

Laibacher Zeitung.



Nr. 140.

Pränumerationspreis: Im Comptoir ganzl. fl. 11, halbj. fl. 5.50. Für die Auslieferung ins Haus halbj. 50 kr. Mit der Post ganzl. fl. 15, halbj. fl. 7.50.

Samstag, 20. Juni

Inserionsgebühr bis 10 Zeilen: 1mal 60 kr., 2mal 80 kr., 3mal 1 fl.; sonst pr. Zeile 1m. 6 kr., 2m. 8 kr., 3m. 10 kr. u. f. w. Inseptionsstempel jedw. 80 kr.

1868.

Pränumerations-Einladung.

Mit 1. Juli 1868 beginnt ein neues Abonnement auf die „Laibacher Zeitung.“ Durch einen reicheren und mannigfaltigeren Inhalt, insbesondere durch sorgfältige Redaction des politischen Theiles und Behandlung aller wichtigen Tagesfragen in **Original-Artikeln** von unterrichteter Seite, durch vielfältige Aufsätze über Landesangelegenheiten, denen die „Laibacher Zeitung“ auch fortan ihre Spalten öffnen wird, durch **Original-Telegramme** über alle wichtigen Tagesbegebenheiten, durch eine vollständige Localrubrik und zeitweise durch pikante Feuilletons, sowie durch eine, die Bedürfnisse des Verkehrs und der Handelswelt genau berücksichtigende Geschäfts-Zeitung waren wir bemüht, unserem Blatte erhöhtes Interesse zu verschaffen. Auch das Gebiet der Unterhaltungsliteratur werden wir nicht vernachlässigen und demnächst eine spannende Original-Novelle von bewährter Feder bringen. Wir ersuchen schließlich alle Freunde des Vaterlandes und des Fortschrittes auf Grundlage der Staatsgrundgesetze um ihre Mitwirkung, indem wir unsererseits alles anboten werden, um zur Verwirklichung dieses Principes in unserem Vaterlande beizutragen.

Die Pränumerations-Bedingungen bleiben unverändert:

Ganzjährig mit Post, unter Schleifen versendet	15 fl. — kr.	Ganzjährig für Laibach, in's Haus zugestellt	12 fl. — kr.
halbjährig dto. dto. dto.	7 " 50 "	halbjährig dto. dto. dto.	6 " — "
ganzjährig im Comptoir unter Couvert	12 " — "	ganzjährig im Comptoir offen	11 " — "
halbjährig dto. dto.	6 " — "	halbjährig dto. dto.	5 " 50 "

Die Pränumerations-Beträge wollen portofrei zugesendet werden.

Laibach, im Juni 1868.

Ignaz v. Kleinmayr & Fedor Bamberg.

Amtlicher Theil.

Se. k. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 12. Juni d. J. den Director der Oberrealschule zu Makovac, Dr. Ferdinand Pecher zum ordentlichen Professor der mathematischen Physik an der Universität zu Innsbruck allergnädigst zu ernennen geruht.
Sasner m. p.

Se. k. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. Mai d. J. den Professor der k. k. Oberrealschule in Görz Nikolaus Tessari zum wirklichen Director der selbständigen Unterrealschule in Roveredo allergnädigst zu ernennen geruht.
Sasner m. p.

Der Justizminister hat den Staatsanwalts-Substituten in Brünn Anton Schrötter zum Oberstaatsanwaltsstellvertreter daselbst ernannt.

Der Minister für Cultus und Unterricht hat den Lehrer an der k. k. selbständigen Unterrealschule in Roveredo Jakob Merkel in gleicher Eigenschaft an die k. k. Oberrealschule in Görz versetzt.

Nichtamtlicher Theil.

Die Ministerkrise in Rumänien und panslavistische Umtriebe.

Vor wenigen Tagen meldete der Telegraph aus Bukarest, daß das Ministerium Bratiano-Solesco in Folge des Mißtrauensvotums von Seite des rumänischen Senates seine Demission gegeben habe, und daß diese vom Fürsten Karl angenommen worden sei. Die Thatsache, daß das Rußland ergebene Ministerium die Summe von zwei Millionen Rubel als Entschädigung für das Baumaterial der in Folge des Pariser Friedens demolirten Festungen Ismail und Chilia der russischen Regierung gezahlt habe, wurde als Grund dieses Votums angegeben. Zu gleicher Zeit erhielten wir die Nachricht, daß Plagino und Costaforu vom Fürsten mit der Bildung eines neuen Cabinets beauftragt worden seien. Zwei Tage später meldeten uns wieder Telegramme, daß die rumänische Deputirtenkammer dem entlassenen Ministerium ein glänzendes Vertrauensvotum gegeben und daselbe aufgefordert habe, sein Demissionsgesuch zurückzuziehen.

Es überkommt uns ein ganz eigenthümliches Gefühl, wenn wir diese Vorgänge etwas näher betrachten. Wie kommt die Kammer der rumänischen Deputirten dazu, das Ministerium, dessen Entlassung vom Fürsten bereits angenommen war, zur Rücknahme seines Demissionsgesuches aufzufordern? Wie müssen die Zustände eines Landes beschaffen sein, in dem ähnliche Dinge vorkommen können! Wie mächtig muß die in der Deputirtenkammer so zahlreich vertretene russische Partei sein, daß sie es wagen konnte, den eigenen Fürsten in solcher Weise vor den Kopf zu stoßen, und wie ohnmächtig mag sich Fürst Karl selbst fühlen, daß er einem solchen Beginnen keinen Widerstand entgegenzusetzen wagte.

Allein es kommt noch besser. Das neueste Telegramm aus Bukarest bringt uns die Nachricht, der Fürst Karl habe den Senat aufgelöst und das alte Ministerium in seinem Amte wieder bestätigt, neue Wahlen seien für den Senat ausgeschrieben worden und die Wiedereröffnung der beiden Kammern stehe in ungefähr vierzig Tagen in Aussicht, in der Zwischenzeit werde die Deputirtenkammer ihre Sitzungen fortsetzen. Der Senat also, dessen Votum der Fürst durch die Annahme der Demission des Ministeriums Bratiano-Solesco zu dem seinen gemacht hatte, wird aufgelöst und die Deputirtenkammer sieht ihren Wunsch erfüllt, die früheren Minister bleiben im Amte. Zunächst haben wir in dieser Thatsache einen sehr entscheidenden Sieg der russischen Partei zu verzeichnen und die kleine Niederlage, welche diese Partei wenige Tage früher erlitten, erscheint hiedurch mehr als aufgehoben.

Diese Vorgänge in Bukarest sind Symptome, welche uns betreffs einer friedlichen Lösung der serbischen Frage mindestens mit kleinen Zweifeln erfüllen. Wie, wenn der antirussische Einfluß, welcher in letzter Zeit in Belgrad so bedeutende Erfolge zu erringen wußte, über Nacht vom russischen Einflusse verdrängt würde; wenn die Partei der Russophilen und Panslavisten in Belgrad nach der kleinen erlittenen Schlappe wieder der Action sich bemächtigen und den Ereignissen ihren Weg vorzeichnen sich bemühen würde. Eine friedliche Entwicklung der serbischen Angelegenheiten hätten wir dann kaum zu erwarten und ein Gelingen des Versuches, die orientalische Frage in Fluß zu bringen, läge ziemlich nahe.

Noch auf einen Punkt wollen wir bei dieser Gelegenheit die Aufmerksamkeit lenken. Es läßt sich ein gewisser Zusammenhang zwischen der unlängst von Gumbinnen aus in Scene gesetzten Verbreitung jener falschen Gerüchte über angebliche revolutionäre Bewegungen in Polen an der russisch-österreichischen Grenze und den jetzigen Vorgängen in den Ländern an der unteren Donau nicht verkennen. Es ist als ob die panslavistische Propaganda gerade den jetzigen Augenblick für den geeignetsten hielt, um loszuschlagen und ihre kulturfeindlichen Pläne zu verwirklichen. Ueberall wimmelt es von russischen Agenten, überall fließt russisches Gold in vollen Strömen, in allen slavischen Provinzen kocht und gährt es, als wäre die Morgenröthe des großen slavischen Weltreiches angebrochen und als wäre die Stunde nahe, wo die Hoffnungen und Träume von dem Siege der slavischen Race über die germanische und romanische sich erfüllen sollen. Dahin wird es aber sobald nicht kommen und die panslavistischen Agenten mögen noch so rührig sein, wir hoffen in der letzten Stunde ihre Bemühungen an dem gesunden Sinne der Bevölkerungen scheitern zu sehen, wie er sich eben erst in Serbien bei einer so traurigen Gelegenheit auf das glänzendste bewährt hat.
(Tr. Btg.)

Rede des Abg. Dr. Coman über die Eisenbahn Laibach-Carvis.

(Sitzung vom 10. Juni.)
(Schluß.)

Der Herr Vorredner hat dann speciell diese Bahn angegriffen und gesagt, was den Getreideverkehr betrifft, kann sich niemand einbilden, daß von Kanisza vielleicht Getreide nach Laibach und Villach — ich glaube, er

hat gesagt gegen Tirol nach Innsbruck und auf der Rudolphsbahn nach Steiermark — wird geführt werden können.

Ja, meine Herren, noch besser hätte er sagen können, kein Mensch glaubt, daß von höher gelegenen Theilen von Ofen und Pest, und noch höher gelegenen Theilen das Getreide vielleicht über einen Punkt geführt werden würde, der ein Umweg ist, während er von Pest-Ofen auf einem viel kürzeren Wege dahin kommen könnte. Nicht Kanisza allein liefert aber Getreide, nicht Kanisza allein ist gewissermaßen der Sammelpunkt für das ungarische Getreide; ist der Banat gar nichts, ist Croatien und Slavonien gar nichts? Sind die unteren Donaugenden gar nichts? Und von Sissek über Agram nach Laibach und Villach beträgt die Distanz, wie der Herr Vorredner gesagt hat, richtig 41, aber über Marburg nach Villach beträgt sie 51 Meilen, also um 10 Meilen mehr; sollen nun aber die dazwischenliegenden Gegenden, soll Krain, soll Oberkrain nicht berechtigt sein, das Getreide aus Croatien und Slavonien wohlfeiler zu beziehen? (Bravo!) Aber nicht blos um diese Länder handelt es sich, und nicht darum, daß nach diesen Gegenden und weiterhin Getreide aus Croatien und Slavonien geführt wird.

Wiewohl der Herr Vorredner, wenn ich seine Ausführungen ziffermäßig aufzufassen im Stande gewesen wäre, den Beweis führen könnte, daß von diesem Getreide von Croatien und Slavonien mittelst der projectirten Linie vieles auf der Rudolphsbahn auch nach Steiermark verführt werden wird, und daß sonach der Verführung auf der Linie Kanisza-Marburg-Villach mit der fraglichen Linie Concurrenz geboten werden wird. Gewiß aber ist das eine, daß die Straße durch das Savethal von Laibach nach Villach die kürzeste und frequenteste Straße und die natürliche Verbindung der südlich gelegenen Länder Croatiens, Slavoniens und des Orients mit Tirol, der Schweiz und Deutschland war. Das Gegentheil davon kann der Herr Vorredner nicht beweisen, es ist eine Thatsache; Jeder kann sich durch die statistischen Daten aus früheren Jahren von dem lebendigen Verkehr auf der Commercialstraße und von dem blühenden Zustande aller an dieser Straße gelegenen Gegenden Oberkrains überzeugen. Seitdem jedoch die Marburg-Villacher Bahn eröffnet wurde, ist eine allgemeine Verödung dieser Gegenden eingetreten. Heute, meine Herren, liegt die ganze Straße in Oberkrain, welche die kürzeste Verbindung herstellt, verödet; mein verehrter Freund Pintar hat in der Nähe sein Wohnhaus, er wird ihnen bestätigen können, daß die Leute das Gras auf den Straßen mähen. Wollen sie ein Land gänzlich zu Grunde gehen lassen? Meine Herren! das ist keine gleiche Behandlung aller Länder, keine gleiche Behandlung aller Steuerträger im Reiche. (Bravo!)

Der Herr Vorredner sagte, daß die Mehlerzeugung, von der ich einmal gelegentlich der Zonentarife sprach, in Zukunft nicht mehr so intensiv im Lande Krain betrieben werden kann, wie dies bisher noch theilweise der Fall war. Ich erwähnte damals, daß in unserem Lande 800 Mühlenwerke in Betrieb stehen, und ich kann dem Herrn Abgeordneten Lohninger sagen, wenn ihm damit gedient ist, das Land zu Grunde zu richten, so möge er nun auch in dieser Richtung sein Princip verwirklichen und sich damit zufriedenstellen, daß an den äußersten Theilen der ungarischen Länder, wohin das Zonen-

System der Südbahn reicht, Dampfmühlen errichtet werden, daß aber die entfernter gelegenen Theile in ihrer Mehlerzeugung vernichtet werden. Meine Landesleute sind aber bekanntlich tüchtige Rechner, und sie werden keine Fabrik ohne sichere Aussicht auf Rentabilität anlegen, gerade aber in Anhoffung dessen, daß diese Bahn gebaut wird, will man aber, wie ich höre, eine französische Mühle mit 20 Actien à pr. 50.000 fl. anlegen, und eine zweite ist in Anhoffung dieser Bahn bereits bei Krainburg in Angriff genommen, und es werden noch viele ähnliche Werke entstehen.

Der Herr Vorredner hat auch beliebt, die Behauptung aufzustellen, daß die projectirte Bahn rücksichtlich des südlichen Verkehrs nach Triest über Laibach von keiner Bedeutung sein wird.

Ich bitte Eines zu berücksichtigen: Wird die Pre-dil- oder die Pontebabahn oder werden beide zugleich gebaut, so ist es gewiß, daß über Villach oder Ponteba die kürzere Linie nach Triest geht. Wie steht es aber mit Fiume und seiner Verbindung mit Villach? Allerdings besteht eine Verbindung über Steinbrück, ich bitte aber zu bedenken, daß der Weg von Villach nach Laibach 16 Meilen, der von Villach über Marburg und Steinbrück nach Laibach aber 43 Meilen beträgt. Von welchem Werthe die Verbindung mit dem Süden also ist, von welchem Werthe es für die hohe Regierung ist, daß die Rudolfsbahn diesen Zufluß bekommt, das mag bei dem Umstande, als die Rudolfsbahn eine hohe Zinsengarantie und Subvention genießt, wohl als zweifellos gelten.

Daß es im Interesse der Regierung liegt, daß die Rudolfsbahn Früchte trage, das ist selbstverständlich und ich brauche darüber nicht mehr zu sprechen.

Der zweite Theil der Rede des Herrn Vorredners galt der Production von Krain. Wenn der Herr Vorredner die Eisenproduction mit 49.000 Centner beziffert hat und glaubt, daß diese Ziffer richtig ist, dann möge er sich einfach einige Eisenwerke in Steiermark und Kärnten anschauen, und möge es sich dann nur gesagt sein lassen, daß im Bezirke Radmannsdorf, welcher beiläufig 20.000 Einwohner zählt, an die Hilfsarbeiter von Eisenwerken über 600.000 fl. im Jahre ausbezahlt werden, und die Steuer, welche die dortige agricole Bevölkerung zu zahlen hat, befreit sie nicht etwa aus dem Ertrage des Bodens, sondern nur aus dem, was sie aus der Hilfsarbeit bekommt; er möge es sich gesagt sein lassen, daß in einem ganz kleinen Theile von Krain Baron Jois an die Hilfsarbeiter seiner Gewerkschaften 60.000 fl. Lohn bezahlt; und da soll nach Angabe des Herrn Vorredners die Eisenproduction im ganzen Lande nur 49.000 Ctr. betragen, nachdem das einzige Werk des Herrn Ruard in Sava an 100.000 Ctr. Roheisen jährlich erzeugt? Ich will also nicht prüfen, woher der Herr Vorredner seine Ziffern bekommen hat. Wenn er dieselben aus einer Schrift geschöpft hat, aus einer Zeit, als die Werke Krains, sowie die von Steiermark und Kärnten stillstanden, dann hätte er ja auch Nullen anführen und sagen können, eine Eisenproduction in Krain sei gar nicht vorhanden.

Es sind eben die Ziffern aus der jüngsten Zeit anzuführen, weil ja die Verhältnisse sich geändert haben und ich füge hinzu — sie werden sich noch ändern müssen. Die Eisenproduction muß einen anderen Brennstoff nehmen als die Holzkohle, und wenn dies der Fall sein wird, so wird es gewiß volkswirtschaftlich ersprießlich sein, und dann wird das eintreten, was der Herr Abgeordnete Lohninger schon heute übt, daß er das Holz, statt es zu verkohlen, als Bretter nach Triest führt (Heiterkeit); aber er führt sie gegenwärtig weit leichter nach Triest, weil er die Marburger Bahn in der Nähe hat, als wir in Krain, wiewohl wir um die Hälfte näher nach Triest haben. (Rufe: Sehr gut!)

Wenn es dem Herrn Abgeordneten Lohninger darum zu thun ist, daß die Forste volkswirtschaftlich gehörig ausgenützt und nicht ausschließlich zur Eisenproduction verwendet werden, dann muß er ja selbst wollen, daß wir die Communicationsmittel haben, um mit dem Holze von Steiermark und Kärnten concurriren zu können. Wir haben in Oberkrain Forste von 40 bis 60.000 Joch zusammenhängenden Terrains, und da muß es also dem Herrn Abgeordneten Lohninger daran gelegen sein, daß wir die nöthigen Communicationsmittel bekommen.

Es hat mir weh gethan, daß der Herr Vorredner die Betrachtungen, die ich lezthin über die Steuerverhältnisse von Krain hier vorbrachte und vorbringen mußte, gewissermaßen mit Heiterkeit aufgenommen hat.

Ueber die Steuerverhältnisse von Krain sind die Acten geschlossen; die hohe Regierung Sr. Majestät selbst hat darüber in einer allerhöchsten Entschliebung die Entscheidung gegeben, nachdem ja Abschreibungen im bedeutenden Maße beantragt worden sind, und noch jährlich werden solche bedeutende Abschreibungen von mehr als Hunderttausenden vorgenommen, weil die Steuer nicht einbringlich ist.

Wenn weiter der Herr Vorredner sagt, daß eine Bahn nicht im Stande sei, die Bodenproduction zu heben, so ist mir das vollständig unerklärlich, und wer eine solche Behauptung wagt, der kann über eine Bahn alles sagen, was ihm einfällt. (Rufe: Sehr gut! Bravo!)

Nichts ist mehr geeignet, die Bodenproduction und jede andere Production zu heben, wie die Eisenbahnen, und darum bitten wir ja um eine Eisenbahn, damit diese die Production hebt und wir künftig nicht mehr in die Nothwendigkeit versetzt seien, unsere traurige Lage schildern zu müssen.

Gewähren Sie uns diese Bahn, damit unsere Production sich hebe; gewähren Sie uns diese Bahn, damit wir steuerfähig bleiben, damit wir solvent werden, damit wir nicht immer unsere Leiden hier vorbringen müssen, denn wir zahlen ja gerne, so lange wir können. (Bravo! Bravo! rechts.) Das hohe Haus wolle dem Ausschusstrage seine Zustimmung ertheilen, und es wird damit eine Pflicht des „gleichen Rechtes“ geübt haben, eine Pflicht geübt haben, nicht bloß für Krain, sondern für Oesterreich, denn, weil dieses aus einzelnen Kronländern besteht, müssen diese gekräftigt werden, wenn das ganze Reich kräftig sein soll.

Wenn, meine Herren, dieses Abgeordnetenhaus heuer Bahnen von mehr als 100 Meilen Länge im Norden, darunter Concurrenzbahnen anderer Bahnen, die vom Staate bereits garantirt und subventionirt sind, bewilligt hat, dann erwarte ich auch von diesem Hause, daß es uns eine Bahn von 13 Meilen nicht versagen wird, die so eminent wichtig für das Land und für die strategischen Verhältnisse ist, und ein Glied in der Kette der großen Weltbahnen bildet. (Bravo! Bravo! rechts.)

Ich will nur noch in Kürze erwähnen, wie Krain heute mit den Bahnen steht.

Böhmen, Mähren und Oesterreich erfreuen sich schon eines Netzes, Steiermark und Kärnten haben schon das Kreuz, und einzelne Länder schon Bögen im Kreuze — ich stelle mir das Eisenbahnwesen wie ein Spinnengewebe vor, welches sich allmählig zu einem Netz vervollständigt.

So hat Steiermark schon heute die Südbahn, die aus dem Herzen Oesterreichs nach dem ersten Hafensplatz und Croatien geht; es hat die Bahn von Pragerhof nach Ofen in den vorzüglichsten Getreideplatz Ungarns; es hat die Bahn von Marburg nach Villach und die Bahn von Graz nach Köstlach, eine Kohlenbahn; es hat die Bahn von Bruck nach Leoben, und strebt, wie mir bekannt ist, auch eine Bahn von Graz nach Raab an.

Kärnten hat die Bahn von Villach nach Marburg; es bekommt die Rudolfsbahn, welche das Land mit Böhmen und Deutschland verbindet, es bekommt die Bahn von Tarvis über Predil über Ponteba, oder beide Linien, und die Bahn von Villach nach Brizen; es hat eine Bahn von St. Veit nach Klagenfurt, von Launsdorf nach Wösel, und was hat Krain? Krain, ein für die Industrie so geeignetes, nahe beim Meere gelegenes Land, hat bloß die Südbahn.

Was hat die Südbahn dem Lande geleistet? Sie läuft durch das eng geschlossene, zu keiner Fabrikanlage geeignete Savethal — nur eine einzige Fabrik, die Spiritusfabrik in Ponovitsch, hat sich dort angeeignet — dann läuft sie über einen Morast weiter und dann über den Karst. Sie hat auf diesem ganzen Wege nichts an Production als die Kohlenwerke vorgefunden und sie hat nichts an Production dem Lande gewährt; aber sie hat dem Savethal genommen, sie hat den Schiffen ihren Verdienst und den Leuten auf dem Karst das Einkommen genommen, welches sie durch ihre Fuhrwerke erhielten.

Dieses, meine Herren, ist das Verhältniß des gleichen Rechtes zwischen Krain einerseits und Steiermark und Kärnten andererseits.

Ich glaube nicht, daß der Spruch des Herrn Berichterstatters, der mit solcher Sachkenntniß, Genauigkeit und Strenge das Detailoperat prüfte und der zufälligerweise Kenntniß des ganzen Landes und des Terrains, das die Bahn durchziehen soll, sowie der Production des Landes hat, von der er sagte, daß sie, wenn auch keine Massenproduction, doch eine vielfältige und das Land ernährende ist, die durch die Bahn noch wachsen wird — ich glaube nicht, daß der Spruch des Herrn Berichterstatters: „Gleiches Recht für alle“ durch den Beschluß des hohen Hauses zu Schanden werden sollte. Ich habe volles Vertrauen in die Gerechtigkeit des hohen Hauses. (Allgemeiner Beifall.)

Bur Genesis der Laibach-Villacher Eisenbahn

In Betreff der Genesis dieser Eisenbahn dürfte es am Plage sein, hier einige Aufklärungen zu geben. Als im Auftrage des hohen Handelsministeriums unter Exc. Baron Wüllerstorff eine Denkschrift zum Entwurfe eines neuen österr. Eisenbahnnetzes 1864 erschien und die hiesige Kammer aufgefordert wurde, diejenigen Bahnlagen zu bezeichnen, welche zuerst ausgebaut werden sollten, hat der gegenwärtige Präsident der Kammer und später Obmann des Eisenbahn-Comité, Herr B. C. Supan, folgende Eisenbahnlagen beantragt, als: St. Peter-Fiume, Fiume-Karlstadt-Sissek, Sissek-Effel-Semlin, Laibach-Villach, Villach-Brizen. Die Begründung dafür wurde mit unermüdlichen Fleiße vom Herrn B. C. Supan gearbeitet, der hauptsächlich die Verbindung des Südens und Südostens mit Nordwesten im Plane hatte, weil der Handel in Süden und Südosten, — das adriatische und schwarze Meer — eine

Frage der österreichischen Macht bildet, was in dem gelieferten Elaborat ausdrücklich betont wurde.

Wir werden darüber mit nächstem ausführlich berichten.

Wenn nun mancher vielleicht früher schon den Gedanken einer Laibach-Villacher Eisenbahn gefaßt haben mochte, so wollen wir das recht gerne glauben, allein wir haben früher wenigstens davon nichts gehört und keine Anregung oder gar Begründung dafür vernommen. Die Anregung für die Laibach-Villacher Eisenbahn, sowie für die bereits vorher bezeichneten Linien geschah, offen sei es gesagt, in Folge der erschienenen Denkschrift des hohen Handelsministeriums, und war nach leicht ersichtlicher Consequenz ein vollständig eigener Gedanke desjenigen, der die Initiative dafür ergriff, weil eben diese Linie die Verbindung hauptsächlich des Südostens mit dem Nordwesten herstellen soll. Wenn weiters heute noch von mancher Seite vielleicht behauptet wird, daß die in Rede stehende Bahn keine Weltbahn sein wird, so wundert uns dies gar nicht; denn die große Wichtigkeit und die große Bedeutung dieser scheinbar unbedeutenden Eisenbahn können einleuchtendermaßen am besten diejenigen vollständig und richtig als die einer Weltbahn auffassen, welche Jahre lang für dieses Project unermüdlich gearbeitet haben. Auch darüber werden wir mit nächstem sprechen, und für heute sagen wir nur, daß hätte man seither wenigstens die Schienenstraßen Laibach-Villach, Villach-Brizen, St. Peter-Fiume gebaut, so wäre bereits schon die Verbindung mit dem westlichen Inlande und unseren Seehäfen Triest, Fiume, somit die alte Verkehrsstraße im Geiste unserer Zeit zum adriatischen Meere hergestellt, und was die Hauptsache ist, die Brennerbahn hätte heute schon, trotz des Verlustes von Italien einen volkswirtschaftlichen Nutzen. So aber geht die Richtung von Innsbruck über Bogen und mit dem weiteren Inlande unterbleibt jede sonstige Verbindung. Die Brennerbahn, schon die zweite Alpenbahn Oesterreichs, ist eine Bahn, wie kaum die ganze übrige Welt eine ähnliche aufzuweisen im Stande sein dürfte, und ganz richtig bemerkt dieses ein geehrtes Wiener Journal, indem es anführt, daß die Brennerbahn zwar Oesterreich zu Ehre und Ruhm gereiche, allein dies sei nur nebensächlich, denn die Hauptsache sei der volkswirtschaftliche Nutzen, den solche mit großen Opfern hergestellte Bauten dem Staate und seiner Bevölkerung gewähren.

Aus dem vorher angeführten Grunde sind die bezeichneten Bahnstrecken St. Peter-Fiume, Laibach-Villach, Villach-Brizen im vollsten österreichischen Staatsinteresse gelegen, und das gegenwärtige hohe Handelsministerium bekundet das klarste Verständniß desselben, indem es gerade jetzt energisch diese Richtung ins Auge faßt.

Gefreut hat es uns wahrhaftig, daß die beiden von der Handelskammer in den Landtag gewählten verehrten Reichsrathsabgeordneten entschieden für unsere Eisenbahn einstanden.

49. Sitzung des Herrenhauses

vom 17. Juni.

Auf der Ministerbank: Ihre Excellenzen die Herren Handelsminister Edler v. Plener, Cultusminister Ritter v. Hasner, Ackerbauminister Graf Potocki.

Präsident Fürst Colloredo eröffnet um halb 12 Uhr die Sitzung.

Auf der Tagesordnung steht die erste Lesung der gestern eingebrachten Regierungsvorlage, betreffend die grundbücherliche Zertheilung von Liegenschaften. Dieselbe wird der politisch-judiciellen Commission zugewiesen.

Der zweite Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht über den Gesetzentwurf in Betreff der Regelung des Tarifwesens und der Ueberwachung des Betriebes der Eisenbahn-Unternehmungen.

Altgraf Salin verliest den Bericht, welcher mit dem Antrag schließt, den Entwurf des Abgeordnetenhauses unverändert anzunehmen.

Graf Wickburg ergreift das Wort, um seine Bedenken gegen das Gesetz, welches den Grundfagen eines Rechtsstaates widerspricht, geltend zu machen. Das Gesetz sei übrigens auch überflüssig. Die neuen Gesellschaften haben bereits ihre Tarife in den verfassungsmäßig zu Stande gekommenen Concessions-Gesetzen. Die alten Gesellschaften aber stützen ihre Tarife auf erworbene Rechte und Privilegien. Es stehe dem Handelsminister frei, mit diesen Gesellschaften auch ohne höhere Ermächtigung zu unterhandeln. Redner kann nicht glauben, daß sich die betreffenden Gesellschaften durch die Drohung eines Zwangsgesetzes gefügiger zeigen würden. Man spreche immer von allgemeinen Tarifen, es gebe aber auch Special-Tarife, welche allen zur Benützung offen stehen und welche auch große Vortheile gewähren. Die ausländischen Bahnen seien nicht viel billiger als die inländischen. Den ersteren käme aber der größere Consum zugute. Der Staat habe allerdings das Recht der Einflußnahme auf die Regelung der Verkehrsverhältnisse; er habe aber auch die Verpflichtung der Entschädigung für die Einbuße, welche die Unternehmung durch sein Eingreifen erleide.

Die Entschädigung werde aus dem Säckel des Steuerzahlers geleistet, und die Abschätzung der Fororderungen der verschiedenen Gesellschaften sei eine sehr schwierige Aufgabe. Schon jetzt seien die Eisenbahnen un-

gehener belastet. Redner wolle nur die Staatsbahn erwähnen, welche jährlich 1½ Million an Steuer zahlt. Uebrigens haben die Eisenbahn-Gesellschaften in ihrer Petition ihre Bereitwilligkeit zu Concessionen ausgesprochen. Redner will keinen Antrag stellen. Sein Antrag müßte auf Uebergang zur Tagesordnung lauten. Aber er wisse sehr wohl, daß ein solcher Antrag keine Aussicht habe, angenommen zu werden.

Frhr. v. Doblhoff glaubt, daß die österreichischen Eisenbahnen die Fesseln nicht verdienen, welche man ihnen mit diesem Gesetze anlegen will. Daß ihre Tarife im allgemeinen noch höher sind als bei den deutschen Bahnen, kann nicht ihnen zur Last gelegt werden. Der Capitalaufwand für die Bahnmeile stellt sich im Durchschnitt in Oesterreich um 150.000 fl. per Meile höher als in Preußen. Hierzu kommen die weit geringeren Verkehrsleistungen, welche den österreichischen Bahnen im Vergleich mit jenen Deutschlands zugeführt werden. Endlich sind die höhere Besteuerung und die wachsenden Leistungen für Militär, Post u. s. w. in Anschlag zu bringen.

Ritter v. Schmerling hätte gewünscht, dieses Gesetz wäre von Seite der Regierung nicht eingebracht worden, denn es werde in demselben mit allen von der Wissenschaft aufgestellten Grundsätzen gebrochen, wozu die Regelung der Preise nur durch die freie Concurrenz (auch beim Monopol?) und nicht durch die Gesetzgebung erfolgen sollte. Mit demselben Rechte könnte die Regierung sich im Wege der Gesetzgebung die Ermächtigung verschaffen, auch auf die Herabsetzung der Kohlen- und Getreidepreise, auf Regelung der Miethzinsen hinzuwirken. Man hätte immerhin diese Frage vertagen und die Bevölkerung darauf hinweisen können, daß eine Regulirung sich von selbst dann ergeben wird, wenn neue Bahnen in's Leben treten.

Ritter v. Schöeller: Nach allem, was ich bis jetzt gehört habe, geht man von dem Gesichtspunkte aus, daß den Bahnen geschadet würde, wenn der Tarif gesetzlich bestimmt würde. Ich kann dies nur der allzu großen Gewissenhaftigkeit gegenüber den Actionären zuschreiben. Was wäre die Folge, wenn die jetzigen Tarifsätze in Zukunft bestehen blieben? Die ganze volkswirtschaftliche Production würde dadurch geschädigt werden. Wenn in diesem Jahre 20—30 Millionen Gulden für importirte Schienen ausgegeben werden, so muß ich behaupten, daß wir in der Lage wären, bei billigerer Fracht sämmtliche Schienen, wenn auch nicht sogleich, im Inlande zu produciren. Unsere Industrie und unsere Landwirtschaft sind im höchsten Grade exponirt, wenn die Tarife nicht reducirt werden. Im Interesse der Volkswirtschaft kann ich daher dem h. Hause nur empfehlen, auf die Gesetzentwurf vorzugehen.

Handelsminister v. Plener legt den Standpunkt der Regierung dar und weist auf die vieljährigen Klagen der österreichischen Industrie und des handeltreibenden Publicums über die Höhe der Eisenbahntarifsätze hin. Die große Zahl der Beschwerden und die sachliche Begründung der in dieser Hinsicht vernommenen Klagen scheinen doch zu beweisen, daß das Recht auf Seiten des großen Publicums und nicht auf Seiten der heute so sehr gepriesenen Eisenbahnverwaltungen ist. Die Ansichten des früheren Handelsministers (Grafen Wickenburg) meint sein Nachfolger, müßten sich seit dessen Amtsführung sehr geändert haben. Aber allerdings habe sich auch die öffentliche Stimmung vielfach geändert, seit die Regierung in Folge einer Aufforderung des Abgeordnetenhauses diese Gesetzentwurf eingebracht habe.

Früher sei alles, namentlich auch die öffentlichen Organe, gegen die unnachgiebigen Bahnverwaltungen gewesen, und die Regierung sei von allen Seiten in Adressen mit vielen Tausenden von Unterschriften zu einem legislativen Vorgehen aufgefordert worden. Jetzt, da sie diesem Verlangen nachgegeben, habe sich in gewissen Kreisen die Stimmung geändert. Man ist sich klar geworden, daß man mit einem solchen Vorgehen an die Pforten der großen Capitalmacht klopfte, welche durch die Eisenbahnverwaltungen repräsentirt ist, daß man nun ein großes Wort mit diesen großen, mächtigen Gesellschaften zu sprechen in die Lage kommt. Da war auf einmal die Situation eine ganz andere: es war alles außerordentlich gut; die Eisenbahnen, hieß es, zeigen ja schon spontan eine außerordentliche entgegenkommende Geneigtheit, in den Tarifsätzen herabzugehen; es sei ein ganz verkehrtes Vorgehen von Seite der Regierung, in irgend einer Weise auszuweichen zu wollen; sie lasse lieber die Concurrenz walten.

Der Minister bemerkt aber, daß mit der Geneigtheit der Bahnverwaltungen und mit der gerühmten Willigkeit derselben es doch ein eigenes Bewandniß habe. Sie trat erst ein, als die Bahnverwaltungen sahen, daß endlich Ernst gemacht werde. Die vielgeschmähte Enquete-Commission hat sehr heilsame Wirkungen bei den Eisenbahnverwaltungen hervorgebracht. Es sind Broschüren mit ganz plausiblem Gegenvorschlägen, wenn auch nicht direct unter der Firma der Eisenbahnverwaltungen, so doch von denselben inspirirt ausgegeben worden, welche ganz billige Tarifsätze, sowie ganz systematisch eingerichtete Classen und gute Tariffsysteme enthielten.

In Bezug auf die Rechtsfrage bemerkt der Minister, daß eine Eisenbahn mit Rücksicht auf das Verhältniß, daß sie mit bedeutenden Begünstigungen, die auf Kosten des allgemeinen Wohles (durch Expropriation,

Staatsgarantie, Steuerbefreiungen u.) ihr zu Theil geworden, zu Stande kommt, doch nicht mit gewöhnlichen anderen Privatanstalten, mit Industrieanstalten in Vergleich gebracht werden kann. Bei dieser doch allgemein bekannten Stellung der Eisenbahnen gegenüber den anderen Gewerben ist mir die Theorie Sr. Excellenz des Herrn Ritter v. Schmerling über die Concurrenz und deren Gesetze, über Nachfrage und Angebot bei Eisenbahnen befreundend. Alle anderen Gewerbezweige, insbesondere der von Sr. Excellenz citirte Getreidehandel, stehen Jedermann, der Neigung und Capital besitzt, frei; Fabriks-Etablissements jeder Art können in derselben Weise ungehindert entstehen; Bankgesellschaften verwalten ihr eigenes Bankcapital und können in der ihnen zustehenden freien Concurrenz ihren Discont beliebig hoch oder niedrig stellen; Fabriken können ihre Manufacturpreise ebenfalls beliebig fixiren. Hier herrscht wahre Concurrenz, hier besteht Freiheit in der Preisbestimmung ohne Gefahr für das Allgemeine. Nehmen wir aber eine Eisenbahn. Von ihrer Entstehung angefangen ist sie ein Institut, welches den Charakter, den Stempel des Monopols in sich trägt.

Und was die Concurrenzbahnen betrifft, ist es denn nicht geschehen, daß Eisenbahnen, welche mit einander in der That im Verhältniß von Concurrenzbahnen stehen, Tarifsätze schlossen? Kann durch Abkommen zwischen den Bahnen nicht ganz leicht ein Frieden in der Art geschlossen werden, daß sie sagen: Was sollen wir uns feindlich bekämpfen? Es ist besser, wir vereinigen uns, wir verbündern uns, die eine Bahn nimmt diese, die andere jene Richtung, und wir setzen Tarife fest, bei denen wir bestehen können und die dazu führen, unser Erträgniß möglichst zu potenziren. Die Wirkung billiger Concurrenz-Tarifsätze, die Folge der gepriesenen Concurrenz ist behoben und abgeschnitten!

Bezüglich der Vorwürfe, die gegen das Gesetz vom Rechtsstandpunkt vorgebracht wurden, erinnert der Minister daran, daß unsere älteren Concessionen in einer Zeit gegeben wurden, wo man in der That von dem gegenwärtigen Aufschwunge der Industrie und des Verkehrs gar keine Ahnung gehabt hat. Sie wurden zu einer Zeit gegeben, wo namentlich von der Wichtigkeit der Kohle noch keine Idee vorhanden war. Bei den damaligen Bestimmungen der Maximaltarife schwebten meist nur polizeiliche Befürchtungen vor, gegen welche man sichernde Bestimmungen traf, man war sehr rücksichtsvoll für den Militärtransport, für Beförderung von Gefällswachen und Polizeiorganen; diesfalls sind in den Concessionen sehr viele Bestimmungen getroffen worden, aber die Bestimmungen, welche den volkswirtschaftlichen Interessen Rechnung getragen hätten, sind ausgeblieben, für diese war kein Platz. Nun frage ich, wenn sich die Verhältnisse so geändert haben, wenn die Concessionsbestimmungen, welche die Kraft eines Gesetzes durch die Vertragsstipulationen erhalten haben, in die neu gewordenen Verhältnisse gar nicht mehr passen; wenn die in einzelnen Concessionsurkunden gemachte Voraussetzung der Gemeinnützigkeit nicht mehr zutrifft; wenn ein Zustand herbeigeführt ist, welcher dem Allgemeinen anstatt nützlich vielmehr schädlich wird: ist es alsdann nicht die Pflicht der Staatsverwaltung, nicht die Pflicht der Gesetzgebung, regelnd und helfend einzugreifen? Es handelt sich nur um das Wie? Schützen wir diese alten Concessionsurkunden vollends, halten wir sie intact, so werden wir dem lebendigen Rechte der Gegenwart, werden wir dem Rechte der Arbeit, dem Rechte der Industrie nicht gerecht. Das waren die Rücksichten, welche die Regierung bestimmt haben, den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses beizutreten und das Gesetz einzubringen.

Der Minister geht auf die Tendenz des Gesetzentwurfes ein und verwahrt sich gegen die Unterstellung, als denke die Regierung daran, Pfennigtarife des benachbarten Auslandes als Postulat hinzustellen. Die Regierung wird sich mit billigen Zugeständnissen zufriedustellen, und um billige Zugeständnisse zu erhalten, werden Verhandlungen mit den Bahnen gepflogen werden. Sollten aber die Bahnen selbst billigen Forderungen nicht entsprechen, dann würde es nothwendig sein, daß der Ernst der Gesetzgebung eingreift, daß man nicht bei dem geschriebenen, allein nicht mehr haltbaren Rechte bleibt, sondern daß man dem wirklichen Rechte der Bevölkerung, den Anforderungen der Gegenwart gerecht werde und Abhilfe schaffe.

Nach dieser Rede des Ministers wurde die Specialdebatte eröffnet, für die wir heute keinen weiteren Raum mehr haben. Eine Debatte entspinnt sich bei Art. 2, der schließlich nach dem Antrag der Commission angenommen wird, und bei Art. 5 in Betreff der den Bahnen zu leistenden Entschädigung.

Der Antrag des Berichterstatters gelangt hierauf zur Abstimmung und bleibt in der Minorität, worauf Art. 5 nach einem Antrage Schmerlings angenommen wird.

Art. 6 und 7 werden ohne Debatte genehmigt. Art. 8 setzt fest, daß, im Falle ein gütliches Ueberkommen binnen 6 Monaten nicht erzielt wird, ein Schiedsgericht über die Entschädigungsansprüche endgiltig zu entscheiden habe.

Art. 8 wird ebenfalls in einer von Ritter von Schmerling beantragten Fassung angenommen und das

dritte Alinea dieses Artikels nach dem Commissionsantrage genehmigt.

Die weiteren Art. 9 und 10 werden ohne Debatte angenommen.

Ebenso wird Titel und Eingang des Gesetzes angenommen und das Gesetz hierauf in dritter Lesung genehmigt.

Freiherr v. Doblhoff erstattet hierauf den Bericht über das Gesetz zur Hintanhaltung der Rinderpest.

Die Commission beantragt die Annahme des Gesetzesentwurfes in der Fassung des Abgeordnetenhauses.

Der Gesetzentwurf wird hierauf auch in dritter Lesung zum Beschlusse erhoben.

Als nächsten Sitzungstag bestimmt Präsident Freitag und stellt auf die Tagesordnung: Zweite Lesungen der Gesetze über die Handels- und Gewerbekammern; über die Erbfolge bei Bauerngütern; über die Umwandlung der Staatsschuld; über die Erhöhung von Gebühren bei Lotteriegewinnen; über den Verkauf von unbeweglichem Staatseigenthum, und des Finanzgesetzes pro 1868.

Schluß der Sitzung: 3 Uhr 30 Minuten.

130. Sitzung des Abgeordnetenhauses

vom 18. Juni.

Auf der Ministerbank ist zu Beginn keiner der Minister anwesend. Wie der Präsident später meldet, haben sich dieselben zu einer unter dem Vorsitze Sr. Majestät stattfindenden Ministerraths-Sitzung begeben.

Präsident v. Kaiserfeld eröffnet die Sitzung um 11 Uhr. Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen und genehmigt. Die Staatsschuldencontroll-Commission zeigt in einer Zuschrift an das Präsidium seine Constituirung an. Graf Wrba wurde zum Obmann, Graf Wickenburg zum Obmann-Stellvertreter gewählt.

Nachdem die überreichten Petitionen den betreffenden Ausschüssen zugewiesen worden, wird zur Tagesordnung übergegangen.

Als erster Gegenstand gelangt der mündliche Bericht des Verfassungs-Ausschusses über die vom Herrenhause an dem Gesetze, betreffend die directen Wahlen zum Reichsrath, vorgenommenen Aenderungen zur Verhandlung.

Abg. von der Straß beantragt im Namen des Ausschusses, den Aenderungen beizutreten. Der Antrag wird angenommen und das Gesetz mit den vorgenommenen Aenderungen in dritter Lesung zum Beschlusse erhoben.

Es folgt die erste Lesung des Antrages Dr. Roser: Die Regierung sei aufzufordern, die Salubritäts-Verhältnisse der einzelnen Städte der im Reichsrathe vertretenen Länder genau zu prüfen, die bezüglichlichen Uebelstände constatiren zu lassen und Abhilfsmittel auf legislativem Wege in Vorschlag zu bringen, welche geeignet sind, die Verunreinigung des Bodens und der Trinkwässer, das Einreißen von Epidemien wirksam hintanzuhalten.

Der Antragsteller Abg. Roser begründet in längerer Rede die Nothwendigkeit der von ihm beantragten Maßregeln und ersucht seinen Antrag an einen aus dem Hause zu wählenden Ausschuss von 19 Mitgliedern zur Vorberathung zuzuwenden. (Angenommen.)

Nächster Gegenstand ist die zweite Lesung der Regierungsvorlage, betreffend den Entwurf eines Gesetzes, wodurch die Zulässigkeit der Amortisirung der Talons aufgehoben wird.

Abg. Kübeck verliest den Ausschussbericht, welcher die unveränderte Annahme der Regierungsvorlage beantragt.

Da in der Generaldebatte niemand das Wort ergreift, wird sogleich zur Specialdebatte geschritten.

Das Gesetz wird ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Hierauf folgt der Bericht des Budget-Ausschusses über die Bedeckung eines Nachtragsersfordernisses für die politische Verwaltung des Jahres 1867.

Durch das vom Ausschusse beantragte Gesetz wird die Regierung ermächtigt, gegen seinerzeitige Verrechnung bei Vorlage des Rechnungsabschlusses für das Verwaltungsjahr 1867 zur Bedeckung der beiden politischen Verwaltungsgrenzen für Rechnung des Jahres 1867 die noch zu bestreitenden Auslagen von 223,969 fl. zu verausgaben.

Das Gesetz wird ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Abg. Steffens erstattet hierauf über mehrere dem volkswirtschaftlichen Ausschusse zur Berathung zugewiesene Petitionen mündlichen Bericht.

Hinsichtlich der Petition des wissenschaftlichen Vereines „Kosmos“ in Mährisch-Schönberg um Erlassung eines Gesetzes zum Schutze der von Insecten lebenden Thiere beantragt der Ausschuss: Es sei die Regierung aufzufordern, ein derartiges Gesetz den demnächst zusammentretenden Landtagen zur verfassungsmäßigen Behandlung vorzulegen und dafür zu sorgen, daß die Landbevölkerung die nöthige Belehrung über den Nutzen dieser Thiere erhalte.

Der Antrag wird angenommen.

Abg. Formuzak beantragt, da die Minister nicht anwesend sind, deren Anwesenheit jedoch bei der Berathung der übrigen auf der Tagesordnung stehenden

