortsetzung einer bestehenden Bahn, welche dem Lande Steiermark gehört, nämlich der Lokalbahn Kapfenberg—Au-Seewiesen. Es ist diese Bahn eine der bestrentierenden Linien, wenn sie auch nach dem Berichte des Eisenbahn-Ausschusses bei einer Einnahme von rund 216.000 K im Jahre 1906 den Anforderungen für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals nicht genügen konnte, sondern ein Defizit von 10.000 K aufweist. Meine Herren, diese ungünstige Abgangsziffer würde sich wahrscheinlich nicht nur erhalten, sondern noch steigern, wenn es nicht gelingen sollte, die Verbindungslinie nach Niederösterreich, respektive den Anschluß an die niederösterreichische Lokalbahn herzustellen; denn nicht nur Handel und Gewerbe würden den Verlust einer Absatzquelle erleiden, sondern auch der in Rede stehenden Landesbahn Kapfenberg—Au-Seewiesen wird voraussichtlich eine beträchtliche Menge von Frachtgütern entzogen werden, wenn sich der Bezirk Mariazell allmählig aus Niederösterreich versorgen sollte, womit derzeit schon begonnen wurde, und es dürfte das Gegenteil eintreten, es würde statt einer Prosperität ein Rückgang, und zwar in sehr empfindlicher Weise, eintreten. Meine Herren! Im Bezirke Mariazell hat sich ein Aktionskomitee gebildet. Dieses Aktionskomitee wird seine Tätigkeit demnächst aufnehmen und jedenfalls Daten bei den Interessenten einholen und sich demnächst mit Wünschen und Vorschlägen an den geehrten Landes-Ausschuß wenden. Meine Bitte geht nun dahin, daß der geehrte Landes-Ausschuß den Wünschen und Vorschlägen dieses Komitees und der beteiligten Interessenten jene Unterstützung angedeihen lassen möge, welche die Förderung der ehebalbigsten Inangriffnahme eines Durchführungsprojektes zum Zwecke hat, wozu das hohe Haus bereits im ersten Abschnitte unserer Session seine Zustimmung gegeben hat.

Abg. Sagenhofer (L.=G. Hartberg): Hohes Haus! Ich hätte heuer im Frühjahr nicht geglaubt, daß ich wegen unseres alten Schmerzenskinds, nämlich der Bahn

Friedberg—Aspang, in dieser Session wieder gezwungen sein soll, das Wort zu ergreifen. Im Berichte des Eisenbahn-Ausschusses heißt es, daß zu gewärtigen sei, daß mit dem Bau der Bahn Friedberg—Aspang bereits im Frühjahr 1907 begonnen werden würde. Nun jetzt stehen wir im Spätherbste und es ist noch keine Aussicht vorhanden, wann mit dem Bahnbau endlich begonnen wird. Der Bau dieser Linie ist gesetzlich bewilligt, finanziell sichergestellt, aber der Bau wird nicht vergeben! Worin die Gründe hierfür gelegen sind, ist rein unerfindlich. Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister hat die Zusage gemacht, daß der Bau der Bahn sobald als möglich vergeben werden wird, so daß im Herbst noch mit den Arbeiten begonnen werden kann. Es ist alles fix und fertig, aber man hört nichts von der Ausschreibung wegen Vergebung dieses Bahnbaues, so daß gewiß schon sehr ernstliche Bedenken über diesen Vorgang zum Vorschein kommen.

Meine Herren, ein gewisses Zeichen, daß die Bevölkerung schon sehr erregt über diese Angelegenheit ist, ist ja die Interpellation, welche der Herr Kollege Gerlig im Landtage eingebracht hat. Herr Kollege Gerlig, der ja selbst ein Parteikollege Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers ist, würde sich nicht veranlaßt gesehen haben, eine derartige Interpellation einzubringen, wenn ihn nicht die Erregung, die in dieser Richtung in der Bevölkerung herrscht, dazu gezwungen hätte. Ich glaube auch mein Bedauern darüber aussprechen zu müssen, daß der Herr Landes-Ausschuß-Beisitzer Dr. Lint heute gewissermaßen etwas gebremst und die Sache so dargestellt hat, als ob wir Steirer von unserem Eisenbahnminister zu viel verlangen würden. Meine Herren, es ist doch eine bekannte Tatsache, daß Steiermark in bezug auf Eisenbahnbauten geradezu weit verkürzt und vernachlässigt worden ist gegenüber den anderen Ländern, und wenn wir heute die Hoffnung haben, nachdem der Eisenbahnminister unserem Lande entstammt, daß endlich einmal für Steiermark etwas geschieht, so ist das gewiß keine überschwängliche, sondern eine berechtigte Hoffnung, und ich glaube, der Landes-Ausschuß tut nicht gut daran, wenn er diesbezüglich bremsen will. Ich glaube, er wäre eher berufen, die Bestrebungen der Reichsratsabgeordneten der steirischen Bevölkerung in der Richtung, daß sie etwas mehr verlangen, mehr zu unterstützen; das wäre die Aufgabe des Landes-Ausschusses, aber nicht zu bremsen. Meine Herren, uns Östfeirern vergeht in dieser Beziehung wirklich schon die Geduld, und ich muß daher den Landes-Ausschuß dringendst bitten, mit seinem ganzen Einflusse dahin zu wirken, daß endlich einmal dieser Bahnbau vergeben, mit dem Bau der Bahn be-

gonnen wird; und deshalb empfehle ich dem hohen Landtage folgenden Antrag zur Annahme (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, mit seinem ganzen Einflusse dahin zu wirken, daß der Bau der Bahnstrecke Friedberg—Wspang sofort zur Vergebung und zur ehesten Ausführung gelange.“

Weiters bin ich genötigt, noch über ein weiteres Projekt ein paar Worte zu sprechen, nämlich über das Projekt Gleisdorf—Hartberg.

Wie den Herren bekannt ist, hat sich der Arbeits-Ausschuß an die Regierung mit der Bitte gewendet, ein Detailprojekt für diese Bahnstrecke ausarbeiten zu lassen. Das Eisenbahnministerium ist auf diese Bitte nicht eingegangen, sondern hat den Vorschlag gemacht, daß die Regierung 50 Prozent der Kosten dieses Detailprojektes tragen soll. Das Eisenbahnministerium hat, soviel mir bekannt ist, diesen Antrag dem Finanzministerium vorgetragen, aber dieses hat, wie es scheint, noch nicht Zeit gefunden, auf diesen Antrag des Eisenbahnministeriums irgendeine Antwort zu geben, wenigstens mir ist von einer Erledigung in dieser Sache nichts bekannt. Ich glaube nun, daß es sicher die höchste Zeit ist, das Finanzministerium endlich daran zu erinnern, daß es doch die Pflicht hat, zu diesem Antrage des Eisenbahnministeriums endlich einmal Stellung zu nehmen. Der Arbeitsausschuß kann absolut in der Sache nicht weiter vorwärtsgen, solange er nicht weiß, wie viel der Staat zu den Kosten der Ausarbeitung des Detailprojektes beiträgt. Aus diesem Grunde und weil der Bau der Linie Gleisdorf—Hartberg sehr dringend und für Graz von großer Wichtigkeit ist, glaube ich folgenden Antrag stellen zu sollen (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, dahin zu wirken, daß die vom Arbeitsausschuß betreffs der Ausarbeitung eines Detailprojektes für die Eisenbahnlinie Hartberg—Gleisdorf eingebrachte Eingabe von der k. k. Regierung ehestens einer günstigen Erledigung zugeführt werde.“

Ich empfehle den Herren die Annahme dieser zwei Anträge. (Rufe: „Bravo!“)

Landeshauptmann: Ich muß bezüglich dieser zwei Anträge vorerst die Unterstützungsfrage stellen und glaube, daß sie dann als Resolutionen an den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses angereicht werden können.

(Die Anträge werden genügend unterstützt.)

Landes-Ausschuß-Beisitzer **Dr. Vink:** Hohes Haus! Ich erkläre von vornherein, daß ich namens des Landes-Ausschusses gegen die gestellten Anträge nicht nur keine

Eintwendung erhebe, sondern dieselben zur Annahme empfehle. Der Landes-Ausschuß wird bemüht sein, den ihm erteilen Aufträgen im vollen Umfange nachzukommen. Was nun die Linien, welche Gegenstand der Beratung waren, betrifft, so möchte ich mir zu den einzelnen Projekten folgendes zu bemerken erlauben:

Zunächst hat der Herr Abg. Capra den Ausbau der Linie Kapfenberg—Au-Seewiesen bis Gußwerk in sehr warmen Worten dem Hause empfohlen und ich möchte in dieser Beziehung darauf hinweisen, daß der Landes-Ausschuß sich schon bisher für diese Bahnangelegenheit interessiert hat, daß er in Fühlung mit den diesbezüglich maßgebenden Mitgliedern des Aktionskomitees, das sich dort gebildet hat, getreten ist und daß er auch diesem Komitee die sämtlichen Erhebungen und Projekte, die schon vor Jahren für diese Trasse vom Eisenbahnministe ausgearbeitet worden sind, zur Verfügung gestellt hat.

Der Landes-Ausschuß wird gewiß auch in Zukunft diese Fragen mit regem Interesse verfolgen. Was die Rückwirkung des Ausbaues des Verbindungsgliedes von Au-Seewiesen nach Gußwerk betrifft, möchte ich nur eine Auffassung richtigstellen, nämlich die, daß die jetzt schon in Betrieb stehende Linie von Kapfenberg nach Au-Seewiesen durch die Fortsetzung dieser Linie derart gefördert wurde, daß die bis jetzt vorkommenden Unterbilanzen, beziehungsweise Abgänge an der Verzinsung und Tilgung des aus dem Landes-Eisenbahnfonds bestrittenen Anlagekapitales vollständig verschwinden werden. Ich fürchte, daß das Gegenteil eintreten wird, denn bei der Linie Kapfenberg—Au-Seewiesen sind bis jetzt durchschnittlich größere unbedeckte Abgänge nicht eingetreten, da für solche Abgänge, wie im Jahre 1905 und in den früheren Jahren, die Garantien herangezogen wurden. Im Jahre 1906 hat diese Bahn einen Überschuß von 30.000 K gehabt. Die Rentabilität der Landesbahn liegt hauptsächlich in der Strecke von Kapfenberg nach Au-Seewiesen, in den dort bestehenden Werken und in der kolossalen Menge von Holzfrachten, die gerade in den letzten Jahren zur Aufgabe gelangt sind. Im Falle des Ausbaues wird nicht nur der Überschuß für die nicht so rentable Anschlußlinie aufgebraucht, sondern es werden große Abgänge für die ganze Linie kaum zu vermeiden sein.

Schwierig ist die Durchführung und das Zustandekommen dieser Bahn aber aus einem anderen Grunde. Ganz abgesehen davon, daß die Bahn eine kostspielige ist, bestehen noch Hindernisse anderer Art für die Sicherstellung dieser Bahn. Schon zur Zeit, als von seiten des Landes-Ausschusses diese Frage in Beratung gestellt wurde,

hat das Kriegsministerium hartnäckig auf dem Standpunkte gestanden, daß eine normale Bahnverbindung von Kernhof, Terz nach Neuberg hergestellt werden müsse. Das Kriegsministerium gab die Herstellung einer schmalspurigen und überhaupt jede andere Linie nicht zu.

Ob diese Anstände auch heute noch bestehen, ist mir nicht bekannt. Man verlangt diese Bahn von Kernhof normalspurig, und zwar auch für die weitere Fortsetzung. Jedenfalls wird es Aufgabe des Eisenbahnministeriums und der Bestrebungen aller unserer Abgeordneten sein, das Kriegsministerium, welches diese Linie als eine strategisch wichtige ansieht, von diesem Standpunkte abzubringen. Der Standpunkt der Kriegsverwaltung, daß, wenn eine normalspurig geforderte Bahn nicht ausgeführt werden kann, dann lieber gar keine Bahn bauen zu lassen, ist bedauerlich. Wir müssen uns natürlich in erster Linie auf den volkswirtschaftlichen Standpunkt stellen und sagen: Lieber eine schmalspurige Bahn als gar keine. Und diese Ansicht hat auch der Landes-Ausschuß. Ich wünsche, daß die Bestrebungen der interessierten Kreise zu einem guten Ende gebracht werden.

Was nun die Friedberg—Aspang-Bahn betrifft, so habe ich schon bei einem anderen Anlasse auseinandergesetzt, daß diese eingetretene Verzögerung des Baubeginnes nur durch die ungünstigen Geldverhältnisse herbeigeführt worden ist. Es sind 15 Millionen Prioritäten für diese Bahn mit staatlicher Zinsgarantie bereits geseglich bewilligt und hat das Eisenbahnministerium die Ermächtigung, durch Begebung dieser Prioritäten den Bauaufwand zu decken. Diese Begebung könnte heute nur unter sehr gedrückten Kursen durchgeführt werden.

Ein weiterer Grund der Verzögerung lag darin, daß im Gesetze für die Sicherstellung dieser Bahn entsprechende Beitragsleistungen seitens der Länder Steiermark und Niederösterreich und der Lokalinteressenten verlangt werden. Auf Grund dieser Bestimmung hat das Eisenbahnministerium die Aufrechterhaltung schon früher zugesagter Beiträge in Stammaktien der Lokalbahn Fürstfeld—Hartberg und a fond perdu begehrt. Ich habe mit Mühe, Geduld und Ausdauer — ich verdiene daher den Vorwurf nicht, daß ich immer bremsse, sondern ich war bemüht, die Sache vorwärts zu bringen — und dank des Entgegenkommens der Beteiligten von den interessierten Bezirken, Städten und Marktgemeinden und den Privatinteressenten, die Überlassung ihrer Stammaktien und Leistung der Geldbeiträge erwirkt. Es wurden allseitig Opfer gebracht auch seitens der Privatinteressenten und ich hoffe, daß das Ministerium auch in dieser Beziehung zufriedengestellt ist. Auch die Beiträge der beiden Länder, für Steiermark bereits durch einen Beschluß des letzten Landtages und

für Niederösterreich in jüngster Zeit, sind bereits gesichert. Herr Hagenhofer kann daher beruhigt sein, daß die Bahnangelegenheit in Ordnung geht und zu erwarten steht, daß, sobald es die Geldverhältnisse zulassen, die Begebung der Titres vorgenommen und die Bauintervention keine längere Verzögerung erfahren wird.

Es ist allerdings davon gesprochen worden, daß schon jetzt mit den Vorarbeiten für den Bau des Tunnels begonnen wird, was allerdings bisher nicht geschehen ist. Aber jedenfalls sind Befürchtungen unbegründet und ich möchte den Herrn Abg. Hagenhofer bitten, die Bevölkerung in dieser Beziehung vollständig zu beruhigen.

Was die Bahn Gleisdorf—Hartberg betrifft, ist es sehr bedauerlich, daß es mit der Ausarbeitung des Detailprojektes nicht vorwärts geht. Da trifft aber auch den Landes-Ausschuß kein Vorwurf, denn die Sache liegt beim Aktionskomitee in Graz. Der Landtag als solcher wird keinen Anstand nehmen, seine Beitragszusage einzuhalten. Der Landtag hat seinerzeit 10.000 K gewidmet; von diesem Betrage sind bis jetzt zirka 3.000 K für das generelle Projekt verwendet worden, ein Betrag von zirka 7.000 K steht noch zur Verfügung. Soviel ich gehört habe, wurde vom Eisenbahnminister — und jetzt berufe ich mich auf den Eisenbahnminister — in Aussicht gestellt, daß die Hälfte der Kosten, also 50 Prozent, für das Detailprojekt aus dem Kredite des Eisenbahnministeriums übernommen werden. (Abg. Hagenhofer: „Ja, wenn wir nichts erledigt erhalten.“)

Der Landes-Ausschuß wird nicht verfehlen, die Erledigung dieses Gegenstandes beim Eisenbahnministerium zu betreiben.

Damit schließe ich und bitte, zur Kenntnis zu nehmen, daß der Landes-Ausschuß nicht bremsst, nicht rückschrittlich ist, sondern immer vorwärts schreitet; und das möchte ich insbesondere dem Herrn Abg. Hagenhofer sagen: Wir sind nicht Rückschrittlern!

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

Berichterstatter **Dr. Kokoschinegg:** Ich verzichte.

Landeshauptmann: Gegenstand der Abstimmung ist der Antrag des Eisenbahn-Ausschusses und die Anträge, die der Herr Abg. Hagenhofer gestellt hat.

Ich werde den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses zuerst zur Abstimmung bringen und dann die Zusatzanträge in der Reihenfolge, wie sie der Herr Abg. Hagenhofer eingebracht hat. Ist gegen diese Art der Abstimmung etwas einzuwenden? (Nach einer Pause.) Es ist dies nicht der Fall.

Ich ersuche jene Herren, welche den Antrag des Eisenbahn-Ausschusses annehmen wollen, welcher lautet:

„Der Bericht des Landes-Ausschusses über weitere Bahnprojekte wird zur Kenntnis genommen,“

sich von den Sitzen zu erheben. (Geschlecht.) Angenommen.

Wir gelangen nun zu den Anträgen des Herrn Abg. Hagenhofer. Der erste lautet (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, mit seinem ganzen Einflusse dahin zu wirken, daß der Bau der Bahnstrecke Friedberg—Aspang sofort zur Vergebung und zur ehesten Ausführung gelange.“ (Dieser Antrag wird angenommen.)

Der zweite Antrag lautet (liest):

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, dahin zu wirken, daß die vom Arbeitsausschuße betreffs der Ausarbeitung eines Detailprojektes für die Eisenbahnlinie Hartberg—Gleisdorf eingebrachte Eingabe von der k. k. Regierung ehestens einer günstigen Erledigung zugeführt werde.“

(Dieser Antrag wird angenommen.)

Berichterstatter **Dr. Kokoschinegg**: Ich habe nunmehr bloß einiges zu bemerken, was zur Kenntnis zu nehmen ist.

Der Bericht des Landes-Ausschusses befaßt sich zunächst mit einem Berichte über die subventionierten Bahnen, teilt mit, daß von diesen subventionierten Bahnen nur Stammaktien der Lokalbahn Gleisdorf—Weiz mit 12.000 K und Prioritätsaktien der Linie Fehring—Fürstfeld ein Erträgnis von 5.500 K abgeworfen haben.

Der Antrag lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Betriebsergebnisse der subventionierten Bahnen im Jahre 1905 wird zur Kenntnis genommen.“

Weiters wird sub V das Gehaltserfordernis für das Landes-Eisenbahnamt behandelt, welches sich ganz unwesentlich von dem vom Vorjahre unterscheidet und auch dieser Bericht des Landes-Ausschusses soll zur Kenntnis genommen werden.

Zu Punkt VI wird Veranlassung genommen, zu berichten, was über Petitionen geschehen ist, welche noch vorgelegen sind und wird berichtet, daß das Exekutivkomitee für die Sulmtalbahn verständigt worden ist, daß der Präklusivtermin für den Baubeginn bis Ende 1906 verlängert worden ist; daß das Aktionskomitee für die Fortsetzung der Rohitscher Lokalbahn verständigt worden ist, daß dessen Ansuchen um Unterstützung seiner Be-

strebungen zur Würdigung und Berichterstattung überwiesen wurde und ebenso, daß der Ingenieur Hippolyt Legros mit seinem Ansuchen um Übernahme von Stammaktien bezüglich einer Bahnverbindung zwischen Luttenberg und Friedau abgewiesen worden ist. Ich bitte, diese Anträge, beziehungsweise Berichterstattung zur Kenntnis zu nehmen.

Landeshauptmann: Der Herr Berichterstatter hat über die Kapitel IV, V und VI unter einem den Bericht vorgetragen und ich eröffne über diese drei Kapitel die Debatte. (Nach einer Pause.) Es meldet sich keiner der Herren zum Worte; ich schreite zur Abstimmung und werde diese Anträge, wie sie zu Kapitel IV und V gestellt worden sind, in der gleichen Reihenfolge zur Abstimmung stellen.

Ich ersuche daher die Herren, welche zu Kapitel IV: Subventionierte Bahnen, den vom Ausschusse gestellten Antrag, welcher lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über die Betriebsergebnisse der subventionierten Bahnen im Jahre 1905 wird zur Kenntnis genommen“, annehmen wollen, sich von ihren Sitzen zu erheben. (Nach einer Pause.) Der Antrag ist angenommen.

Zu Kapitel V: Gehaltserfordernis für das Landes-Eisenbahnamt, stellt der Ausschuß den Antrag folgenden Inhaltes (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Bericht des Landes-Ausschusses über das Gehaltserfordernis für das Landes-Eisenbahnamt wird zur Kenntnis genommen.“

Diejenigen Herren, die diesem Antrage zustimmen wollen, bitte ich, sich gleichfalls von ihren Sitzen zu erheben. (Geschlecht.) Der Antrag ist angenommen.

Zu Kapitel VI: Veranlassungen in Ausführung der über Petitionen gefaßten Beschlüsse, ist, glaube ich, die Beschlußfassung des hohen Hauses nicht erforderlich. Somit ist dieser Gegenstand, glaube ich, abgeschlossen.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

mündliche Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten über den Antrag der Abgeordneten Hagenhofer und Genossen, Beilage Nr. 153, betreffend die Ausarbeitung eines Eisenbahn-Bauprogrammes für Steiermark.

(Beilage Nr. 153.)

Berichterstatter ist Herr Abg. Dr. Kokoschinegg, dem ich das Wort erteile und den ich ersuche, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter des Sonder-Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten **Dr. Kofoschinegg** (von der Tribüne): Hohes Haus! Die Herren Abgeordneten Hagenhofer und Genossen haben den Antrag eingebracht, welcher lautet (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, sofort die Aufstellung eines Eisenbahn-Bauprogrammes für Steiermark in Angriff zu nehmen.

Zu diesem Zwecke hat er sich mit allen Bezirksvertretungen des Landes, mit den Handels- und Gewerbekammern und mit der k. k. Landwirtschafts-Gesellschaft ins Einvernehmen zu setzen und die Wünsche und Vorschläge derselben einzuholen. Auf Grund der so erhaltenen Vorschläge hat der Landes-Ausschuß ein den Verhältnissen und Bedürfnissen des Landes und aller Teile desselben möglichst entsprechendes Programm aufzustellen und dasselbe dem Landtage in der nächsten Session mit einem eingehenden Berichte zur Beschlussfassung vorzulegen.“

Der Sonder-Ausschuß für Eisenbahnangelegenheiten verhehlt sich nicht, daß dieser Antrag einige Berechtigung hätte. Es wäre allerdings wünschenswert gewesen, wenn vom Anfange an, ehe man in eine Eisenbahnaktion getreten ist, von Seiten des Landes-Ausschusses, beziehungsweise Landtages ein Eisenbahn-Bauprogramm beschlossen worden wäre. In dem gegenwärtigen Zeitpunkte ist es zweifelhaft, ob das noch opportun ist, nachdem eine solche Masse Eisenbahnbauprojekte bestehen, welche sich für gleich wichtig betrachten. Demzufolge glaubte der Sonder-Ausschuß für Eisenbahnangelegenheiten nicht ohne weiters auf den Antrag des Herrn Abg. Hagenhofer eingehen zu sollen, sondern den Antrag zuerst dem Landes-Ausschuße zur eingehenden Prüfung und Berichterstattung unterbreiten zu sollen, und stellt daher den Antrag (liest):

„Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Antrag der Abgeordneten Hagenhofer und Genossen, Beilage Nr. 153, betreffend die Ausarbeitung eines Eisenbahn-Bauprogrammes für Steiermark, wird dem Landes-Ausschuße zur Prüfung und Berichterstattung abgetreten.“

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

Landeshauptmann: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der

mündliche Bericht des Sonder-Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten über die Petitionen Nr. 280, 290,

307 und 322, betreffend die Förderung des Bahuprojektes über den Nadelbergpaß.

Berichterstatter ist Herr Abg. Vošnjak.

Herr Abg. Rathausky hat an mich das Ersuchen gestellt, den Gegenstand von der heutigen Tagesordnung abzusetzen, und der Herr Berichterstatter hat sich damit einverstanden erklärt. Herr Abg. Rathausky wünscht zu diesem Gegenstande noch einige Daten zu sammeln.

Ich habe das hohe Haus zu befragen, ob es die Absetzung dieses Gegenstandes von der heutigen Tagesordnung genehmigt? Wünscht jemand einen Einwand zu erheben? (Nach einer Pause.) Wenn dies nicht der Fall ist, nehme ich an, daß das hohe Haus sich mit der Absetzung dieses Gegenstandes von der Tagesordnung einverstanden erklärt hat.

Die Tagesordnung ist somit erledigt.

Es ist mir eine Reihe von Interpellationen und Anträgen überreicht worden, die ich mit Hilfe der Herren Schriftführer zur Verlesung bringen werde.

„Interpellation

der Abgeordneten Dr. Jurtela und Genossen

1. an Se. Excellenz den Herrn Statthalter
2. an den steiermärkischen Landes-Ausschuß, betreffend eine Bauangelegenheit in Pettau.

Der Haus- und Realitätenbesitzer Josef Murssec in Pettau (Ranischa) hat anfangs Juli d. J. beim Stadtamte in Pettau um die Bewilligung einer Ausbesserung seines Wirtschaftsgebäudes angefragt. Dieses ist infolge des Alters haufällig geworden. — Die Gemeindef Kommission wurde am 17. Juli 1907 abgehalten. Hierbei haben die Vertreter der Stadtgemeinde, Steudte und Kasimir, die Notwendigkeit der Reparatur als dringend anerkannt und haben gegen den vorgelegten Plan keinerlei Einwendungen erhoben, beide haben vielmehr vor Zeugen erklärt, daß der Gesuchsteller die Bewilligung bekommen werde, weil kein Anstand bestehe, daß er mit den Arbeiten werde beginnen können, weil es schon höchst dringend sei. Josef Murssec hat am 20. Juli mit dem Niederreißen der schadhaften Teile und am 23. Juli mit dem Wiederaufbau begonnen. Die städtischen Sicherheitsorgane hatten davon genaue Kenntnis, erhoben jedoch keine Einsprache.

Weil es in Pettau schon oft vorgekommen ist, daß mit den Neu- und Umbauten früher begonnen wurde, als die Lokalerhebung abgehalten worden war, ohne daß deswegen behördlich eingeschritten worden wäre, wenn auch der Bau nicht dringend

war, so fühlte sich Josef Muršec einmal im Hinblick auf die erwähnte Äußerung der Lokalkommission gestützt.

Anstatt der ihm in sichere Aussicht gestellten Baubewilligung erhielt Josef Muršec vom Stadtamte Pettau die Zuschrift vom 12. Juli 1907, Z. I 4.177/07, des Inhaltes:

„Zufolge der gelegentlich der von Ihnen beabsichtigten Adaptierungen des Wirtschaftsgebäudes am 11. d. M. durchgeführten Lokalerhebung wird Ihnen die Herstellung eines Zaunes aus Drahtgeflecht mit Siederöhren und Betonsockel zur Abgrenzung Ihres Besitzes gegen den längs der Bezirksstraße führenden öffentlichen Weg aufgetragen. Die Höhe des Zaunes hat mindestens 1.40 m zu betragen.

Sie haben in Hinsicht der Richtung, in der der gedachte Zaun zu laufen hat, sich an die aus beiliegender Pause ersichtlichen Maße zu halten.

Da Sie sich selbst geäußert haben, daß Sie im heurigen Jahre voraussichtlich nicht mehr in der Lage sein werden, diesen Zaun auszuführen, das Stadtamt aber unbedingt aus sicherheitspolizeilichen Gründen darauf bestehen muß, daß dieser Zaun bestimmt gesetzt wird, erhalten Sie beiliegenden Revers zur Unterfertigung.

Erst nach Unterfertigung des Reverses wird die Baubewilligung für die von Ihnen beabsichtigten baulichen Veränderungen gegeben.

Der Bürgermeister: Josef Ornig.“

Der Revers hatte folgenden Wortlaut:

„Revers,

womit sich der gefertigte Gastwirt und Realitätenbesitzer Josef Muršec gegenüber der Stadtgemeinde Pettau rechtsverbindlich verpflichtet, seinen an der Bezirksstraße nach Friedau gelegenen Besitz durch einen mindestens 1.40 m hohen, auf Betonsockel mit Drahtgeflecht zwischen Säulen aus Siederöhren hergestellten Zaun abzugrenzen.

Zur Herstellung wird ein äußerster Termin bis 30. Juni 1908 zugestanden und nimmt der Gefertigte hiemit zur Kenntnis, daß das Stadtamt in dem Falle als Unterzeichneter die ihm gestellte Frist nicht einhalten sollte, ohne weitere direkte Verständigung und ohne den gerichtlichen Klageweg betreten zu müssen, einzig und allein auf Grund dieses Reverses berechtigt ist, auf Gefahr und Kosten

des Reverslegers den Zaun laut Beschreibung und Planskizze herzustellen.

Pettau, am 12. Juli 1907.“

Anstatt, daß das Stadtamt Pettau das Ansuchen des Josef Muršec rasch, oder wie es § 152 der steiermärkischen Bauordnung vom 9. Februar 1857 vorschreibt: „Die Entscheidungen in Bausachen sind mit vorzüglicher Vermeidung von Versäumnissen der Bauzeit nach Möglichkeit zu beschleunigen“, gar raschestens erledigt hätte, hat derselbe die Entscheidung einfach verweigert, damit aber noch nicht genug!

Das Stadtamt Pettau hat dem Gesuchsteller Josef Muršec gegenüber ganz unzweideutig erklärt, daß er die Baubewilligung erkaufen, daß er dieselbe mit der Ausstellung eines Reverses vorausbezahlen müsse.

Das Stadtamt Pettau hat ausdrücklich zugestanden, daß gegen die angesuchte Baubewilligung nicht der geringste Anstand obwaltet, doch müsse Josef Muršec zugunsten der Stadtgemeinde die Erteilung mit einem sehr hohen Preise bezahlen, wenn er selbe überhaupt erlangen wolle! Das ist ein unerlaubter, ein gesetzwidriger Vorgang!

Das Stadtamt Pettau hatte das Gesuch des Josef Muršec zu prüfen und zu erledigen. Die Erledigung hatte aber einfach dahin zu lauten, daß dem Gesuche Folge oder keine Folge gegeben werde. Josef Muršec hat die Unterfertigung des Reverses verweigert. Dafür hatte er viele Gründe! Das Stadtamt Pettau wollte aber nicht nachgeben, nicht zugestehen, daß es den Revers von Josef Muršec nicht erpressen könne; es schritt zu Gewaltmaßregeln, indem es den Bau, gegen welchen keine Bedenken bestanden, eines Tages einstellte, den Gesuchsteller Josef Muršec aber überdies mit einer empfindlichen Geldstrafe belegte! Gegen die Verhängung der Strafe hat Josef Muršec den Rekurs ergriffen.

Die Vorlage dieses Rekurses ist jedoch bis heute unterblieben! Weil Josef Muršec vor den erwähnten und auch vor allen weiteren Willkürlichkeiten und Schikanen seitens des Stadtamtes Pettau denn doch einmal geschützt werden muß, weil das Stadtamt Pettau als politische Behörde erster Instanz und als Gemeindeamt der Oberaufsicht der k. k. Statthalterei und des steiermärkischen Landes-Ausschusses unterworfen ist und weil es Pflicht dieser Landesbehörden ist, darauf zu sehen, daß die Geschäftsführung seitens der ersten Instanz in Klage-

lofer, vollkommen objektiver Weise erfolge, so stellen die Gefertigten die

Anfrage:

„Ist die k. k. Statthalterei als Aufsichtsbehörde und der steiermärkische Landes-Ausschuß gewillt, vom Stadtkomitee Pettau die sofortige Vorlage des Bauaktes betreffend Josef Muršec eventuell im telegraphischen Wege zu verfügen; diesen Akt zu überprüfen, sohin zu veranlassen, daß das Stadtkomitee Pettau das Baugesuch des Josef Muršec ohne jede weitere Verzögerung erledige und das ungegründete Verbot des Weiterbauens angesichts der vorgerückten Jahreszeit widerrufe, von dem mit den Bestimmungen der Bauordnung im Widerspruche stehenden Begehren nach früherer Unterfertigung eines Reverses unbedingt abzustehen habe.“

Graz, am 24. September 1907.

Dr. Fr. Jurtela.	Kobič.
Dr. Ploj.	Dr. Hrašovec.
Kočevar.	J. Roškar.
Dr. Franz Jančovič.	Vošnjak.“

Schriftführer **Kunz** (liest):

„Interpellation

der Abgeordneten Größwang und Genossen in Anwesenheit des Baues einer Straße von Schladming nach Ramsau an den steiermärkischen Landes-Ausschuß.

Die Gemeinde Ramsau bemüht sich bereits seit Jahren vergeblich, eine Straßenverbindung mit Schladming, welche für Ramsau geradezu eine Lebensfrage bedeutet, zu erreichen.

Wie unumgänglich notwendig die angestrebte Straßenverbindung für die Gemeinde Ramsau ist, geht wohl am deutlichsten daraus hervor, daß die genannte Gemeinde für diesen Straßenbau den für ihre Leistungsfähigkeit gewiß sehr bedeutenden Beitrag von 13.800 K zusicherte.

Auch der Landes-Ausschuß hat übrigens die Wichtigkeit dieser Straßenverbindung anerkannt und die ursprünglich in Aussicht gestellte Subvention von 15.000 K auf 25.000 K erhöht. Da ferner der Bezirk Schladming eine Subvention von 6.000 K bewilligte und die Gemeinde Klaus einen Beitrag von 200 K zusicherte, erscheinen die auf 60.000 K veranschlagten Kosten des gegenständlichen Baues somit unter Voraussetzung der Gewährung eines Staatsbeitrages von 15.000 K gedeckt. Die Be-

schlußfassung des k. k. Ministeriums des Innern über die Gewährung eines Staatsbeitrages in dieser Höhe wurde jedoch von der Vorlage eines Detailprojektes abhängig gemacht und erscheint daher in erster Linie die Ausarbeitung eines solchen dringend notwendig.

In dem von dem Landes-Ausschuße für das Jahr 1906 erstatteten Rechenschaftsberichte wird mitgeteilt, daß das Landes-Bauamt mit der Ausarbeitung des Detailprojektes für den in Rede stehenden Straßenbau beschäftigt ist und daß die Übermittlung dieses Projektes an das k. k. Ministerium des Innern im Laufe des Jahres 1907 erfolgen wird.

Da jedoch eine Vorlage dieses Projektes bisher noch nicht erfolgte, stellen die Gefertigten die

Anfrage:

1. In welchem Stadium befindet sich derzeit die Ausarbeitung des Detailprojektes für den Bau einer Straße von Schladming nach Ramsau?

2. Ist der Landes-Ausschuß bereit, diesen für die Gemeinde Ramsau höchst dringenden Straßenbau nach Einnahme zu fördern und insbesondere die Vorlage des Detailprojektes an das k. k. Ministerium des Innern möglichst zu beschleunigen?“

Graz, am 19. September 1907.

Größwang.	Heinrich Wastian.
Reitter.	Lenko.
v. Rokitsky.	Stieg.
Franz.	Burger.“

Landeshauptmann: Diese Interpellationen sind gehörig gezeichnet und werden an ihre Adressen geleitet werden.

Schriftführer **Sedlaczek** (liest):

„Antrag

der Abgeordneten Berger und Genossen betreffs Gewährung von Notstandsunterstützungen für die in der Gemeinde St. Kathrein am Offenegg im politischen Bezirke Weiz durch Hagelschlag und Hochwasser betroffenen Grundbesitzer.

Höher Landtag!

Am 15. September 1907 ging über die Gemeinde St. Kathrein am Offenegg im politischen Bezirke Weiz ein furchtbares Hagelwetter, verbunden mit wolkenbruchartigem Regen nieder, welches nicht nur alle in dortiger Gegend noch am Felde befindlichen Feldfrüchte, wie Baunweizen, Hafer, Heiden etc. vernichtete, sondern auch die Felder abschwemmte,

die Wege zerriß und gänzlich unfahrbar machte. Es ist dies bereits das dritte Mal, daß diese Gemeinde in diesem Jahre unter Hagelschlag zu leiden hat.

Die Bewohner trifft dies aber um so empfindlicher, da sich dieselben von den Hagelschlägen in mehreren vorhergegangenen Jahren noch nicht erholen konnten und daher die Notlage in dieser Gebirgsgemeinde eine um so größere geworden ist.

Die Gefertigten stellen daher den

Antrag:

„Der hohe Landtag wolle beschließen, daß den schwer geschädigten Grundbesitzern in der Gemeinde St. Kathrein am Offenegg zur Vinderung ihrer Notlage eine ausgiebige Unterstützung aus Landesmitteln zuerkannt und ehestens ausgefolgt werde.“

Graz, am 24. September 1907.

Berger.	Wagner.
Joh. Krenn.	Schoiswohl.
Kurz.	Hagenhofer.
Huber.	Schweiger.
Kern.	Stocker.

„Antrag

der Abgeordneten Wastian, Stiger und Genossen wegen der Erbauung einer Bahn von Marburg nach Wies.

Hoher Landtag!

Die Unterzeichneten beantragen:

„Der hohe Landtag wolle beschließen, es sei für den Bau der normalspurigen Bahn Marburg—Wies der Betrag von einer Million Kronen in Stammaktien aus Landesmitteln, auszahlsbar in fünf Jahresraten zu je 200.000 Kronen, zu bewilligen.“

Graz, am 24. September 1907.

Heinrich Wastian.

Albert Stiger.	Mois Schweiger.
v. Rokitsky.	Drnig.

Antrag

der Abgeordneten Berger und Genossen, betreffend die Regulierung des Raabflusses in den Bezirken Weiz und Gleisdorf, insbesondere in der Gemeinde Wolsdorf im Bezirke Gleisdorf.

Hoher Landtag!

In der 23. Sitzung des hohen Landtages am 22. März d. J. wurde über Antrag der Abgeordneten Berger und Genossen dem Antrage des Landeskultur-Ausschusses: „Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, alsogleich die erforderlichen Schritte

einzuweisen, damit auch der Teil der Uferbrücke an der Raab in der Gemeinde Wolsdorf gleich anderen vor weiteren Einbrüchen geschützt werde“, zugestimmt und derselbe zum Beschlusse erhoben.

Eine vom 22. bis 27. Juli d. J. von Oberdorf, Gemeinde Mitterdorf, Bezirk Weiz, bis zur Weiz—Feldbacher Bezirksgrenze stattgefundene politische Kommission hat die Regulierung der Raab als sehr notwendig befunden und hervorgehoben, daß insbesondere die Verbauung der Strecke von km 15.5 bis km 17.7 in den Gemeinden Wolsdorf und Albersdorf im Gerichtsbezirke Gleisdorf dringend geboten erscheine.

Die Gefertigten stellen daher den

Antrag:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Zu den vorläufig auf 600.000 K veranschlagten Kosten der Raabregulierung in den Bezirken Weiz und Gleisdorf km 5.0 bis km 35.00, welche sich rücksichtlich der gelegentlich der wasserrechtlichen Verhandlung seitens der Interessenten vorgebrachten beachtenswerten Wünsche nach weiteren Inundationsbehebungen und vorbehaltlich der Zustimmung des k. k. Ackerbauministeriums zu diesen Projektserweiterungen auf 700.000 K erhöhen dürften, wird ein 40prozentiger Beitrag aus Landesmitteln, sonach vorläufig per 280.000 K unter der Bedingung gewidmet, daß 50 Prozent der Kostensumme aus dem staatlichen Meliorationsfonde gewidmet und die restlichen 10 Prozent von den Bezirksvertretungen Weiz und Gleisdorf aufgebracht werden.“

Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt und beauftragt, im Falle der Zusage des k. k. Ackerbauministeriums im vorstehenden Sinne und nach endgültiger Beschlußfassung der beiden Bezirksvertretungen sowie gänzlicher Sicherstellung der Erhaltung sofort mit der Inangriffnahme der dringlichsten Regulierungsarbeiten, das sind die im Interesse der Gemeinden Wolsdorf und Albersdorf in km 15 bis 18 durchzuführenden und rund 140.000 K erfordernden Korrekturen, noch vor der gesetzlichen Sicherstellung des ganzen Unternehmens vorzugehen.“

Graz, am 24. September 1907.

Berger.	Joh. Krenn.
Wagner.	Stocker.
Schweiger.	Hagenhofer.
Schoiswohl.	Kurz.
Kern.	Huber.

Schriftführer **Kunz** (liest):

„Antrag

der Abgeordneten **Freih. v. Rokitsanſky** und Genossen,
betreffend die Ausgestaltung der Findelanstalt.

Hoher Landtag!

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, dem Landtage mit tunlichster Beschleunigung eine Vorlage zu unterbreiten, wonach aus Landesmitteln im Oberlande zwei und im Unterlande eine Filial-Findelanstalt errichtet werden und sowohl bei der Findelanstalt in Graz als auch in den neu zu kreierenden Findelanstalten das Prinzip zum Durchbruche kommt, daß auch Kinder ehelicher Eltern, falls die Bedingungen eines Anspruches auf Armenunterstützung vorliegen, der Findelversorgung teilhaftig werden können, wobei allerdings die Form der Versorgung in entsprechender Weise modifiziert werden müßte, das heißt das Unterbringen des Kindes in der Außenpflege bei ehelichen Kindern prinzipiell zu unterbleiben hätte und das Kind — von besonderen Fällen abgesehen — bei den Eltern zu belassen wäre.“

Graz, am 23. September 1907.

v. Rokitsanſky.

Brandl.

Frank.

Stieg.

Zedlacher.

Burger.

Georg Daniel.“

„Antrag

der Abgeordneten **Georg Daniel** und Genossen, betreffend die Errichtung einer Bürgerschule für Knaben und Mädchen in Eggenberg.

Hoher Landtag!

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, sich ehestmöglich mit der Marktgemeinde Eggenberg ins Einvernehmen zu setzen und dem Landtage bei seinem nächsten Zusammentritte eine Gesetzesvorlage zu unterbreiten, womit in der Marktgemeinde Eggenberg eine Doppelbürgerschule für Knaben und Mädchen errichtet wird.“

Graz, am 23. September 1907.

Georg Daniel.

Brandl.

Zedlacher.

Burger.

Frank.

Stieg.

v. Rokitsanſky.“

Landeshauptmann: Die zur Verlesung gebrachten Anträge werden zuerst in Druck gelegt und sodann der weiteren geschäftsordnungsmäßigen Behandlung unterzogen werden.

Die nächste Sitzung beantrage ich für Mittwoch den 25. September 1907 um 10 Uhr vormittags und auf die

Tagesordnung

beantrage ich zu setzen:

1. Begründung des Antrages der Abgeordneten **Bošnjak** und Genossen, betreffend Ausgestaltung des Telephonnetzes. (Beilage Nr. 207.)

2. Begründung des Antrages der Abgeordneten **Kurz** und Genossen bezüglich Notstandsunterstützungen. (Beilage Nr. 254.)

3. Begründung des Antrages der Abgeordneten **Roskar** und Genossen, betreffend die Gewährung einer Notstandsunterstützung der durch Hochwasser schwer beschädigten Grundbesitzer im politischen Bezirke Luttenberg, Ober-Madersburg. (Beilage Nr. 255.)

4. Begründung des Antrages der Abgeordneten **Huber** und Genossen in Notstandsangelegenheiten. (Beilage Nr. 256.)

5. Begründung des Antrages der Abgeordneten **Schoiswohl**, **Hagenhofer** und Genossen, betreffend die Schaffung eines Gesetzes über die Neuregulierung und Ablösung der im Verfahren auf Grund des kaiserlichen Patentgesetzes vom 5. Juli 1853, R.-G.-Bl. Nr. 130, regulierten Holz-, Weide- und Forstprodukten-Bezugsrechte, sowie betreffend die Sicherung der Rechte der Eingeforsteten. (Beilage Nr. 257.)

6. Mündlicher Bericht des Finanz-Ausschusses über den Bericht des steiermärkischen Landes-Ausschusses, Beilage Nr. 214, betreffend die Aufnahme eines weiteren Darlehens von 190.000 K für den Krankenhausneubau in Fürstensefeld.

Berichterstatter Abg. Dr. **Ploj.**

Ist hinsichtlich des von mir beantragten Sitzungstages, der Stunde für den Sitzungsbeginn und der in Vorschlag gebrachten Tagesordnung etwas zu bemerken? (Nach einer Pause.) Es ist das nicht der Fall, es bleibt somit dabei.

Ich habe bekanntzugeben, daß der Eisenbahn-Ausschuß heute nach der Hausführung im Lokale des Gemeinde-Ausschusses zusammentritt.

Der Finanz-Ausschuß hält heute Dienstag den 24. September 1907 um 4 Uhr nachmittags eine Sitzung ab mit folgender Tagesordnung: „Landesvertretung, Landesverwaltung, Polizei, Siechenhäuser, Landes-Pensionsfond, Schullehrer-Pensionsfond, Gefälle, Vorspann, Stiftungen und Stipendien, Beiträge an Bildungsanstalten, Beiträge für Wissenschaft und Kunst.“

Der Landeskultur-Ausschuß hält heute um 4 Uhr nachmittags eine Sitzung ab.

Der Petitions-Ausschuß hält morgen Mittwoch den 25. September 1907 um 1/2 10 Uhr vormittags eine Sitzung ab.

Der Unterrichts-Ausschuß hält morgen Mittwoch den 25. September 1907 um 1/2 10 Uhr vormittags in der Amtsstube des Landes-Ausschußbeisitzers Dr. Hofmann v. Wellenhof eine Sitzung ab.

Ist noch etwas zu bemerken? (Nach einer Pause.) Es scheint dies nicht der Fall zu sein.

Ich erkläre nunmehr die Sitzung für geschlossen.

(Schluß der Sitzung 1 Uhr 5 Minuten nachmittags.)