

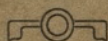
E

Pettau

Der Eisenbahntag

über die Reichsbahnlinie

Wien-Spalato.



== Warum ==

wurde diese Bahn noch nicht gebaut??



Pettau 1908.



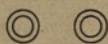
(25.32(43) : 908(497.12)




N 16456 D

24. IV. 50

Der Eisenbahntag über die Reichsbahnlinie Wien = Spalato.



Warum wurde diese Bahn noch nicht gebaut?

nter dem Vorsitze des Obmannes, Herrn Hofrat Dr. Friedrich Ploj, wurde für den 27. September 1908 ein Eisenbahntag nach Pettau einberufen, um den Interessenten Gelegenheit zu geben, sich über den Fortgang der Verhandlungen wegen des Projektes einer Reichsbahnlinie Wien-Spalato Klarheit zu verschaffen und um eine Einigung durch gegenseitige Aussprache zu erzielen.

Der Besuch der Tagung, bei welcher über 200 Interessenten und Vertreter der Bezirke und Gemeinden anwesend waren, zeigte das rege Interesse an der Sache, die gewiß für die Steiermark von eminenter wirtschaftlicher Wichtigkeit ist.

Die Tagesordnung bot reichlichen Stoff zur Debatte, weshalb der Obmann zur raschen Erledigung schritt.

Der Herr Obmann, Hofrat Dr. Friedrich Ploj, eröffnet die Sitzung und begrüßt die Erschienenen; insbesondere die beiden Reichsratsabgeordneten Herren Malik und Schoiswohl und verliest die eingelangten Telegramme und Zuschriften.

Im nachstehenden geben wir den Wortlaut der Zuschriften wieder:

Eisenbahnminister Dr. v. Derschatta: „Begrüße Eisenbahntag, den besten Verlauf wünscht aufs wärmste.“

Der k. k. Minister für öffentliche Arbeiten: „Vom geehrten Südoststeirischen Eisenbahnausschusse zu dem am 27. d. M. in Pettau stattfindenden Eisenbahntag eingeladen, bedaure ich, daß es mir infolge der Fülle der an mich herantretenden Verpflichtungen unmöglich ist, dieser freundlichen Einladung nachzukommen. Mit meinem ver-

bindlichsten Dank hiefür verbinde ich den Wunsch, daß diese Tagung von einem günstigen Erfolge begleitet sein möge. Mit dem Ausdruck der vorzüglichsten Hochachtung **Dr. A. Geßmann.**

Oberkurator **R.-A. A. Steiner** schrieb: „Wien, 23. September 1908. Mit Bezug auf die Zuschrift ddo. September 1908 beehre ich mich, Euer Hochwohlgeboren mitzuteilen, daß ich zu meinem größten Bedauern verhindert bin, mich bei dem Sonntag den 27. d. M. in Pettau stattfindenden Eisenbahntage zu beteiligen, nachdem ich mich zu diesem Zeitpunkte auf einer Dienstreise befinde.

Mit kollegialem Gruße Ihr ergebener **Leopold Steiner.**“

Bürgermeister **Schlacher** aus **Weiz**: „Leider nicht möglich an der Tagung teilzunehmen, wünsche besten Erfolg und baldige Verwirklichung Ihres Eisenbahnprojektes.“

Bürgermeister **Karl Schaar, Feldbach**: „Die Stadtgemeinde Feldbach wünscht dem heutigen Eisenbahntage besten Erfolg.“

Stadtgemeindevertretung Rann: „Wünschen der heutigen Tagung besten Erfolg.“

Zuschrift der Handels- und Gewerbekammer für das Erzherzogtum Österreich unter der Enns, Zahl 1068: „Die Unterzeichnete beehrt sich für die freundliche Einladung zu dem am Sonntag den 27. d. M. stattfindenden Eisenbahntag ihren verbindlichsten Dank auszusprechen und zugleich dem lebhaften Bedauern Ausdruck zu geben, daß es ihr leider nicht möglich ist, zu dieser Versammlung einen Vertreter zu entsenden.

Die Kammer bringt jedoch der Angelegenheit reges Interesse entgegen und wäre für eine möglichst ausführliche Mitteilung über den Gang der Verhandlung und über die gefaßten Beschlüsse sehr verbunden.“

Zuschrift der Handels- und Gewerbekammer in Graz, Zahl 12238: „Indem das unterzeichnete Kammerpräsidium den am 21. September d. J. erfolgten Empfang der dortigen Einladung zum Besuch des am 27. September d. J. in Pettau stattfindenden Eisenbahntages hiemit dankend bestätigt, ersucht es, die folgenden Mitteilungen zur Kenntnis zu nehmen:

Schon in ihrer Plenarsitzung vom 3. August 1906 hat die Handels- und Gewerbekammer in Graz auf Grund eines Berichtes des Kammermitgliedes Herrn Josef Drnig über ein Gesuch des geehrten Eisenbahnausschusses den Beschluß gefaßt, dem Südoststeirischen Eisenbahnausschusse in Pettau zu den Kosten der technischen Vorarbeiten für den von ihm geplanten Bahnbau Furkla-Rohitsch einen Beitrag von K 1000— zu bewilligen, der in der Folge auch flüssig gestellt wurde.

Weiters hat die Handels- und Gewerbekammer in Graz über die Gesuche des Eisenbahnausschusses der Stadt Radkersburg und des Eisenbahnausschusses der Stadt Feldbach um Bewilligung von Beiträgen zu den Kosten der technischen Vorarbeiten für den Bahnbau Feldbach-Gleichenberg-Furkla, in der Plenarsitzung vom 6. August 1907 den Beschluß gefaßt, unter der Voraussetzung einer Einigung der

gesamten Eisenbahnausschüsse einen einmaligen, in den Kostenvoranschlag für 1908 aufzunehmenden Beitrag von K 1500— zu den Kosten der technischen Vorarbeiten für den Bau einer südlichen Anschlußstrecke an die oststeirischen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen über Gleichenberg nach Radkersburg zu bewilligen.

Da die Gelegenheit zu einer neuerlichen Stellungnahme des Kammerplenums zu dem von dem geehrten Eisenbahnausschusse geplanten Bahnbau während der laufenden Woche vom 21. September als dem Empfangstage der dortigen Einladung bis zum 27. September als dem Tage der dortigen Versammlung nicht gegeben ist, sieht sich das unterzeichnete Kammerpräsidium genötigt, sich auf die Mitteilung der obigen Kammerbeschlüsse zu beschränken. Graz, am 23. September 1908. Vom Präsidium der Handels- und Gewerbekammer.“

Nach Verlesung der eingelangten Telegramme und Zuschriften erteilte der Herr Obmann dem Referenten, Herrn kaiserlichen Rat **Alexander Sickl-Volkmayr**, das Wort mit dem Bemerken, daß sich nach dem Berichte des Herrn Referenten erst die Debatte anschließen möge.

Herr Referent kaiserlicher Rat **Sickl-Volkmayr** führte Folgendes aus:

Warum ist diese Bahn noch nicht gebaut worden????

Diese Frage drängt sich unwillkürlich jedem auf, der sich auch nur oberflächlich mit dem Studium derselben beschäftigt.

Jedermann, der die einschlägigen Verhältnisse nur einigermaßen kennt, wird sofort zur Überzeugung gelangen, daß diese große Linie **Wien-Spalato**, in ihrer Gänze genommen, — wovon die Linie **Purkla-Pettau-Rohitsch** eine Teilstrecke bildet, — eine für das Reich, für die Steiermark und für die gesamte Verkehrs-Politik höchst wichtige, ja fast unumgänglich notwendige Bahnlinie ist. Nicht nur vom verkehrspolitischen und wirtschaftlichen, sondern auch vom strategischen und österreichisch-patriotischen Gesichtspunkte aus ist die Linie **Wien-Spalato** von eminentester Wichtigkeit.

Ehe wir auf diese Gesichtspunkte eingehen wollen, sei es uns gestattet, die Geschichte dieser Bahntrasse, die in die sechziger Jahre des verflossenen Jahrhunderts zurückdatiert, ein wenig in Erinnerung zu bringen. — Bereits Ende der sechziger Jahre wurde der Gedanke, eine zweite große Verkehrslinie neben der Südbahn, insbesondere aber eine direkte Bahnverbindung von der Reichszentrale mit Dalmatien ins Leben zu rufen und dadurch Dalmatien wirtschaftlich an das zisleithanische Stammgebiet zu fesseln und dieses einst so blühende und reiche Kulturland zu neuer Blüte zu entfalten, vielfach ventilirt.

Einer der ersten Bauunternehmer jener Zeit, der für verkehrspolitische Fragen einen sehr scharfen und richtigen Blick hatte, Baron Schwarz, ließ, in richtiger Erkenntnis der Wichtigkeit dieser Linie, ein großzügig angelegtes Projekt **Wien-Nowi** ausarbeiten.

Nebenbei arbeiteten einige kleinere Baufirmen Teilstrecken und Varianten aus und die ganzen Landesteile, welche in dies Projekt einbezogen wurden, waren voll froher Hoffnung, endlich dem Weltverkehre erschlossen zu werden.

Leider machte die vernichtende Krise des Jahres 1873 mit ihren tiefeinschneidenden Folgen all diesen bereits weit gediehenen Plänen ein jähes Ende. Der „1873-ger Krach“ sowie der Umstand, daß die Regierung die dalmatinische Frage verjumpten ließ, sind der Grund, daß diese so hochwichtige Bahnlinie bis heute **nur teilweise** ausgebaut wurde.

Nichtsdestoweniger wurde fortwährend der Plan des Baues einzelner Teilstrecken betrieben; so sehen wir in den achtziger Jahren das Fröhlich-Feldau'sche Projekt entstehen, dazwischen liefen mehrere andere Projekte und 1886 wurde bereits die Trassen-Revision der Linie **Feldbach-Burkla** vorgenommen. Dem Kommissions-Protokolle über die Trassen-Revision **Feldbach-Burkla** vom 15. April 1886 entnehmen wir, daß der Vertreter der politischen Behörde W. Ritter von Rehatzschek keinen Einwand erhob, im Gegenteile erklärte, „daß von Seite der politischen Behörde gegen die Führung der beabsichtigten Trasse (**Feldbach-Burkla**) gar kein Anstand besteht“. Er ersucht weiter, hier schon seine Zustimmung zu einem Kommissions-Antrage für die Genehmigung der Trasse festzustellen.

Mittels Handels-Minist.-Erlaß 15.205/24.535 v. J. 1886 wurde die „**Trasse zur Genehmigung geeignet erklärt**“ und es als wünschenswert bezeichnet, daß die projektierte Lokalbahn **Feldbach-Unterpurkla** im Falle ihrer Ausführung gleichfalls in den Staatsbetrieb übernommen werde.

Bemerkenswert wäre, daß sich der Vertreter des Kriegsministeriums in Akt 7795 15. April 1886 Komm.-Prot., **speziell für die Führung der Trasse über Feldbach aussprach**.

Der Vertreter der Grazer Handelskammer, der geniale Gewerke Franz Mosdorfer, welchem großes wirtschaftliches Verständnis nachgerühmt wird, hat sich sehr energisch für das Projekt ausgesprochen. Umso mehr Wunder muß es uns nehmen, daß jüngst bei der am 21. Mai d. J. stattgehabten Trassen-Revision in Gleichenberg die Grazer Handelskammer einen Standpunkt eingenommen hat, der jede großzügige Auffassung vermissen ließ und einseitigen lokalpatriotischen Bestrebungen das Wort redet.

Es wurde weiters im Protokolle des Handels-Ministeriums vom 25. November 1886 **Jo. 4** das befriedigende Ergebnis der Trassen-Revision betont. — — — —

Leider kam diese bereits weit vorgeschrittene Aktion wegen der ungünstigen finanziellen Verhältnisse wieder ins Stocken.

Vor zwei, drei Jahren ist eine Anzahl tatkräftiger Männer zusammengetreten, um die Realisierung der Bahn **Burkla-Pettau-Rohitsch**, einer Teilstrecke der großen Linie **Wien-Spalato**, ins Auge zu fassen und durch diese Linie zunächst den mittleren Landesstrich der Südost-Steiermark dem großen Verkehre zu erschließen; des ferneren aber auch, **die möglichst gerade Richtung der Trasse ins Auge fassend**, hat sich der Südoststeir. Eisenbahn-Ausschuß veranlaßt gefunden, für die von demselben projektierte Lokalbahn **Burkla-Pettau-Rohitsch** ein

General-Projekt zu entwerfen, für welches bereits vor mehr als einem Jahre die Trassen-Revision stattfand.

Da sich jedoch die Stadt Radkersburg auf den Standpunkt stellte, daß als Ausgangspunkt nur die Stadt Radkersburg und nicht Pucka genommen werden müsse, also eine nicht unbedeutende Zickzacklinie geschaffen werden sollte, beschloßen wir, eine abwartende Stellung einzunehmen und die Entscheidung den kompetenten Behörden zu überlassen.

Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister erwiderte uns, als eine von mehr als zwanzig Personen (Bürgermeistern und Funktionären der interessierten Gemeinden) bestehende Deputation (im Februar 1907) bei ihm vorsprach, er werde sowohl uns als die Radkersburger zu einer Sitzung berufen und eine Einigung zu erzielen trachten.

Es ist dies zu unserem Bedauern nicht geschehen und wir warten heute noch auf die versprochene Berufung. Es wäre sehr bedauerlich, wenn dieser so hochwichtigen Eisenbahnfrage, deren wirtschaftspolitische Bedeutung ich später noch beleuchten werde, von den berufensten Faktoren nicht die ernsteste Würdigung zuteil würde.

Die Stadt Radkersburg arbeitet mit allen Mitteln, um unser Projekt zu Falle zu bringen und da ist es dringend geboten, daß alle Kreise der Monarchie über die große Linie Wien-Spalato, welche durch unsere Linie wesentlich gefördert wird, entsprechend orientiert werden und dieser für Oesterreich so bedeutsamen Linie ihr vollstes Augenmerk zuwenden.

Oder soll es wieder so geschehen, wie es in Oesterreich schon oft der Fall war, daß einstens unsere Nachkommen sich fragen werden:

„Sitz denn möglich, daß unsere Vorfahren so kurzsichtig waren und den großen politischen, strategischen und wirtschaftlichen Wert einer direkten großen Linie nach Dalmatien mit Abzweigung nach Bosnien und Triest nicht erkannten, sondern ohne jedwedes Ziel und Verständnis Zickzacklinien wählten, die nicht von großen, verkehrspolitischen Gesichtspunkten geleitet waren, sondern einseitigen lokalen Interessen Rechnung tragen?“

Gestatten Sie mir meine Herren, daß ich Ihnen nachstehend darlege, was der Staat in den letzten Jahren an Beiträgen zu Eisenbahn-Bauten oder Einlösungen von Bahnen zwecks Verstaatlichung an Kapitalien aufgewendet hat:

| | |
|--|---------------|
| Es wurden vom Staate bewilligt an Garantien für die Bahnen | |
| Wallern-Brandhäuser | ℔ 2,200.000.— |
| Saar-Tischnowitz 1902 Nr. 114 | „ 6,160.000.— |
| Trient-Malé | „ 4,390.000.— |
| Neue Bukowinaer Lokalbahn Gesellschaft | „ 9,200.000.— |
| Krakau-Kocmyrzow (8./10. 1901 Nr. 160 R.-G.-B.) | „ 1,600.000.— |
| Luzan-Zalezeyki, Kliboka-Serett, Nadaug-Fressin, Rapolofontz-Wiznit, Izkenny-Suczawa | „ 9,200.000.— |
| Sicin-Turnau | „ 2,870.000.— |

1902 :

| | |
|---|---------------|
| Walsuganabahn Erhöhung über 1894 bewilligte Gar. v. K 9,000.000 für | K 3,340.000 — |
| Nöbstaibahn Erhöhung über 1898 bewilligte Gar. v. K 4,800.000 für weitere | „ 1,570.000 — |
| Zeltweg = Wolfsberg und Unterdrauburg = Wöllan, erstere 1/2 steirische letzt. ganz | „ 1,570.000 — |
| Abzdorf = Stockerau | „ 1,120.000 — |

1903 :

| | |
|---|---------------|
| Meran = Melsrund, Reinertrag v. K 357.000 — ga= rantiert | K 7,000.000 — |
| Tarnopol = Zbaraz | „ 1,635.000 — |
| Krainburg = Neumarkt, Konzess. 1906 Nr. 178 K. = G. = B. | „ 1,750.000 — |
| Zwettl = Martinsberg | „ 3,700.000 — |
| Zillertalbahn (vide unten) | „ 900.000 — |
| Roßbach = Adorf, Reinertr. von K 91800 — | „ 2,000.000 — |
| Zillertalbahn | „ 900.000 — |
| Neuhaus = Wobratein | „ 245.000 — |
| Dandeb = Hofnitiz | „ 610.000 — |
| Troppau = Grätz | „ 132.000 — |

1904 :

| | |
|-----------------------------|---------------|
| Tarnopol = Zbaraz | K 1,635.000 — |
|-----------------------------|---------------|

1905 :

| | |
|---|----------------|
| Trient = Malé (Erhöhung ex 1901) | K 5,190.900 — |
| Krems = Grein | „ 15,300.000 — |
| Kremsstaibahn (Umbau in Hauptbahn II. Ranges) | „ 5,100.000 — |
| Lemberg = Podhajce | „ 12,000.000 — |
| Krems = Grein, Garantie für weitere | „ 2,400.000 — |

Durch Übernahme von Stammaktien oder Beitrag zu den Baukosten :

| | |
|--|---------------|
| Sudomer = Altpata | K 1,360.000 — |
| Kuttenberg = Zouč | „ 860.000 — |
| Kaadener Lokalbahnen | „ 120.000 — |
| B. Leipa = Steinschönau | „ 410.000 — |
| Petersdorf = Winkelsdorf | „ 400.000 — |
| Hannsdorf = Mähr. = Altstadt | „ 350.000 — |
| Neumarkt = Suchahora | „ 2,128.000 — |
| Przeworski = Bachörz | „ 834.000 — |
| Gmünd = Groß = Behrungs | „ 530.000 — |
| Korneuburg = Ernstbrunn | „ 200.000 — |
| Gänserndorf = Gaunersdorf | „ 180.000 — |
| Meuf = St. Leonhard a. J. | „ 70.000 — |
| Stubeitalbahn | „ 350.000 — |

| | | | |
|--|-----------------------|-----------------|------------|
| Neuhof-Weferitz Erhöhung um | } 1895 und 1898 er | .. . . . . | ℔ 72.000.— |
| Trzebinia-Stawec " " |  | .. . . . . | 309.000.— |
| Pita-Zaworzno " " |  | .. . . . . | 133.000.— |
| Kolomea-Zaleszczyki " " |  | .. . . . . | 365.000.— |
| Tabor-Bechin " " |  | .. . . . . | 84.000.— |
| Polna-Stecken-Polna Erhöhung um |  | .. . . . . | 30.000.— |
| Nixdorf-Rumburg " " |  | .. . . . . | 80.000.— |
| Wien-Preßburg .. . . . . |  | .. . . . . | 600.000.— |
| Treiland-Türktiz-Türnik .. . . . . |  | .. . . . . | 180.000.— |
| Reg-Drosendorf .. . . . . |  | .. . . . . | 500.000.— |
| Libohowitz-Zenschowitz .. . . . . | .. . . . . | 520.000.— | |
| Kanitz-Eibenschütz-Dslawan .. . . . . | .. . . . . | 200.000.— | |
| Tarnow-Szeznein .. . . . . | .. . . . . | 900.000.— | |
| Agonitz-Klaus-Steierling .. . . . . | .. . . . . | 780.000.— | |
| Przeworsk-Bahorz 1901, 834.000.— erhöht jetzt um | .. . . . . | 310.000.— | |
| Nachtragskredite für Invest.-Ges., darunter Byrnbahn 8,691.000.— .. . . . . | .. . . . . | ℔ 147,774.000.— | |

Das ist die Kleinigkeit von ℔ 102,700.000.—, für Garantien und Stammaktien ℔ 161,600.000.—; rechnet man hiezu für die Verstaatlichung der Nordbahn ℔ 798,000.000.—, für die Übernahme der Prioritätsschuld ℔ 255,000.000.—, dazu noch für die geplante Verstaatlichung der Staatsbahn ℔ 878.000.—, der böhmischen und Nordbahn zirka ℔ 100.000.—, der Nordwestbahn zirka ℔ 470.000.— der Pardubitzer Bahn ℔ 210.000.—, so sehen Sie, daß in Summa 2975 Millionen, also fast 3 Milliarden vom Staate zum Zwecke von Eisenbahn-Bauten oder Verstaatlichungen aus den Steuergeldern verwendet wurden. Eigentümlich berührt es uns, daß alle diese Bahnen im Norden der Monarchie liegen, daß selbe den Königreichen Böhmen und Galizien zugute kommen, während der geringste Teil auf unsere Heimat entfällt.

Darf es uns wundernehmen, daß die ganze Steiermark ein froher Hoffungsstrahl durchzuckte, als einer der Unseren das Eisenbahn-Portefeuille übernahm?

Wohl hieß es, es sei seit der Aera Verschatta ein förmliches Eisenbahnfieber bei uns in Steiermark zu konstatieren, aber ist nicht gerade dieses Eisenbahnfieber der beste und untrüglichsste Beweis, wie sehr wir bisher stiefmütterlich von seiten der Regierung in punkto Eisenbahnen bedacht waren???

Die Steiermark leidet seit Jahrzehnten unter dem schweren Druck der Südbahn, welcher die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes behindert.

Vom 1. Oktober d. J. an werden die Personentarife erhöht, die Tour- und Retourkarten hören auf und schon lesen wir, daß von 1910 an auch eine ausgiebige Erhöhung der Frachentariffsätze stattfindet.

Meine Herren, erhalten Sie so hohe Preise für ihre Bodenprodukte und Industrieerzeugnisse, daß Sie solche erhöhte Frachtsätze ruhig hinnehmen können?

Ich bezweifle es! Ich glaube im Gegenteile, daß Sie heute schon nicht mehr konkurrenzfähig sind gegenüber den niedrigen Tarifen, welche die ungarischen Bahnen den heimischen Verfrächtern bieten. Und da sollen wir ruhig zusehen, wie unseren heimischen Produkten durch unsere hohen Frachttarife der Konkurrenzkampf erschwert wird?

Und meine Herren, noch auf einen zweiten Punkt möchte ich Sie aufmerksam machen. Die Südbahn, deren Aktien heute 120 K für Fres. 500 notieren, wird durch diese geplante Tarifregulierung aufhören, eine passive Bahn zu sein, schließlich wird auch die Wirtschaft eine bessere werden, dann wird es plötzlich eine — sanierte Bahn sein.

Dann, wenn der Aktienkurs emporgewirbelt wird, werden die Verstaatlichungsposaunen in allen Tonarten angestimmt werden. Die Öffentlichkeit und die Volksvertretung wird entsprechend bearbeitet und der Staat wird dann um teures Geld erwerben, was billig zu haben war.

Haben wir nicht Ähnliches bei der Nordbahn erlebt?

In den achtziger Jahren, als das Privilegium abgelaufen war und der Staat die Gelegenheit gehabt hätte, die gesamte Bahn um ca. 30 Millionen Gulden einzulösen, hat er nicht zugegriffen. Die Nordbahn hat ihre Tarife erhöht und die Folge war eine rapide Steigerung der Einnahmen, so daß der Staat, als er sie über Knall und Fall im Jahre 1906 verstaatlichen wollte, 30 $\frac{1}{2}$ Millionen Rente zahlen mußte, d. h. das was er um 30 Millionen Gulden = 60 Millionen Kronen in den achtziger Jahren erhalten hätte, im Jahre 1906 zu 4%, kapitalisiert mit 798 Millionen Kronen bezahlte und die Prioritätsschuld übernahm. Wie dabei der Fahrpark ausfiel, ist noch in aller Erinnerung.

Ich fürchte sehr, daß wir bei der Südbahn ähnliche bittere Erfahrungen machen werden.

Ob eine solche Verkehrspolitik vernünftig, klug und weitsichtig ist, ob sie von Großzügigkeit zeigt, überlasse ich Ihrem Urteile. Ich bin weit entfernt, mich für einen Verkehrspolitiker zu halten, aber für einen Mann mit gesundem Hausverstande ist es klar, daß man so nicht verstaatlicht. Ich würde der Südbahn eine Konkurrenz-Linie erbauen und ihr dann die Bedingungen, zu welchen sie zu verstaatlichen ist, diktieren. Nicht aber umgekehrt, daß die Bahn dem Staat die Bedingungen vorschreibt. — — —

Bedauerlich ist es immerhin, daß von unserer Nachbarstadt Radkersburg eine einseitige, ich möchte fast sagen antisteirische Eisenbahnpolitik getrieben wird und noch bedauerlicher ist es, daß die Stadt Graz und die berufenen Faktoren des Landes gegen diese Politik nicht nur nicht energisch auftreten, sondern diese noch fördern. Radkersburg will absolut, daß die Linie anstatt nach **Burkla** nach **Radkersburg** geleitet wird; die Fortsetzung von **Radkersburg** nach **Luttenberg** besteht bereits und die Südbahn wird gewiß alle Hebel in Bewegung setzen und keine Opfer scheuen, um den Ausbau der Linie **Luttenberg-Friedau** zu verwirklichen. Dadurch hat sie zwei Fliegen mit einem Schlage getroffen. Sie schafft vor allem unsere Linie und mithin auch die Linie

Wien-Spalato aus der Welt, andererseits schafft sie sich durch die Linie **Friedau-Luttenberg** eine neue Alimentation. Die Steiermark, welche durch den Ausbau dieser Konkurrenzlinie endlich aus der gierigen Umkrallung der Südbahn und von der wirtschaftlichen Bedrückung befreit werden könnte, ist für ewige Zeiten dieser Südbahn ausgeliefert.

Wie das Land Steiermark, welches doch alles Interesse hätte, eine rasche und bequeme Verbindung mit Ungarn via **Pettau** nach **Rohitsch** und der Landes-Kuranstalt **Sauerbrunn** herzustellen, nicht mit aller Kraft für unsere Linie eintreten kann, ist mir unbegreiflich!

An Sie meine Herren Landwirte möchte ich besonders den Appell richten, mit dem Aufgebote Ihres ganzen Könnens unsere Bahn zu fördern, denn wir durchziehen **steirisches Gebiet** und wollen **steirischen Produkten** guten und bequemen Absatz schaffen; nicht aber dadurch, daß wir **ungarischen Produkten** in Radkersburg eine **Einfallsstation** geben und einer neuen, schweren Konkurrenz der **steirischen Landwirtschaft Tür und Thor öffnen!**

Sollen wir es denn erleben, daß die Ungarn uns neuerlich auslachen, daß wir mit steirischem und österreichischem Gelde **ihnen** eine bequeme und billige Ausführgelegenheit für ihre Landesprodukte ermöglichen und dadurch die Preise der heimischen Landesprodukte drücken? Ich glaube, meine verehrten Herren, daß ich darüber nicht mehr zu sprechen brauche und Sie werden wissen, daß Sie nie und nimmer eine nach Radkersburg gravitierende Bahn unterstützen können, daß Sie auch Ihren Abgeordneten dies niemals zumuten werden. Ihre Abgeordneten müssen **Ihre Interessen wahren und nicht für Ungarn stimmen!**

Ich will nur noch in Kürze die strategische Wichtigkeit und Bedeutung dieser Eisenbahn beleuchten:

Es ist wohl zweifellos, daß, wenn wir überhaupt in einen Krieg verwickelt werden, dies nur im Süden sein kann. Es ist zweifellos, daß die Kriegsverwaltung mit aller Macht dahinstreben muß, soviel als möglich Verbindungen nach dem Süden zu unterhalten, um rasch und sicher eine große Truppenzahl dahin werfen zu können. Heute ist die Südbahnlinie die einzige Verbindung. Wenn dieselbe auch im Jahre 1866 ihre Aufgabe erfüllte, so ist es doch heute unmöglich, größere Armeemassen durch die Südbahn zu befördern; denn im Jahre 1866 hatten wir ja nur einen Teil der Armee im Süden engagiert, da wir bekanntlich nach zwei Fronten kämpften.

Und was dann, wenn irgend ein fanatisierter Südländer mit einigen Dynamit-Patronen die Kunstbauten des Semmering in die Luft sprengt? Was ein Augenblick vernichtet, kann vielleicht erst in Monaten aufgebaut werden und wie sollen wir dann unsere Truppen nach dem Süden befördern?

Die gerade Linie **Wien-Spalato** hat den Vorzug, daß sie es ermöglicht, Truppenvorstöße sofort nach dem Balkan, als auch zur Adria vorzunehmen.

Durch diese Linie wird eine nicht unwesentliche Verkürzung

gegen die bisherigen Verbindungen erzielt u. zw. beträgt die Fahrzeit per Südbahn und Schiff:

| | derzeit | in Zukunft | | durch unsere Linie | | | |
|---------------|------------------|------------|----------|--------------------|------------------|--------|----|
| | Stunden | 21 | Stunden, | Abfz. | 15 | Stund. | |
| Wien=Spalato | 36 | " | " | " | " | " | " |
| Wien=Zara | 31 $\frac{1}{2}$ | " | " | " | 19 $\frac{1}{2}$ | " | 12 |
| Wien=Knin | 40 | " | " | " | 18 | " | 22 |
| Wien=Dgulin | 14 | " | " | " | 10 | " | 4 |
| Wien=Rudolfs- | | | | | | | |
| wert | 12 | " | " | " | 10 | " | 2 |

Es sind also eminent wirtschaftliche, politische, militärische und verkehrspolitische Interessen, welche dringendst eine direkte Verbindung auf österreichischem Gebiete nach Süden erfordern und diese Verbindung kann nur durch den Ausbau unserer Linie geschaffen werden. Alle berufenen Faktoren, welche sich mit dem Studium dieser Materien beschäftigen und in die Frage vertiefen, müssen sich die Frage vorlegen, **warum ist diese Bahn noch nicht gebaut worden?**

Sie aber meine Herren, welche durch Ihre wirtschaftlichen Verhältnisse und durch die Notstandsereignisse das persönliche Interesse haben, daß diese Bahn aktiviert werde, Sie müssen alle Ihre Beziehungen und Kräfte aufwenden, daß diese Bahn gebaut wird, daß durch diese Bahn Arbeit und Verdienst kommt und Sie auch für Ihre Erzeugnisse und Arbeit befriedigende Entschädigung finden und die Möglichkeit von Ansiedlungen neuer Industrien geschaffen wird!"

Nach den Ausführungen des mit großem Beifall aufgenommenen Referates des Herrn Hiebl-Volkmayer, erteilt der Herr Vorsitzende auf die Frage, wer sich zum Worte zur Debatte meldet, dem Bürgermeister-Stellvertreter aus Graz, Herrn **Magg**, das Wort, welcher folgendes erwidert:

Sehr verehrte Herren! Der Herr Vorredner hat in sehr warmer Weise seine Ansichten über die projektierte Bahn mitgeteilt.

Als Vertreter der Stadtgemeinde Graz erlaube ich mir einige Bemerkungen zu machen, damit die Herren nicht glauben, der Gemeinderat der Stadt Graz hätte eine irrige Anschauung. In der Resolution ist es klar und deutlich ausgedrückt, daß die Bahn Purkla-Pettau-Rohitsch gebaut werden muß. Es handelt sich nunmehr um den Streitfall, ob die Linie Gleichenberg-Purkla oder Gleichenberg-Radkersburg in Erwägung gezogen werden soll.

Ich halte die Linie Gleichenberg-Radkersburg-Pettau für wünschenswert, weil die Grazer Handels- und Gewerbekammer derselben Ansicht ist. Der Gemeinderat der Stadt Graz kann doch unmöglich in wirtschaftliche Fragen eingreifen und auch nicht anders urteilen, nachdem er sich in dieser Angelegenheit das Gutachten der Handels- und Gewerbekammer eingeholt hat. Der Gemeinderat Graz kann sich doch nicht mit der Handels- und Gewerbekammer in einen Widerspruch setzen, bis er nicht besser belehrt wird.

Die Stadt Radkersburg ist seit Jahrzehnten ein fester Stützpunkt nach Ungarn zu. Diese Stellung erfordert unter allen Umständen, daß der Stadt Radkersburg der Bahnanschluß nach Gleichen-

berg unbedingt sichergestellt wird. Der Gemeinderat der Stadt Graz kann nicht anders beschließen als die Handels- und Gewerbekammer. (Zwischenruf: Die Handelskammer hat steirische, nicht ungarische Interessen zu wahren.)

Es wurde der Stadt Radkersburg versprochen, sie in dieser Richtung zu unterstützen. Wir sind daher nicht in der Lage, dieses Wort heute zu brechen. Wenn sich der Vertreter der Stadt Radkersburg mit der Resolution einverstanden erklärt, dann glauben wir, auch unseres Versprechens entbunden zu sein.

Was die Linie Wien-Spalato betrifft, so muß ich meiner Meinung darüber Ausdruck geben, daß die Linie Gleichenberg-Radkersburg-Pettau durch die Linie Wien-Spalato nicht alteriert wird. (Oho! Oho!)

Was die Angelegenheit der Südbahnleistung betrifft, so teile ich die Auffassung des Herrn Referenten nicht, ich halte es für unmöglich, daß die Südbahn vom Staate angekauft wird.

(Zwischenruf Malik: Wird geschehen müssen. Sonst gibt es keine Volkswirtschaft).

Wir haben für die Konkurrenzlinie Gleisdorf-Hartberg die Zusage der besten Unterstützung.

Ich halte die Annahme eines anarchistischen Attentates als Pessimismus. Es wäre eine schlechte Verwaltung, die die Bahn schlecht überwacht, wenn eventuell ein Viadukt in die Luft gesprengt werden könnte. Diese Möglichkeit kann auf der Tauernbahn, auf der Wocheinerbahn auch geschehen. Bezüglich der Leistung der Südbahn möchte ich darauf hinweisen, daß im Jahre 1866 die Südbahn große Truppenmassen innerhalb 14 Tagen von Süden nach Norden schickte, wodurch die Südbahn ihre große Leistungsfähigkeit bewiesen hat. Wenn heute ein Krieg mit dem Süden ausbrechen sollte, so ist es nicht möglich, mit der Südbahn auch nur annähernd den Verkehr aufrecht zu erhalten. Die Linie Wien-Spalato ist daher vom strategischen Standpunkte aus betrachtet eine zwingende Notwendigkeit.

Ich bitte die Herren zur Kenntnis zu nehmen, daß der Grazer Gemeinderat in dieser Angelegenheit nicht leichtfertig gehandelt hat.

Wenn die Radkersburger mit der Resolution einverstanden sind, so ist der Grazer Gemeinderat auch einverstanden.

Ich erkläre noch weiters, daß der Gemeinderat der Stadt Graz dem Bahnprojekt keine wie immer geartete Opposition entgegenstellt.

Herr **Dr. Franz Kamnifer**, Stadtarzt aus Radkersburg, ergreift nunmehr das Wort:

Ich bin mit Vergnügen der Einladung gefolgt und bitte zur Kenntnis zu nehmen, daß ich als Vertreter der Stadtgemeinde Radkersburg hier anwesend bin.

Aus den Ausführungen des Herrn Referenten kais. Rat Hiebl habe ich entnommen, daß die Versammlung den Radkersburgern nicht

freundlich gesinnt ist und war ich ja im voraus schon auf einen nicht freundlichen Empfang gefaßt.

Am ersten Tage habe ich sachlich gesprochen und ich werde auch heute nur sachlich sprechen. Ich lasse mich durchaus nicht in eine Polemik ein, da nur wirtschaftliche Fragen behandelt werden und werde ich jeder persönlichen Polemik unbedingt ausweichen.

Auf die Ausführungen des Herrn Referenten möchte ich einiges erwidern.

Herr kaiserl. Rat Hiell erklärte, mit allen Mitteln die Linie Burkla-Pettau-Kohitsch zu fördern. Ich erkläre, daß es der Stadt Radkersburg niemals eingefallen ist, dieses Projekt zu Falle zu bringen; ich erkläre auch, daß die Stadt Radkersburg nie und niemals den Anschluß an die Kopfstation Burkla zugeben wird. Sie werden es begreiflich finden, daß Burkla weder eine landwirtschaftliche noch sonst eine Bedeutung beizumessen ist. Ich will dadurch niemanden kränken, aber man kann der Stadt Radkersburg keinesfalls zumuten, den Anschluß an Burkla zu unterstützen. Das ist der einzige Punkt, der uns zum Vorwurf gemacht wird und Sie können glauben, meine Herren, daß alle Radkersburger so handeln werden. Ich glaube, die Stadt Pettau würde sich gegen einen Bahnanschluß, welcher 9 Kilometer von der Stadt entfernt ausgeführt werden soll, ebenfalls wehren.

Es wird weiters der Stadt Radkersburg der Vorwurf gemacht, daß sie antisteirische Politik treibt, die von Graz aus gefördert wird.

Ich glaube dies dahin zu verstehen, daß man meint, daß Radkersburg für ungarische Produkte ein Einfallstor bedeutet.

Wir können nicht dafür, daß wir nur 5 Kilometer von der Grenze entfernt sind.

Daß wir ungarnefreundlich sind, das hat noch niemand behauptet.

Die ganze ungarische Bahnpolitik geht dahin, Radkersburg vom Verkehre abzuschneiden.

Ich würde den Herrn Referenten einladen, sich die Verhältnisse in Radkersburg einmal gegenüber der Zeit vor zirka 40 bis 50 Jahren anzusehen. Diejenigen Herren, die die geschäftlichen Verhältnisse unserer Gegend kennen, werden zustimmen, daß der ganze Verkehr seit dem Ausgleich unendlich, aber um 50% bestimmt zurückgegangen ist.

Die Ungarn treiben antisteirische Politik. Sie haben eine ganze Bahn auf ungarischem Boden längs der steirischen Grenze. Sie bauen eine neue Station, die in Ungarn liegt.

Längs der ganzen Grenze treiben die Ungarn antisteirische Politik.

Die Ungarn verfolgen das Prinzip, sich von der steirischen Bahn unabhängig zu machen. Ich verwahre mich gegen den Ausdruck antisteirische Politik.

Auf die Bemerkung, die Südbahn will die Linie Luttenberg-

Friedau mit allen Mitteln verwirklichen, kann ich nur sagen, daß mir nichts davon bekannt ist.

Die Linie Friedau-Luttenberg und die Linie Radkersburg-Pettau sind es, die die Stadt Radkersburg zu fördern hat. Ich erkläre namens der Stadt Radkersburg, daß ich gegen die Linie nach Pettau nichts, gar nichts einzuwenden habe, im Gegenteil, diese Linie kann nur begrüßt werden. Das einzige, womit ich nicht einverstanden bin, ist die Einmündung in Furkla. Das wären schlechte Bürger von Radkersburg, die als Radkersburger damit einverstanden wären. Wenn einmal ein angesehenener Mann behauptete, eine andere Meinung zu haben, so divergiert das nicht mit meinem Urteil, so hat er eben nicht die Interessen der Stadt Radkersburg verteidigt.

Die Herren werden alle zugeben, daß ein Radkersburger nur dem Anschluß an Radkersburg das Wort reden wird.

Der Herr Referent hat auch behauptet, daß wir für transleithanische Politik Stimmung machen. Davon ist ja gar keine Rede. Wir haben ja gar keine Verbindung mit Ungarn. Wir sind nicht in der glücklichen Lage wie Pettau, mit Budapest verbunden zu sein. Wir haben ja nichts dazu getan, um Ungarn auf unserer Grenze auf die Beine zu helfen. Wir sind einverstanden mit dieser Linie, wie sie der Herr Referent erklärte, auf österreichischem Boden erbaut, als Konkurrenzlinie der Südbahn, auch mit der ehebaldigen Verwirklichung, aber **nur nicht mit der Einmündung in Furkla.**

Mir können Sie das nicht übel nehmen und auch den Radkersburgern nicht.

Herrn Vizebürgermeister Magg aus Graz erlaube ich mir den wärmsten Dank meinerseits und auch den der Radkersburger auszusprechen, daß er heute den Standpunkt des Gemeinderates der Stadt Graz präzisiert hat. Ich danke Graz, daß es uns in unseren Bemühungen für den Anschluß an Radkersburg unterstützt.

Wenn ich mit der Resolution I einverstanden sein soll, dann muß ein Teil des Textes abgeändert werden. Für die Linie Furkla-Pettau-Rohitsch kann ich **unter gar keinen Umständen** stimmen. Wenn es statt Furkla Radkersburg heißt, dann bin ich aus vollstem Herzen damit einverstanden.

Nach den Ausführungen des Herrn Dr. Franz Kamnitzer erteilt der Herr Vorsitzende dem Vorstand des Handelsgremiums in Pettau Herrn **Adolf Schramke** das Wort, welcher im folgenden die Zuschrift des Handelsgremiums und des Gewerbevereines Pettau an den Bürgermeister der Stadt Pettau zur Verlesung bringt:

Wie wir aus der Tagespost vom 27. Mai entnehmen, hat bei der am 22. Mai stattgefundenen Trassen-Revision der projektierten Bahn Feldbach-Furkla unter anderen auch der Vertreter der Handels- und Gewerbekammer im Namen derselben sein Einverständnis gegeben, daß die genannte Bahn in Radkersburg einmünden, resp. diese Stadt die Endstation sein soll. Dadurch wird **diese Bahn zu einer Lokalbahn herabgedrückt** und der Ausbau der ursprünglich gedachten, im **Interesse**

des ganzen Reiches liegenden Linie Wien-Spalato ungemein erschwert. Die Handels- und Gewerbekammern sind unserer Ansicht nach in erster Linie berufen, eine großzügige Wirtschafts- und Eisenbahn-Politik zu treiben und auf diese Weise das Wohl aller Handels- und Gewerbetreibende, insbesondere aber innerhalb ihres eigenen Sprengels in gleichmäßiger und unparteiischer Art zu sichern und zu fördern. Die geplante Bahn in Radkersburg enden zu lassen, bekundet aber in erster Linie die Förderung nur dieser Stadt zum Nachtheile aller weiter südlich gelegenen Orte.

Nachdem Euer Wohlgeboren nicht nur Bürgermeister der durch das besagte Vorgehen zu Schaden kommenden Stadt Pettau, sondern auch Handelskammerrat und Landtagsabgeordneter der Kammer sind, so richten wir an Euer Wohlgeboren die Bitte, gegen dieses die Pflichten der Kammer verletzende Vorgehen Ihres Vertreters Protest einzulegen, energisch dagegen Stellung zu nehmen und mit allen zulässigen Mitteln dahin zu wirken, daß das abgegebene Votum des gedachten Vertreters aufgehoben oder mindestens dahin richtiggestellt werde, daß die vom Vertreter der Kammer abgegebene Zustimmung, die gedachte Bahn in Radkersburg einmünden zu lassen, nur in der Weise aufzufassen sei, daß erstens die ursprünglich gedachte Linie Fehring, bezw. Feldbach-Purkla-Pettau-Rohitsch dadurch nicht behindert werden dürfe, sondern von Radkersburg nach St. Leonhard-Pettau unbedingt weitergeführt werden müsse und zweitens, wenn für die dadurch notwendige Trassierung der Strecke Radkersburg-St. Leonhard die Stadt Radkersburg mindestens mit zwei Dritteln der Trassierungskosten aufkomme.

Die Kammer kann der Stadt Radkersburg in der zuletzt besagten Richtung allerdings keine Vorschriften machen; wohl aber kann sie an ihr Votum die erwähnte Bedingung knüpfen, und es ist ihre Pflicht, dies zu tun, weil in anderem Falle die projektierte große Linie Wien-Spalato, für welche die Kammer vom objektiven Standpunkte aus unter allen Umständen einzutreten hat, gefährdet erscheint.

Wenn wir einen Blick auf die Landkarte werfen, so sieht man sofort, daß die kürzeste und berechtigste Strecke Feldbach- oder Fehring-Purkla-Pettau ist und es jedem in die Rivalisierung der beiden Städte Pettau-Radkersburg Uneingeweihten ein Rätsel bleibt, wie man über die Wahl dieser Linie überhaupt noch im Zweifel sein kann. Berücksichtigt man dagegen, daß Radkersburg im Falle des Ausbaues der Hauptlinie nach ihrer natürlichen Entwicklung über Purkla-Pettau zirka 4 Kilometer östlich liegen bleiben würde, so wird man die Anstrengungen der Vertreter der Stadt Radkersburg begreiflich finden.

Wenn aber schon diesen Anstrengungen Rechnung getragen werden soll und die ursprünglich projektierte kürzeste Strecke dadurch mit einem Umweg bedacht wird, dann darf dieses Entgegenkommen nicht so weit gehen, daß dadurch die große Linie Wien-Spalato in Frage gestellt wird. Diese Linie erscheint nun aber in dem Augenblicke in Frage gestellt, sobald die Bahn von Norden in Radkersburg

einmündet, da dann niemand da ist, der für die Kosten der Trassierung ab Radkersburg aufkommen würde, während die Linie Furkla-St. Leonhard-Pettau-Rohitsch schon trassiert ist.

Nachdem nun Euer Wohlgeboren Bürgermeister der Stadt Pettau und gleichzeitig Mitglied des Eisenbahnausschusses der gedachten Linie sind, stellen wir die

Bitte:

das hier gesagte an maßgebender Stelle in's Treffen zu führen und gleichzeitig zu beleuchten, daß eine Fortsetzung der Bahn von Radkersburg über die bereits bestehende Strecke Radkersburg-Luttenberg und der von den Radkersburgern gedachten und zu erbauenden Strecke Luttenberg-Friedau nichts anderes bezweckt als eine Hebung der Aktien der Linie Radkersburg-Luttenberg, keinesfalls aber die Ausgestaltung einer zweiten Hauptlinie von Wien nach dem tiefen Süden, wobei wir ausdrücklich bemerken, daß wir keinesfalls dem Ausbau der Strecke Luttenberg-Friedau als Lokalbahn irgend welche Hindernisse in den Weg legen wollen.

Eine Weiterführung der Linie von Friedau nach Pettau auf der bestehenden Südbahnlinie kann doch unmöglich ernst genommen werden und im Interesse einer wirklich rationellen staatlichen Eisenbahnpolitik gelegen sein.

Die Fortsetzung der Bahn von Friedau nach Süden ist nicht anders möglich, als daß ungarisches, bezw. kroatisches Gebiet betreten wird, was den österreichischen Interessen zuwiderläuft und zugleich unmöglich vom strategischen Standpunkte aus gutgeheißen werden könnte.

Wir vertreten keinesfalls den starren Standpunkt, die Führung der Bahn über Radkersburg zu verhindern, jedoch unter der Bedingung, daß eine Weiterführung längs der ung.-kroatischen Grenze als gänzlich ausgeschlossen betrachtet wird, da in diesem Falle ein Präjudiz geschaffen würde, welches die Ausführung der Hauptlinie mindestens auf Jahre hinaus verzögern könnte.

Gegen die Fortsetzung von St. Leonhard nördlich nach Radkersburg habe ich nichts einzuwenden.

Es handelt sich hier um eine Vermittlung, die nur dann zustande kommen kann, wenn man gegenseitig auf ein sicheres Entgegenkommen rechnet. Wenn wir zum Endziel kommen wollen, so dürfen sich Pettau und Radkersburg nicht bekämpfen.

Sollte nun die bereits trassierte Bahnlinie eine Änderung erfahren, dann muß eben Radkersburg für die Kosten aufkommen.

Es dürfte dies Radkersburg nicht schwer fallen, da Radkersburg bekanntlich sehr vermögend ist. Wir dürfen nicht vergessen, daß die Landeshauptstadt Graz sich uns in den Weg stellt, wenn eine Einigung nicht erzielt wird. Die Stadt Graz hat sich der gutachtlichen Äußerung der Handels- und Gewerbekammer angeschlossen. Bei jedem Ausgleich müssen sich beide Teile entgegenkommen. Die Radkersburger sollen nicht nur schöne Worte sprechen, sondern sie sollen auch durch

Taten ihre Ansichten beweisen. Wenn Radkersburg für die Kosten der Trassierung der Linie Radkersburg-St. Leonhard aufkommt, dann werden wir rasch vorwärts schreiten. (Sehr richtig! Bravo!)

Es ergreift das Wort Herr Bürgermeister **Drnig**: Es freut mich ungemein, daß in der heutigen Versammlung ein ganz anderer Ton herrscht, als wie in der vor zwei Jahren abgehaltenen Besprechung. Wir hören heute Ansichten, die besser vor zwei Jahren vorgebracht worden wären. Die Ortschaften St. Leonhard und Dreifaltigkeit können keinesfalls beiseite gestellt werden.

Pettau und die ganze Linie hat nahezu 30.000 Kronen für die Kosten der Trassierung aufgewendet. Dieser Betrag wurde aufgebracht, weil vom Eisenbahnministerium mitgeteilt wurde, daß nur die Linie Purkla-Pettau Aussicht hätte. Uns ist es gar nie eingefallen, die liebwerte Schwesterstadt Radkersburg bei Ausführung dieses Bahnprojektes zu übersehen.

Nun hat Radkersburg alles aufgeboten, die Linie Purkla-Pettau zu Falle zu bringen. Wenn nun die Linie Radkersburg-St. Leonhard-Pettau zur Trassierung kommen soll, so müssen die Radkersburger hiezu die Trassierungs- und Projekt-Kosten tragen.

Nachdem nun die Fragen so stehen, so ist es Sache der Radkersburger, ein fertiges Projekt vorzulegen, aus welchem die Kosten, sowie alle näheren Details genau ersichtlich sind. Bei einer solchen Angelegenheit muß man Ziffern und Zahlen sprechen lassen. Die Vertreter der Stadtgemeinde Graz und Radkersburg sollen sich durch die Resolutionen I und II nicht beunruhigen lassen, da, wie aus der Resolution IV und V hervorgeht, seine Exzellenz der Herr Eisenbahnminister seinerzeit einer Deputation das Versprechen gegeben hat, die Interessenten zusammen zu rufen, um unter seinem Vorsitz eine Einigung zustande zu bringen.

Es wird nun Sache der Radkersburger sein, uns Konkurrenzprojekte vorzulegen, worauf die Regierung sich äußern wird, ob es geht oder nicht.

Für die Trasse St. Leonhard-Radkersburg haben wir gegenwärtig gar keine Grundlagen zur Berechnung. Es möge Radkersburg in die Tasche greifen und die Trassierung vornehmen lassen. Bedauerlicherweise sind schon zwei Jahre verloren gegangen.

Wenn Radkersburg diese Angelegenheit nun rasch in die Hand nimmt, dann dürften wir auch in Bälde vor einem klaren Bilde stehen.

Jedes Eisenbahnministerium muß besorgt sein, jenes Projekt zu fördern, welches ökonomischer und rentabler ist.

Ich bitte daher nochmals, Radkersburg möge ehemöglichst praktische Daten und Pläne vorlegen. Ersuche, die Resolutionen I und II anzunehmen. Die Resolutionen IV und V dokumentieren, daß wir in keiner Weise die Brücke nach Radkersburg abbrechen wollen.

Herr **Schiefer**, Lehrer aus Purkla (Mureck) führt folgendes aus: Sehr geehrte Versammlung! Es obliegt mir als Vertreter der Landgemeinden die Pflicht, den Standpunkt derselben in der Bahn-

frage festzulegen. Zunächst will ich auf zwei Äußerungen meines sehr geehrten Vorredners, Herrn Vizebürgermeister Magg, zurückgreifen: 1. Wird eine Wien-Dalmatinische Linie bestritten, worauf ich mir die Antwort erlaube: „Es handelt sich nur um eine solche und um nichts anderes.“ Als vor wenigen Jahren Österreich noch in Galizien seine Truppen zusammengezogen hielt, da wurde aus rein militärischen Interessen der galizische Teil unserer Monarchie mit einem ansehnlichen Bahnnetz bedacht. Man ließ die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte links liegen und stellte strategische in den Vordergrund. Wenn einmal die damals schleunig aufgestellten kurzlebigen Holzbrücken morsch werden, wird unsere Regierung schwerlich für die laufenden Reparaturen zu haben sein.

Anderes liegen aber jetzt die Verhältnisse im Süden. Die mazedonischen Wirren und die plötzlich hereingeschneite türkische Konstitution, sowie die liebenswürdige Haltung Serbiens zwingen Österreich zu einer südlichen Truppenkonzentrierung. Selbstredend spielt hierbei eine entsprechende Ausgestaltung des Bahnnetzes eine wichtige Rolle und ich teile nicht den Optimismus des Herrn Vorredners, der es als übertrieben pessimistisch erklärte, die Möglichkeit einer Viaduktsperrung am Semmering anzunehmen. Ich würde selbst den aufgestellten Wächtern kein Vertrauen schenken. Ein weiterer Punkt, der für die Linie Wien-Dalmatien spricht, bildet die Notwendigkeit, endlich einmal Dalmatien an Österreich anzugliedern.

Entweder stehen wir auf dem Standpunkt des Linzer Programms und lassen Dalmatien seine eigenen Wege ziehen oder wir behaupten es, dann kann es keine Frage sein, ob eine solche Bahn notwendig ist. Ich möchte wünschen, daß diese wichtige strategische Linie zum Wohle unserer Landbevölkerung gar bald gebaut werde und **womöglich noch heuer als Kaiser-Jubiläumsbahn beschlossen würde.** Was die Anschlußfrage Purkla oder Radkersburg betrifft, erlaube ich mir nur noch ein paar kurze Bemerkungen. Ich war Zeuge des Fehringers Eisenbahntages und habe die Wandlungen des Herrn Abgeordneten Einspinner seither mitgemacht. Auch der Standpunkt der Radkersburger bedarf einiger Beleuchtung. Hier in diesem Saale hat die Stadt Radkersburg vor einem Jahre die Bahn nicht gebraucht und für verfrüht erklärt, keinen Knopf gab Radkersburg für das Projekt, das 30.000 Kronen kostete. Die armen Landgemeinden haben aber schon damals 6000 Kronen sofort angeboten und jetzt noch mehr bezahlt. Soll dieses Geld für die armen Bauern verloren sein ?? Am Eisenbahntag in Fehring hat man endlich zum Bahnbauen angefangen; die Stadt Graz trat warm für Fehring ein. Wir Landgemeinden haben aber das Interesse von Graz zu wahren gewußt und **sind für Feldbach** eingetreten, **um Graz näher zu kommen.** Wenn die Handelskammer einseitige Gutachten abgibt, **so legen wir auf dieselben kein Gewicht.** Wir haben eben so viele Gewerbetreibende am Lande als in der Stadt leben und vor allem wollen wir landwirtschaftliche Genossenschaften für Fleisch-, Milch- und Obstverwertung. Wir brauchen

keine Verbindung mit Radkersburg, wohl aber mit Graz und zwar die kürzeste, ebenso mit Wien.

Wenn Herr Dr. Kamniker für Radkersburg eine Bahn beansprucht und die Interessen der Stadt damit wahren will, so entgegne ich, daß der Bahnhof in Radkersburg im Dorfe Altneudörfel liegt und daß 3 oder 9 Kilometer Entfernung für Radkersburg unsere Interessen nicht aufwiegen. Was die angebliche Inundation betrifft, so ist sie bei Furkla nicht vorhanden, wohl fuhr ich aber im Oktober 1904 von Radkersburg per Schinakel zur Bahnstation. (Heiterkeit.)

Zum Schlusse erkläre ich, daß wir kein Städtewohlsollen brauchen und nur an die Einsicht und Gerechtigkeit der Regierung appellieren.

Rittmeister **Stadler** bemerkt: Ich will nur ein paar kurze Worte sprechen, nicht als Obmann des Exekutiv-Komitees Feldbach-Gleichenberg, sondern als Privatmann und Großgrundbesitzer. Wir haben uns seinerzeit mit Wort und Handschlag das Versprechen gegeben, für die Verbindung mit Furkla einzutreten und ich erachte es für meine Pflicht dieses Versprechen aufrecht zu erhalten. Ich bin für Furkla. (Großer Beifall.)

Beifällig begrüßt, ergreift Reichsratsabgeordneter **Schoiswohl** das Wort:

Ich wurde zu der heutigen Tagung eingeladen, weil Herr Bürgermeister und Landtagsabgeordneter Drnig wußte, daß ich im Reichsrat über den Ausbau der Linie von Feldbach nach dem Süden zu referieren habe.

Im Eisenbahn-Ausschuß habe ich bereits referiert und wurde auch die Resolution angenommen. Da ich im Herbst dieses Jahres wieder vor dem Plenum das Referat zu übernehmen habe, so bin ich hauptsächlich deshalb gekommen, um durch persönliche Anschauung die Stimmung in Untersteiermark kennen zu lernen.

Ich habe, meine Herren, nur den einen Wunsch, werden Sie einig!

Die Regierung wird erst dann bereit sein zu helfen, wenn die Herren einig sind.

Die Wirren in Bosnien und Herzegowina sind derart, daß die Regierung an den Bau dieser Bahn wird denken müssen.

Die Linien von Hartberg-Bischelsdorf-Gleisdorf werden ausgebaut und ich glaube, daß noch diesen Winter die Regierungsvorlage fertig sein wird.

Das Eisenbahnministerium hat den Landes-Ausschuß beauftragt, eine Zusammenstellung über die noch auszubauende Bahnstrecke vorzulegen, damit für das Parlament die geeigneten Vorschläge gemacht werden können.

Wir in Steiermark sind hiebei bis jetzt allerdings sehr stiefmütterlich behandelt worden. Werden Sie, meine Herren, wegen der Trassenführung einig, dann können Sie versichert sein, daß ihre Bahn nicht die letzte sein wird, die zum Ausbau kommt, weil eben die vor-

handenen Momente, insbesondere die im Süden, für Sie sehr günstig sind.

Schließlich bemerke ich, daß der Staat die Konkurrenzlinie der Südbahn sehr notwendig braucht.

Es meldet sich Herr **Dr. Kamnifer**, welcher repliziert:

Auf die Verlesung der Resolution I und II sowie auf die Ausführungen meiner sehr geehrten Herren Vorredner will ich noch einige Bemerkungen machen.

Auf die Mitteilung des Herrn Schramke erkläre ich hiemit, daß Radkersburg dieser Einladung folgt und zustimmt. Bürgermeister Drnig glaubt, daß Resolution I und II meine Zustimmung finden könne, da die Resolution IV Vermittlungs- und Ausgleichsvorschläge enthält.

Ich erkläre, daß Radkersburg nicht für Resolution IV stimmen kann, wegen des ersten Zwischenjages dieser Resolution.

Ich kann für diesen Satz nicht eintreten, da ich als Vertreter von Radkersburg unmöglich für Furkla stimmen kann. Wenn dieser Satz entfällt, dann stimme ich für Radkersburg bei. Herr Bürgermeister glaubt weiters, daß Radkersburg kein Geld für die Kosten der Trassierung gegeben hat. Ich sage, daß Radkersburg keine Mittel für die Linie Furkla bewilligen kann. Es ist selbstverständlich, daß ich nicht in der Lage bin etwas zu bewilligen, weil beim letzten Eisenbahntag mit kleiner Mehrheit die Linie Furkla beschlossen wurde.

Wenn aber die Trasse über Radkersburg führt, dann wird die Stadt Radkersburg Mittel dazu haben.

Herrn Schiefer als Vertreter der Landgemeinde Furkla und Abfall möchte ich erwidern:

Herr Schiefer kann nicht anders handeln als für seine Interessenten einzutreten, gerade so wie ich es auch tue. Wenn Sie nun die Bahn von Furkla nach Pettau führen, dann muß ein ausgebreitetes Inundationsgebiet übersetzt werden, das nach Äußerungen von Ingenieuren eine Länge von 3 bis 4 Kilometern hat. Auf diesen Umstand wurde auch bei der Trassen-Revision hingewiesen, das ganze Inundationsgebiet muß durch Brücken, Viadukte übersetzt werden. Die Trasse bei Radkersburg ist so geführt, daß kein Inundationsgebiet berührt wird. Die Trasse nach Pettau kann man ebenfalls auf inundationsfreiem Gebiet führen. Ich erkläre, für den Antrag des Herrn Schramke, statt Furkla Radkersburg, voll und ganz zu stimmen.

Bürgermeister **Drnig**:

Als Bürgermeister von Pettau komme ich schon wieder als Vermittler. Herr Dr. Kamnifer hat gemeint, er kann für Resolution I, II und IV nur in dem Falle stimmen, wenn der erste Teil abgeändert wird. Dieser Antrag würde dann lauten:

„In Erwägung, daß alles vermieden werden soll, was der kürzesten Bahnverbindung Wien-Spalato hinderlich sein könnte“ usw., wodurch das unglückliche Wort hinausgeworfen ist.

Ich lege großen Wert darauf, daß der heutige Tag in würdiger Weise verläuft.

Wenn Sie die Resolution annehmen, dann ist die Brücke nach Radkersburg, die doch im beiderseitigen Interesse liegt, geschlagen. — Ich biete ja alles auf, um eine Einigung zu erzielen.

Es ergreift nunmehr das Wort Herr Reichsratsabgeordneter **Malif** :

Hochverehrte Herren! Ich kann mich nur als Reichsratsabgeordneter von Pettau, St. Leonhard und Ober-Radkersburg dahin aussprechen, daß Sie so gütig sein mögen, nach den Mahnungen des Herrn Reichsratsabgeordneten Schoiswohl zu einer Einigung zu kommen. Ich stehe in der ganzen Sache in einer ganz besonders schwierigen Situation da. Nenne ich das Wort Purkla-Pettau, so kommen die Radkersburger und mißbilligen meine Ansicht. Nenne ich das Wort nicht, so können mir die übrigen Städte und Märkte denselben Vorwurf machen. Sie werden begreifen, daß es für mich sehr schwierig ist, umso mehr, als ich außerordentlich gerne wirtschaftliche Intentionen ergreife, hier aber diesen mit gebundenen Händen gegenüberstehe. Ich bitte Sie recht sehr, es würde mir eine sehr große Freude und eine große Genugtuung sein, wenn durch eine Einigung aller Teilnehmer irgend ein Ziel ermöglicht werden würde.

Ich bitte zur Kenntnis zu nehmen, daß sowohl ich als Reichsratsabgeordneter Schoiswohl trachten werden, daß Seine Erzellenz der Herr Eisenbahnminister die gemeinsamen Vorfragen so rasch als möglich durchführt. Ich bitte Sie um Gotteswillen, nur keine Kleinlichkeiten, denn dies ist der Fluch der ganzen Wirtschaftspolitik in Osterreich. Deshalb geraten wir immer in den Sumpf hinein, weil die Kirchturm-Politik ins Treffen geführt wird und weil keine Selbstverleugnung vorherrscht. Darum weg mit solchen Sachen! Wenn das ganze große Ziel ins Auge gefaßt wird, dann müssen wir zum Resultat gelangen.

Was hat nun Graz in dieser Frage gemacht? — Die Stadtgemeinde Graz hat sich durch Versprechungen an Radkersburg gebunden und weil die Stadtgemeinde durch dieses Versprechen gebunden ist, so muß sie alle Rücksichten beiseite lassen.

Mit Versprechungen und idealen Dingen wirtschaftet man nicht. Man muß sich immer das „Soll“ auf der einen, das „Haben“ auf der andern Seite vor Augen halten.

Das ist das Urteil im allgemeinen, insbesondere aber für die in der Steiermark seitens des Landes zu betreibende Wirtschafts-Politik.

Ich kann dem Standpunkte des Landes-Ausschusses, diese Bahn könne nicht gebaut werden, weil kein Geld vorhanden ist, nicht einnehmen. Werden wir in 100 Jahren auf demselben Standpunkte stehen??

Jene Herren, die einen solchen Standpunkt einnehmen, gehören nicht auf solche Posten!

In der Steiermark wird eine kleinliche, verkehrte, bodenlose, das Land in Rückstand lassende Wirtschaftspolitik betrieben!! (Lebhafte Heilrufe!)

Herr Schiefer verliest die Resolution III und bemerkt hiezu :

Wir wünschen über die Trassierung eine Aufklärung von der Regierung und erklären, aus Billigkeitsgründen die Resolution III unter keinen Umständen anzunehmen.

Dr. Kamnitzer erklärt in der Lage zu sein, für Resolution IV nur dann stimmen zu können, wenn sein Antrag angenommen wird.

Für Resolution I und II kann ich namens der Stadtgemeinde Radkersburg nicht stimmen. Ich bin beauftragt, für eine Einigung zu sprechen.

An Ihnen, meine Herren, wird es liegen, ob Sie in dieser Angelegenheit eine Einigung herbeigeführt haben wollen.

Kommerzial-Rat **Jurza** verliest folgende Resolution (V).

Bürgermeister **Ornig**: Ich bin heute der reinste Vermittlungsmeier und rektifiziere daher den Inhalt der Resolution (IV).

Schramke will die Anträge von Bürgermeister Ornig und Dr. Kamnitzer unterstützen. Da wir die Bahn haben wollen, so bitte ich die Resolution anzunehmen.

Resolution I.

Die heutige Versammlung gibt der Überzeugung Ausdruck, daß die Durchführung des Bahnprojektes Purkla-Pettau-Rohitsch nicht nur für die wirtschaftliche Entwicklung der Bezirke, welche von dieser Bahn durchzogen werden sollen, sondern auch in der Erwägung, daß die projektierte Bahn ein Teil jener Eisenbahnstrecke ist, welche die kürzeste Verbindung der Reichs-, Haupt- und Residenzstadt Wien mit dem Königreiche Dalmatien bilden würde, für die ganze Eisenbahn-Verkehrs-Entwicklung unseres Vaterlandes von weittragendster Bedeutung wäre, weiters auch aus Erwägungen allgemein wirtschaftlicher und strategischer Natur unbedingt zu erstreben ist und verlangt daher von der k. k. Regierung und vom Lande Steiermark, daß sie die rasche Verwirklichung und Durchführung des erwähnten Bahnprojektes durch die werktätigste materielle Förderung ermöglichen.

Resolution II.

Das k. u. k. Reichs-Kriegs-Ministerium wird ersucht, die Verwirklichung und Durchführung des Bahnprojektes Pettau-Purkla-Rohitsch dadurch zu fördern, daß hochdasselbe an das k. k. Eisenbahn-Ministerium mit dem Gutachten herantrete, in welchem die hohe strategische Bedeutung dieses Bahnprojektes, durch welches ein Glied der kürzesten Eisenbahnverbindung der Reichs-Haupt- und Residenzstadt Wien mit dem Königreiche Dalmatien geschaffen werden will, hervorgehoben und die dringliche Notwendigkeit der Realisierung des gedachten Bahnprojektes betont wird.

Resolution III.

Die Versammlung verlangt auf das entschiedenste, daß die Entscheidung über die bereits anfangs Oktober 1907, also fast vor

einem Jahre stattgehabte behördliche Traffenrevision über das Bahnprojekt Purkla-Pettau-Rohitsch schleunigst erfolge und protestiert dagegen, daß über die erst Ende Mai d. J. erfolgte Traffenrevision bezüglich des Bahnprojektes Feldbach-Gleichenberg, beziehungsweise Fehring-Gleichenberg-Radkersburg, die Entscheidung in einem früheren Zeitpunkt erfolge als über das ersterwähnte Bahnprojekt, weil darin bereits eine durch nichts gerechtfertigte Bevorzugung eines Bahnprojektes liegen würde, welche Bevorzugung augenscheinlich von rein lokalen Erwägungen diktiert erscheint, jedoch den Ausbau der kürzesten Eisenbahnverbindung Wien-Spalato, also die Realisierung einer überaus wichtigen Frage, gefährden würde.

Resolution IV.

In Erwägung, daß alles vermieden werden soll, was der kürzesten Bahnverbindung Purkla-Pettau-Rohitsch hinderlich sein könnte, insbesondere in Erwägung, daß es zu begrüßen wäre, daß die Gegensätze, welche dermalen noch zwischen den Interessenten des vorgedachten Bahnprojektes und den Interessenten des Bahnprojektes Gleichenberg-Radkersburg bestehen, gemildert, beziehungsweise beseitigt werden, stellt die Versammlung an Se. Erzellenz den Herrn k. k. Eisenbahnminister, welcher der im Februar 1907 bei ihm erschienenen Deputation der Interessenten des Bahnprojektes Purkla-Pettau-Rohitsch spontan seine Mitwirkung zu einer baldigen Aussprache mit den Radkersburger Interessenten zugesagt hat, die Bitte, ehemöglichst durch Zusammentreten die Aussprache unter seinem Voritze veranlassen zu wollen.

Resolution V.

Die Versammlung richtet an die Vertreter der an dem Bahnprojekte Purkla-Pettau-Rohitsch interessierten Bezirke im Reichsrate und im steiermärkischen Landtage die Aufforderung, ihren Einfluß für die Realisierung des gedachten Bahnprojektes in entschiedenster Weise geltend zu machen.

Insbondere richtet die Versammlung an den Landtags-Abgeordneten Herrn Dr. Gustav Kokoschinegg die Aufforderung, mit allen Mitteln vom steiermärkischen Landtage eine angemessene Subvention für die Linie Pettau-Rohitsch als dermalen unangefochtene Teilstrecke zu erreichen und die hohe Bedeutung dieser Bahn sowohl für die Landes-Kuranstalt Rohitsch-Sauerbrunn, als auch für das ganze Herzogtum Steiermark darzulegen.

Herr **Schiefer** erklärt, da beide Worte Pettau-Purkla vermieden sind, die Resolution anzunehmen.

Abstimmung über die Resolutionen. Hofrat Dr. Ploj verliest die folgenden Resolutionen:

- I. Mit allen gegen 1 Stimme angenommen
- II. " " " 1 " "
- III. " " " 1 " "
- IV. Einstimmig angenommen.
- V. Absatz 1 einstimmig angenommen.

2

Hofrat **Stoj**: Allfällige Anträge. Nachdem sich niemand mehr zum Worte meldet, ist die Tagesordnung erschöpft. Herzlichen Dank für die würdevolle Debatte, es hat ein Ton vorgewaltet, der als äußerst erfreulich betrachtet werden muß.





HAUPTBAHN

WIEN - DALMATIEN.

Anschluss: Rudolfswerth - Möttling
Karlstadt, sowie Ogulin - Knin nach dem
Österr.-Ung. Ausgleichsentwürfe.