

Stenografični zapisnik

šeste seje

deželnega zbora kranjskega

v Ljubljani

dné 27. junija 1901.

Navzoči: Prvosednik: Deželni glavar Oton pl. Detela in deželnega glavarja namestnik baron Leopold Liechtenberg. — Vladni zastopnik: C. kr. deželni predsednik eksccelencia baron Viktor Hein in c. kr. deželne vlade tajnik Viljem Haas. — Vsi članovi razun: knezoškof dr. Anton Bonaventura Jeglič, Feliks pl. Lenkh, Ivan Murnik, baron Alfonz Wurzbach. — Zapisnikar: Deželni tajnik Jožef Pfeifer.

Dnevni red:

1. Branje zapisnika 5. deželno-zborske seje dné 25. junija 1901.
2. Naznanila deželno-zborskega predsedstva.
3. Priloga 25. Poročilo deželnega odbora, s katerim se predlaga računski sklep kranjske kmetijske šole na Grmu za leto 1899.
4. Priloga 26. Poročilo deželnega odbora, s katerim se predlaga proračun kranjske kmetijske šole na Grmu za leto 1901.
5. Priloga 30. Poročilo deželnega odbora, s katerim se predlaga načrt zakona gledé uredbe pristojbin za ogledovanje mrličev za vojvodino Kranjsko izvzemši deželno stolno mesto Ljubljano.
6. Priloga 31. Poročilo deželnega odbora o prošnji okrajnocestnega odbora Novomeškega gledé uvrstitve okrajnocestnih prog Toplice-Vavtavas in Toplice-Podturn med deželne ceste, in pa o prošnji za preložitev prve proge s predlaganjem dotičnega projekta in načrta zakona.

Stenographischer Bericht

der sechsten Sitzung

des krainischen Landtages

in Laibach

am 27. Juni 1901.

Anwesende: Vorsitzender: Landeshauptmann Otto v. Detela und Landeshauptmann-Stellvertreter Leopold Freiherr v. Liechtenberg. — Regierungsvertreter: R. k. Landespräsident Excellenz Victor Freiherr v. Hein und k. k. Landesregierungs-Secretär Wilhelm Haas. — Sämmtliche Mitglieder mit Ausnahme von: Fürstbischof Dr. Anton Bonaventura Jeglič, Felix v. Lenkh, Johann Murnik, Alfons Freiherr v. Wurzbach. — Schriftführer: Landschafts-Secretär Josef Pfeifer.

Tagesordnung:

1. Lesung des Protokolles der 5. Landtags-Sitzung vom 25. Juni 1901.
2. Mittheilungen des Landtags-Präsidiums.
3. Beilage 25. Bericht des Landesauschusses, mit welchem der Rechnungsabschluss der krainischen landwirthschaftlichen Schule in Stauden für das Jahr 1899 vorgelegt wird.
4. Beilage 26. Bericht des Landesauschusses, womit der Vorschlag der krainischen landwirthschaftlichen Schule in Stauden für das Jahr 1901 vorgelegt wird.
5. Beilage 30. Bericht des Landesauschusses, mit welchem der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Regelung der Todtenbeschaugebühren für das Herzogthum Krain, mit Ausnahme der Landeshauptstadt Laibach vorgelegt wird.
6. Beilage 31. Bericht des Landesauschusses über die Bitten des Rudolfswerter Bezirksstrassenauschusses, betreffend die Einreihung der Bezirksstrassenstreden Töplitz-Waltendorf und Töplitz-Unterthurn in die Kategorie der Landesstrassen, und um die Umlegung der ersteren Strecke unter Vorlage des bezüglichen Projectes sammt dem einschlägigen Gesekentwurfe.

7. Priloga 32. Poročilo deželnega odbora o uvrstitvi 1300 m dolge proge občinske ceste Mirnapeč-Dolenjave v cestnem okraju Novomeškem med okrajne ceste.
8. Priloga 33. Poročilo deželnega odbora o ustanovitvi domače lekarne za deželne dobrodelnice zavode ter o raznih drugih zadevah gledé deželne bolnice.
9. Ustno poročilo finančnega odseka o računskih sklepih bolnišničnega, blazničnega, porodničnega in najdenškega zaklada za leto 1899. (k prilogi 14.).
10. Ustno poročilo upravnega odseka o letnem poročilu deželnega odbora:
§ 6. Občila:
11. Ustno poročilo finančnega odseka o računskih sklepih garancijskega zaklada Dolenjskih železnic za leto 1899 in o razkazu imovine tega zaklada koncem leta 1899. (k prilogi 16.).
12. Ustno poročilo finančnega odseka o računskem sklepu gledališkega zaklada za leto 1899. in proračunu za leto 1901. (k prilogi 19.).
13. Ustna poročila finančnega odseka o peticijah:
- Lichtenturnovega sirotišča za zvišanje podpore za vzdrževanje šole;
 - kmetijskega društva v Cerkljah za podporo za polnitev mlekarne;
 - Mihaela Podbevška, hišnika na Grmu, za zvišanje plače, prosto kurjavo in stalno nameščenje;
 - Antona Božiča, opravnika na Grmski šoli, za zvišanje plače;
 - Josipine Bartl, nadučiteljske vdove, za zvišanje pokojnine;
 - Marije Jekovec, učiteljeve vdove za podporo njenemu sinu.
14. Poročilo upravnega odseka o preložitvi okrajne ceste med Spodnjimi in Zgornjimi Gorjami v cestnem okraju Blejskem z dotičnim načrtom zakona (k prilogi 28.).
15. Ustna poročila upravnega odseka o peticijah:
- županstva v Št. Jerneju, da bi se ne gradila nova šola v Vrhpolju;
 - okrajno - cestnega odbora v Škofjiloki za uvrstitev okrajne ceste Škofjaloka - Kranj med deželne ceste;
 - županstva v Boštanju, da se ne ustanovi šola v Vrhovem, oziroma da se razširi dvorazrednica v Boštanju;
 - več posestnikov iz Dobrove za uravnavo Gradašice;
 - o letnem poročilu deželnega odbora:
§ 3. A: Deželna kultura.
16. Ustno poročilo odseka za letno poročilo o: uvodu in dodatku;
§ 4.: Deželne podpore;
§ 8. C: Kmetijska šola na Grmu;
§ 9.: Ustanove.
7. Beilage 32. Bericht des Landesauschusses, betreffend die Einreichung einer 1300 m langen Theilstrecke der Königstein-Niederdorfer Gemeindestraße im Straßenbezirke Rudolfswert in die Kategorie der Bezirksstraßen.
8. Beilage 33. Bericht des Landesauschusses über die Errichtung einer Anstaltapothek für die Landeswohlthätigkeitsanstalten und über verschiedene andere, das Landeshospital betreffende Angelegenheiten.
9. Mündlicher Bericht des Finanzauschusses über die Rechnungsabschlüsse des Kranken-, Irren-, Gebärdhaus- und Findelhausfonds für das Jahr 1899 (zur Beilage 14).
10. Mündlicher Bericht des Verwaltungsauschusses über den Rechenschaftsbericht des Landesauschusses:
§ 6: Communicationen.
11. Mündlicher Bericht des Finanzauschusses über den Rechnungsabschluss des Garantiefonds der Untertrainerbahnen für das Jahr 1899 und die Nachweisung des gesammten Vermögens dieses Fonds mit Ende 1899 (zur Beilage 16).
12. Mündlicher Bericht des Finanzauschusses über den Rechnungsabschluss des Theaterfonds für das Jahr 1899 und der Voranschlag für das Jahr 1901 (zur Beilage 19).
13. Mündliche Berichte des Finanzauschusses über Petitionen:
- der Lichtenturnschen Waisenanstalt um Erhöhung der Subvention für die Erhaltung der Schule;
 - des landwirtschaftlichen Vereines in Zirklach um Subvention für die Einrichtung der Milchammer;
 - des Michael Podbevšek, Hausmeister in Stauden, um Erhöhung der Löhnung, freie Beheizung und definitive Anstellung;
 - des Anton Božič, Schaffner in Stauden, um Erhöhung der Löhnung;
 - der Oberlehrerwitwe Josefina Bartl um Pensionserhöhung;
 - der Lehrerwitwe Maria Jekovec um Unterstützung für ihren Sohn.
14. Bericht des Verwaltungsauschusses, betreffend die Umlegung der Bezirksstraße zwischen Unter- und Obergröjach im Straßenbezirke Velbes sammt dem einschlägigen Gesekentwurf (zur Beilage 28).
15. Mündliche Berichte des Verwaltungsauschusses über Petitionen:
- des Gemeindeamtes St. Bartolmä um Nichtactivierung einer neuen Schule in Oberfeld;
 - des Bezirksstraßenauschusses in Bischoflach um Einreichung der Bezirksstraße Bischoflach-Krainburg unter die Landesstraßen;
 - des Gemeindeamtes Savenstein um Nichtactivierung der Schule in Vrhovo, beziehungsweise um Erweiterung der zweiclassigen Schule in Savenstein;
 - mehrerer Besitzer aus der Gemeinde Dobrova um Regulierung des Gradaščabaches;
 - über den Rechenschaftsbericht des Landesauschusses:
§ 3, A: Landeskultur.
16. Mündlicher Bericht des Rechenschaftsberichts-auschusses über: Einleitung und Anhang:
§ 4: Landesunterstützungen;
§ 8 C: Landwirtschaftliche Schule in Stauden;
§ 9: Stiftungen.

Začetek seje ob 9. uri 15 minut dopoldne.

Beginn der Sitzung um 9 Uhr 15 Minuten vormittag.

Deželni glavar:

Proglašam sklepčnost visoke zbornice ter otvarjam sejo.

Prosim gospoda zapisnikarja, da prečita zapisnik zadnje seje.

1. Branje zapisnika 5. deželno-zborske seje dné 25. junija 1901**1. Lesung des Protokolles der 5. Landtagsitzung vom 25. Juni 1901.****Tajnik Pfeifer:**

(Bere zapisnik V. seje v slovenskem jeziku. — Liesst das Protokoll der V. Sitzung in slovenischer Sprache.)

Deželni glavar:

Želi kdo gospodov poslancev kak popravek v ravnokar prečitanem zapisniku?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, izrekam, da je zapisnik zadnje seje potrjen

2. Naznanila deželno-zborskega predsedstva.**2. Mittheilungen des Landtagspräsidiums.****Deželni glavar:**

Naznanjam, da je gospod poslanec pl. Lenkh opravičil odsotnost od današnje seje.

Izročene so sledeče peticije in sicer potom deželnega odbora, ki se izročajo finančnemu odseku:

Bidmar Philomena, Bürgerschullehrerswitwe in Graz, bittet um Verlängerung und Erhöhung ihrer Gnadengabe.

Eisenbahnministerium in Wien ersucht um Erwirkung einer Beitragsleistung für die projectirte Karawanken- und Wocheinerbahn.

Upravnemu odseku pa se izroča:

Prošnja županstva Šmihel-Stopiče, da se napravi kapnice v več vaseh ondotne občine.

Gospod poslanec Hribar izroča prošnji:

Društvo v pospeševanje obdelovanja ljubljanskega barja v Ljubljani prosi prispevka.

(Izroči se upravnemu odseku. — Wird dem Verwaltungsausschusse zugewiesen.)

Surovinsko društvo čevljarske obrtovalne zadruge v Ljubljani prosi prispevka.

(Izroči se finančnemu odseku. — Wird dem Finanzausschusse zugewiesen.)

Gospod poslanec Lenarčič izroča ponavljavno prošnjo Šabec Ivana, bivšega deželnega dacarja, za dovolitev pokojnine ali podpore.

(Izroči se finančnemu odseku. — Wird dem Finanzausschusse zugewiesen.)

Gospod poslanec Božič izroča prošnjo župansteve Dole, Rovte in Idrija, za redno letno podporo za vzdrževanje občinske ceste Dole-Rovte.

(Izroči se finančnemu odseku. — Wird dem Finanzausschusse zugewiesen.)

Točka:

3 Priloga 25 Poročilo deželnega odbora, s katerim se predlaga računski sklep kranjske kmetijske šole na Grmu za l 1899.

3. Beilage 25. Bericht des Landesauschusses, mit welchem der Rechnungsabschluss der trainischen landwirtschaftlichen Schule in Stauden für das Jahr 1899 vorgelegt wird.

(Izroči se finančnemu odseku. — Wird dem Finanzausschusse zugewiesen.)

4 Priloga 26. Poročilo deželnega odbora, s katerim se predlaga proračun kranjske kmetijske šole na Grmu za leto 1901.

4. Beilage 26. Bericht des Landesauschusses, womit der Voranschlag der trainischen landwirtschaftlichen Schule in Stauden für das Jahr 1901 vorgelegt wird.

(Izroči se finančnemu odseku. — Wird dem Finanzausschusse zugewiesen.)

5 Priloga 30. Poročilo deželnega odbora, s katerim se predlaga načrt zakona gledé uredbe pristojbin za ogledovanje mrličev za vojvodino Kranjsko izvzemši deželno stolno mesto Ljubljano.

5. Beilage 30. Bericht des Landesauschusses, mit welchem der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Regelung der Todtenbeschaugebühren für das Herzogthum Krain, mit Ausnahme der Hauptstadt Laibach vorgelegt wird.

(Izroči se upravnemu odseku. — Wird dem Verwaltungsausschusse zugewiesen.)

6 Priloga 31. Poročilo deželnega odbora o prošnji okrajno cestnega odbora Novo-meškega gledé uvrstitve okrajno-cestnih prog Toplice-Vavtavas in Toplice-Podturn med deželne ceste, in pa o prošnji za preložitev prve proge s predlaganjem dotičnega projekta in načrta zakona.

6 Beilage 31. Bericht des Landesauschusses über die Bitten des Rudolfswerter Bezirksstrassenauschusses, betreffend die Einreihung der Bezirksstrassenstrecken Töplitz-Waltendorf und Töplitz-Unterthurn in die Kategorie der Landes-

straßen, und um die Umlegung der ersteren Strecke unter Vorlage des bezüglichen Projectes sammt dem einschlägigen Gesekentwurfe.

(Izroči se upravnemu odseku. — Wird dem Verwaltungsausschusse zugewiesen.)

7. Pri oga 32. Poročilo deželnega odbora o uvrstitvi 1300 m dolge proge občinske ceste Mirnapeč - Dolenjavas v cestnem okraju Novomeškem med okrajne ceste.

7. Beilage 32. Bericht des Landesauschusses, betreffend die Einreihung einer 1300 m langen Theilstrecke der Hönigstein - Niederdorfer Gemeindefraße im Straßenbezirke Rudolfswert in die Kategorie der Bezirksstraßen.

(Izroči se upravnemu odseku. — Wird dem Verwaltungsausschusse zugewiesen.)

Točka:

8. Priloga 33. Poročilo deželnega odbora o ustanovitvi domače lekarne za deželne dobrodelne zavode ter o raznih drugih zadevah gledé deželne bolnice

8. Beilage 33. Bericht des Landesauschusses über die Errichtung einer Anstaltsapotheke für die Landeswohlthätigkeitsanstalten und über verschiedene andere, das Landesospital betreffende Angelegenheiten.

Tukaj omenjam, da ta priloga še ni prišla iz tiska, izprosim si pa dovoljenja, da se ista, kadar pride iz tiska, izroči finančnemu odseku.

Ker ni ugovora, se bo priloga 33. izročila finančnemu odseku.

Na vrsto pride sedaj točka:

9. Ustno poročilo finančnega odseka o računskih sklepih bolničnega, blazničnega, porodničnega in najdenškega zaklada za leto 1899 (k prilogi 14.).

9. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Rechnungsabschlüsse des Kranken-, Irren-, Gebärhaus- und Findelhausfondes für das Jahr 1899 (zur Beilage 14.).

Berichterstatter Graf Barbo:

Ich habe im Namen des Finanzausschusses über die Rechnungsabschlüsse des Kranken-, Irren-, Gebär- und Findelhausfondes für das Jahr 1899 zu referieren.

Der Bericht, welcher in der Beilage 14 enthalten ist, motivirt ziemlich eingehend die Ueberschreitungen und Aenderungen, welche gegenüber dem präliminirten Voranschlage stattgefunden haben und ich habe denselben nur wenig hinzuzufügen.

Wie aus diesem Berichte zu ersehen ist, beträgt das gesammte ordentliche und außerordentliche Erfordernis beim Krankenhausfonde 125.497 fl. 44 ½ fr., die gesammte ordent-

liche und außerordentliche Bedeckung 46.492 fl. 69 ½ fr., daher der Abgang 79.004 fl. 75 fr., was gegenüber dem Präliminare von 70.634 fl. ein größeres Erfordernis von 8370 fl. 75 fr. ergibt.

Die Ursachen der Ueberschreitung sind, wie ich erwähnt habe, im Berichte eingehend motivirt, und ich habe nur zu bemerken, das bei Cap. IV. „Verpflegskostenerträge“, welches eine größere Einnahme um 7481 fl. 11 ½ fr. gegenüber dem Präliminare aufweist, sich die Sache so verhält, das thatsächlich die Rückstände sehr fleißig eingetrieben werden, anderseits aber auch ein Grund darin liegt, das eine neue Verrechnungsart stattfindet, insofern als die Rückstände, welche im Jahre 1899 entstanden sind, nicht in die Rechnung aufgenommen wurden, sondern nur die alten Rückstände aus den früheren Jahren noch erscheinen, daher sich die Rückstände von 17.882 fl. 80 ½ fr. auf 5506 fl. 60 ½ fr. vermindert haben. Es wird von dem letzteren Betrage leider so manche Post nicht mehr einzutreiben sein, nachdem diese Rückstände seit fünf Jahren, ja sogar sechs Jahren zurückdatiren. Der Landesauschuss wird daher im nächsten Jahre vielleicht mit dem Antrage kommen müssen, das da eine theilweise Abschreibung stattzufinden habe, das aber die Verpflegskosten vom Landesauschusse sehr energisch eingetrieben werden, ist aus dem Umstande ersichtlich, das von den gesammten Ausgaben für Verpflegung der Kranken, d. i. für Verpflegung, Wartung und Instandhaltung des Inventars, welche Kosten 111.790 K ausmachten, an Verpflegskosten wieder hereingebracht wurden 91.915 K, so das der Landesauschuss zu diesen Kosten nur 19.875 K beiträgt.

Bei Cap. VI. habe ich zu bemerken, das der Ertrag der Realitäten ein geringerer ist gegenüber dem Präliminare, was jedoch seinen Grund in der neuen Verrechnungsart hat, nach welcher nur die effektiven Eingänge in Betracht gezogen werden, nicht aber die Rückstände. So sehen wir z. B. auch bei den Einnahmen aus dem Leoninum, aus dem Erfage nämlich, welchen das Leoninum zu leisten hat für Beleuchtung, Wasserverbrauch, das um 600 fl. weniger eingenommen wurde.

Der Sachverhalt ist folgender. Der Orden der barmherzigen Schwestern zahlt immer nach Schluss des Jahres; so das also im Jahre 1899 der Betrag für 1898 gezahlt wurde, während die Forderung pro 1899 erst im Jahre 1900 gezahlt wurde. Dadurch gewinnt es den Anschein, als ob im Jahre 1899 vom Orden für diese Auslagen nichts vergütet worden wäre.

Zu Cap. VI. Titel 2 „Rechnungs-“ u. andere Erfäge“ habe ich zu bemerken: Es wurde im Jahre 1896 mit dem Orden der barmherzigen Schwestern ein Tarifvertrag für die Verköstigung der Kranken abgeschlossen und dabei auf die Verzehrungssteuer Rücksicht genommen. Im neuen Spital kommt aber die Verzehrungssteuer nicht in Betracht, insofgedessen der Tarif geändert werden sollte. Man hat aber davon abgesehen und ist mit dem Orden übereingekommen, das dafür ein Pauschalbetrag von 900 K an den Landesauschuss zu vergüten ist, bis ein neuer Tarif platzgreift.

Beim Erfordernisse sehen wir im Cap. V. eine starke Ueberschreitung. Die Inventarananschaffung war nämlich präliminirt mit 500 fl. und ausgegeben wurden 1652 fl. 24 fr.,

also beträgt die Ueberschreitung 1152 fl. 24 kr. Diesfalls habe ich eine Bemerkung zu machen. Es ist ja richtig, daß mit den Instrumenten nicht gespart werden kann und nicht gespart werden soll. Es wäre jedoch angemessen, daß eben, wenn ein größerer Bedarf voraussichtlich ist, dies auch im Präliminare zum Ausdruck komme. Die Herren Aerzte sollten dem Landesausschusse Vorschläge machen und in denselben genau angeben, was sie im folgenden Jahre benöthigen werden. Dies würde zweifellos vom Landesausschusse und auch vom Landtage bewilligt werden; aber es geht doch nicht an, 500 fl. anzusetzen und diese Post dann um mehr als das Doppelte zu überschreiten.

Unsere Aerzte sind gewiß vorzüglich und ich zolle ihren Verdiensten alle Anerkennung; aber ich glaube, daß da doch etwas mehr Ordnung herrschen sollte. Denn wenn der Landtag ein Präliminare zu berathen und zu bewilligen hat, so muß man sich dann auch an die Beschlüsse des Landtages möglichst halten und es ist immerhin unangenehm, wenn solche Fälle vorkommen.

Im Cap. VII. sehen wir auch bei den Titeln sechs bis dreizehn eine Ueberschreitung von 1719 fl. 53 $\frac{1}{2}$ kr. Wir finden hier ferner unter zwei verschiedenen Titeln dieses Capitels Kosten für Beerdigung angesetzt, nämlich unter dem Titel 1 und 5. Dies verhält sich so. Unter Titel 1 sind die Kosten aufgeführt, welche der Orden für die Beerdigung der Kranken erhält, nämlich ein Pauschale von 400 K; und für jeden Sarg, den er stellt, 5 K, während unter Titel 5 die Kosten für den Todtengraber in St. Christoph eingestellt sind.

Eine Post, die nicht ganz verständlich sein wird, sind die „Rechnungs- und andere Ersätze“. Die Classisten nämlich, die Kranken erster und zweiter Classe müssen bei ihrer Aufnahme in das Krankenhaus gleich den Betrag der Verpflegskosten für einen ganzen Monat voraus bezahlen und wenn sie aus dem Spital gesund entlassen werden, bekommen sie das, was sie zu viel gezahlt haben, rückerstattet.

Unter den außerordentlichen Ausgaben finden wir eine Post, die vielleicht Befremden erregen wird, d. i. „finanzielle Operationen“.

Es ist, wie letztesmal der Herr Berichterstatter über den Musealfond hervorgehoben hat, merkwürdig, daß die Fonde auch finanzielle Operationen machen; das sind jedoch nicht Börsenmanöver, sondern bestehen darin, daß das, was dem Krankenhause vermacht wurde, in die Sparkasse eingelegt wurde. Dies beträgt im vorliegenden Falle 884 fl., daher der allerdings etwas hochtönende Titel.

Das Vermögen hat sich beim Krankenhaushausfonde um 6251 fl. 15 kr. vermindert; dies kommt daher, daß weniger Rückstände vorhanden sind und die Schulden sich um 7000 fl. vermehrt haben. Das Land hat nämlich dem Krankenhaushausfonde für Gebäudereparaturen einen Betrag von 7000 fl. vorgeschossen. Dieser Betrag ist auf Kosten des Baufondes genommen worden, obwohl es sich eigentlich nur um Baureparaturen gehandelt hat. Wäre es für Bauten verwendet worden, müßte es beim Vermögen als Wertvermehrung der Gebäude in Betracht gezogen worden sein, was jedoch nicht der Fall ist.

Bei dem Irrenhausfonde habe ich den Bemerkungen, welche in der Beilage 14 enthalten sind, gar nichts hinzu-

zufügen. Es ist angeführt, daß die Ueberschreitung von 4284 fl. 75 kr., welche vorgekommen ist, ihre Erklärung in der neuen Berechnung hat. Diese besteht, wie ich schon beim Krankenhaushausfonde erwähnte, darin, daß alte Rückstände nicht mehr in den Rechnungsnachweis hineingenommen werden; die vom Beginne des Jahres werden in Abzug gebracht vom Ertrage, die zu Ende des Jahres werden nicht hinzugerechnet, daher die Differenz.

Bei diesem Fonde hat das Vermögen um 21 fl. 4 kr. sich vermehrt, weil sich die Rückstände um etwas vermindert haben.

Bei dem Gebärhausefonde ist zu bemerken, daß für das Inventar weniger ausgegeben wurde, als präliminirt war. Dies ist insoferne merkwürdig, als gerade betreffs der Mehrkosten beim Inventar des Krankenhauses sich darauf berufen wird, daß im Gebärpavillon und in der gynäkologischen Abtheilung mehr Instrumente erforderlich waren. Daraus sieht man, daß die ganze Gebärung zwischen den einzelnen Fonden eine unendlich schwierige ist. Einerseits heißt es, für das Gebärhause waren mehr Instrumente erforderlich; das kam auf Rechnung des Krankenhauses. Andererseits heißt es wieder, beim Gebärhause sei weniger gebraucht worden. Dies legt wohl den Gedanken nahe, daß es zweckmäßig wäre, alle vier Fonde in einen Fond zusammenzufassen.

Bezüglich des Vermögens ist nichts zu bemerken.

Der Findelhausfond ist, ich möchte sagen, mehr ein idealer Fond. Er hat zwar ein Vermögen, aber es ist keine Anstalt, für den der Findelfond zu sorgen hat, sondern aus demselben werden nur die Kosten bestritten für die Findelkinder in anderen Ländern, die aus Krain stammen und dahin wieder abgeliefert werden. Also die Kosten sind für den Transport hieher und für Unterstützungen an solche Kinder.

Das Vermögen bei diesem Fonde hat sich weder vermehrt noch vermindert, wie dies alljährlich der Fall ist, und ich habe daher im Namen des Finanzausschusses folgenden Antrag zu stellen:

„Der Landtag wolle beschließen:

Die Rechnungsabschlüsse des Kranken-, Irren-, Gebärhause- und Findelhauses für das Jahr 1899 werden genehmigt und die Vermögensnachweise werden zur Kenntnis genommen.“

Deželni glavar:

Želi kdo besede?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, prosim glasovati.

Gospodje poslanci, ki pritrjujejo predlogu finančnega odseka, izvolijo obsedeti.

(Obvelja. — Angenommen.) Sprejeto.

Gospod poročevalec o 10. točki dnevnega reda me je prosil, da bi prišla ta točka šele nekoliko pozneje na vrsto, ker se je moral udeležiti kratke seje pri okrajnem šolskem svetu.

Torej pride ta točka pozneje na vrsto in prestopimo sedaj k točki:

11. Ustno poročilo finančnega odseka o računskih sklepih garancijskega zaklada Dolenjskih železnic za leto 1899. in o razkazu imovine tega zaklada koncem leta 1899. (k prilogi 16).

11. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über den Rechnungsabschluss des Garantiefondes der Unterfrainerbahnen für das Jahr 1899 und die Nachweisung des gesamten Vermögens dieses Fonds mit Ende 1899 (zur Beilage 16.).

Poročevalec Višnikar:

Visoka zbornica! Poročati mi je o računskem sklepu garancijskega zaklada Dolenjskih železnic za l. 1899. in o razkazu imovine za to leto. Kakor je znano visoki zbornici, ta zaklad ni namenjen samo za Dolenjske železnice, imenuje se pa vendar garancijski zaklad Dolenjskih železnic, ker je v prvi vrsti namenjen za pokritje primanjkljaja za obrestovanje in amortizacijo najetega posojila 7 milijonov. Znano je dalje, da je bil visoki deželni zbor ob svojem času, že l. 1888. sklenil, da prevzame glavinskih delnic za 500.000 gld. Pozneje, l. 1890. je pa deželni zbor spremenil ta sklep tako, da je prevzel garancijo ali poroštvo za obrestovanje in amortizacijo najetega prioritetnega posojila do 296.953 gld. V dotični resoluciji z dné 25. novembra 1890 se je visoki deželni zbor izrekel, da ima dežela od leta 1892. pričenshi nalagati v posebni sklad po 25.000 gld. na leto, to je 5% obresti od prvotno namenjenega kapitala 500.000 gld. Ti doneski se zlagajo toliko časa, da naraste kapital do 500.000 gld. Da je bilo prevzete tega poroštva umestno in da je bil umesten sklep, nalagati ta fond za eventualne izgube pri Dolenjskih železnicah, dokazuje ravno predstoječi računski sklep, ki je doslej najneugodnejši. Da je morala dežela v minulih letih precejšnje svote doplačevati za prevzeto garancijo, izvira od tega, da režija stane precej več, kakor smo prvotno računali, v prvi vrsti zaradi tega, ker so se v poslednjih štirih letih morali premeniti železniški pragi, ki so bili vsi iz mehkega lesa. Dežela je za obrestovanje najetega posojila l. 1897. plačala 27.426 gld. 77 $\frac{1}{2}$ kr. — to je namreč za l. 1896. — potem l. 1898. za leto 1897. 46.125 gld. 29 kr., za leto 1898. in sicer l. 1899. 91.757 gld. 71 $\frac{1}{2}$ kr., torej v vseh štirih letih skupaj 165.309 gld. 78 kr. Kakor je razvidno iz letnega poročila upravnega sveta Dolenjskih železnic, se je tudi za l. 1899. lansko leto plačalo 21.980 gld. 40 kr., tako da je do danes dežela plačala 187.290 gld. 18 kr. Ako prištejemo temu še obresti, se vidi, da ima danes dežela terjati od Dolenjskih železnic 200.510 gld. Ako primerjamo prvotni rentabilitetni račun, se kaže, da nismo preveč optimistično računali, pač pa, da se nismo na to ozirali, da se bodo morali železniški pragi tako kmalu premeniti in da gre ta premenjava na račun zgradbenih stroškov. Mi smo računali takrat, ko smo sklepali o tej predlogi, na osebni promet 92.400 gld. in za blago 420.100 gld.; tedaj skupaj na 512.500 gld., obratne stroške pa samo

na 237.600 gld., tako da smo računili čistega dohodka 274.900 gld. Poleg tega je bil po znani pogodbi s Trboveljsko premogokopno družbo zagotovljen dohodek za premog v znesku 235.640 gld., tako da bi čisti dobiček, ako bi bilo vse tako šlo, kakor se je računilo, znašal 510.540 gld. Na obrestovanje in amortizacijo najetega prioritetnega posojila se je računilo 296.953 gld. Ako primerjamo tedaj promet, kakor se je mislil, z dejanskim prometom, se vidi, da je osebni promet izdatno večji, kakor smo mislili. Tako se je za osebni promet prejelo leta 1895. 292.928 K, potem l. 1898., to je v najslabšem letu v celi dobi, 280.519 K, lansko leto pa že 303.600 K ali 151.800 gld. Iz tega je razvidno, da je dohodek iz osebnega prometa za 59.400 gld. večji, kakor se je vzelo takrat po rentabilitetnem računu. Iz letnega poročila upravnega sveta Dolenjskih železnic se vidi, da je lansko leto bilo najugodnejše in da so dohodki znašali 1,288.651 K 24 h, troški pa 747.506 K 75 h, da je bilo tedaj čistega dohodka 541.144 K 19 h. Od tega čistega dohodka se je moralo pa pokriti obrestovanje prioritetnega posojila in amortizacija v znesku 514.667 K 96 h, tako da je končno ostalo 26.476 K 53 h, kateri znesek se deželi povrne na račun danih predplačil. Tudi iz tega računa je razvidno, da se je tudi v preteklem letu nekaj izdalo, mislim, da tudi za železniške prage, ker je tukaj pod poglavjem „Erhaltung und Umgestaltung des Oberbaues“ znesek 62.282 K 36 h, vendar utegnemo sedaj za več let te stroške vsaj deloma prihraniti. Stvar se je torej obrnila na bolje.

Gledé porabe pragov iz mehkega lesa so bila različna mnenja takrat, ko se je železnica gradila in se je to tudi v finančnem odseku poudarjalo. Nekateri trdè, da bi bilo veliko bolje, ako bi se bili takoj trdi hrastovi pragi porabili, drugi pa trdè, da je bilo veliko bolje v prvih letih vzeti cenejše prage iz mehkega lesa, dokler se železnica ne konsolidira, ker se v prvih letih največ pragov uniči. No pa ta stvar je že končana, a sprožila se je druga misel v finančnem odseku in sicer, ako bi se v prihodnje ne dali porabiti impregnirani pragi iz bukovega lesa. S tem bi se nekoliko promet s tem lesom pomnožil in bi ljudje, ki imajo mnogo tega bukovega lesa, ga laglje spečali. Dalje se je poudarjalo, da so tarife gledé nekaterih predmetov posebno za kratke daljave previsoke. Tako n. pr. moramo mi iz Kočevja do Ribnice za premog iste cene plačevati, kakor iz Kočevja v Ljubljano, tako da se dostikrat zgodi, da se iz Kočevja vozi premog na vozovih in ne po železnici. Istotako je gledé opeke in bi se mnogo pomagalo, ako bi se gledé teh izdelkov za kratke vožnjetarifa nekoliko znižala, da se s tem omogoči izvoz ali prevoz teh izdelkov.

Tudi gledé dveh postaj so se stavili v finančnem odseku zahteve in sicer najprej gledé znane postaje v Žlebiču, za katero se prizadete občine borijo že toliko let iz za katero se zlasti gorko zavzema tovariš gospod Pakiž. Do Žlebiča gravitirajo občine Sodražica, Sušje, Loškipotok, Draga in Trava. Pripominjam tukaj, da je občina Sodražica v

svojem času prevzela za 2000 gld. glavinskih delnic s pogojem, da se ustanovi postaja v Žlebiču, katere pa še do danes niso dobili. Ugovarja se neugodno finančno stanje Dolenjskih železnic, ki je doslej oviralo napravo novih postaj, ker imamo itak že v Čušperku, v Mirnipeči in drugod dovolj mrtvih postaj in da bi ne kazalo, ako bi se zopet delale take mrtve postaje. Vendar mislim, da bi se troški postaje v Žlebiču obrestovali. Ako se ugovarja, da je razlika 3—4 km do Ribnice ali Ortneka premajhna, moram pripomniti, da je za težke vozove tudi daljava 3—4 km precej izdatna. Jaz bom torej gledé te postaje pozneje predlagal resolucijo, da se napravi v Žlebiču železniška postaja, ali vsaj osobno postajališče in prekladišče za blago.

Tudi mesto Ljubljansko si že mnogo let želi postajališča in prekladišča za živino v bližini mestne klavnice. Finančni odsek je sklenil podpirati dotično zahtevo Ljubljanskega mesta in tudi gledé tega predlaga primerno resolucijo.

Gledé računskega sklepa garancijskega zaklada Dolenjskih železnic za leto 1899 omenjam, da so bili redni dohodki manjši za 5993 gld. 83 kr., glede troškov pa da so znašali redni samo 20 kr., izredni pa 91.757 gld. 71½ kr.; to je namreč prispevek za obrestovanje za prioritetno posojilo in vrnjene obresti 1926 gld. 35 kr.

Imovina se je pa povišala za 32.929 gld. 84 kr. ter znaša vsega skupaj koncem l. 1899. 2.376.663 gld. 44 kr. Ta imovina obstoji iz prioritetnih obveznic v znesku 25.000 gld., potem obveznic Kranjskega deželnega posojila v znesku 20.000 gld., iz 200 delnic za lokalno železnico Ljubljana-Vrhnika v znesku 20.000 gld. in iz terjatve pri Dolenjskih železnicah v znesku 171.557 gld. 99½ kr.

Proračun za prihodnje leto se ni predložil in sicer zato ne, ker sta računovodstvo in deželni odbor mnenja, da ni prave podlage za ta proračun. Tudi finančni odsek se je pridružil temu mnenju, kajti gledé dohodkov je določeno, da dá dežela vsako leto 25.000 gld. v ta zaklad, gledé troškov se pa ne more ničesar proračunirati, ker se ne more vedeti, koliko bo treba upravnemu svetu Dolenjskih železnic doplačevati.

Čast mi je tedaj predlagati v imenu finančnega odseka:

„Deželni zbor skleni:

I. Garancijskega zaklada Dolenjskih železnic računski sklep za leto 1899. se odobruje:		
z rednimi dohodki	29.008 gld. 17 kr.	
z rednimi stroški	— „ 20 „	
in izrednimi stroški	93.683 „ 86½ „	

skupaj v znesku 93 684 gld. 06½ kr.
ter se razkaz imovine z aktivami v znesku 237.663 gld. 54 kr. jemlje na znanje.“

Potem predlagam še resolucije:

„II. Deželnemu odboru se nalaga, da se obrne do upravnega sveta Dolenjskih železnic s prošnjo:

1. Da se čimpreje napravi v Žlebiču železniška postaja ali vsaj postajališča z osebnim prometom s prekladiščem za blago;

2. da vstreže prošnji mestne občine Ljubljanske za napravo živinskega prekladišča in osobnega postajališča v bližini mestne klavnice;

3. da se tarifi posebno za prevoz premoga in opeke tako uravnajo, da se promet teh izdelkov tudi pri krajših daljavah omogoči in pospeši;

4. da se uvažuje vprašanje, ako bi se pri zamenjavi nerabnih železniških pragov ne dali uporabljati impregnirani pragi iz bukovega lesa?“

Deželni glavar:

Otvarjam razpravo.

Želi kdo besede?

Gospod Pakiž ima besedo.

Poslanec Pakiž:

Slavni zbor! Prečastiti gospodje poslanci in ob enem tovariši! Kakor sem bil žalosten v začetku letošnje sesije, ravnotako sem se pa razveselil, da mi od veselja gorí srce, ko sem po gospodu poročevalcu slišal sklep finančnega odseka, v katerem se pripoznava potreba gradnje kolodvora ali postaje v Žlebiču. Ne morem si kaj, da bi še enkrat ne podudarjal veselja, katero čutim nad tem, da so takorekoč vsi krogi spoznali, da je resnica, kar sem vedno trdil, namreč da bo Dolenjska železnica od ustanovitve te postaje imela ogromno dobička. To pa ne sklepam samo iz tega, kar se je danes v visoki zbornici predlagalo, ampak pripoznala je to tudi že trgovska in obrtniška zbornica, potom katere je šla na to mereča prošnja na železniškega ministra. Torej je bilo resnično, za kar sem vedno povzdignil svoj glas, glas upijočega v puščavi ali tako imenovana Jeremijeva pesem, in hvala Bogu, to me navdaja z veseljem.

Dovoljujem si tu visoki zbornici naznaniti, da je občinski odbor v Sodražici dné 23. junija t. l. sklenil tiste obligacije ali delnice za 2000 gld., katere je občina pri gradnji Dolenjske železnice prevzela, darovati oziroma mene kot občinskega svetovalca, pooblastiti, da jih darujem v svrhu naprave postaje v Žlebiču. (Poslanec dr. Tavčar: — Abgeordneter Dr. Tavčar: „Ali je deželni odbor že potrdil to daritev?“) Gospoda moja, za to bom pa že jaz skrbel, da bo deželni odbor stvar potrdil. (Živahna veselost. — Lebhaftes Heiterfeit.) Torej, gospoda moja, jaz se prav toplo zahvaljujem častitemu finančnemu odseku za njegov predlog, oziroma pričakujem, da bo isti enoglasno sprejel, ter imam upanje, da se bo tako že letos postaja zgradila. Gospoda moja, kakor me poznate — v letih sem star, stojim takorekoč na robu groba (klici: — Rufe: „O ne!“), jeseni pa bom morda že pokopan — storite mi to ljubav ter glasujte enoglasno za predloge finančnega odseka ter

pripomagajte, da bom postajo v Žlebiču še videl, predno bom v jeseni pokopan. (Veselost in odobravanje. — Heiterkeit und Beifall.)

Doželni glavar:

Gospod poslanec ekszellenca baron Schwegel ima besedo.

Seine Excellenz Abg. Freiherr von Schwegel:

Der Herr Referent hat die Unterfrainerbahnen zum Gegenstande eingehender Besprechung gemacht und verschiedene Thatsachen angeführt, die eine gewisse Beleuchtung erheischen, aus welchem Grunde ich mich verpflichtet fühle, auf den Gegenstand kurz einzugehen.

Er hat die Geschichte des ganzen Unternehmens auseinander gesetzt und auch von den großen Schwierigkeiten gesprochen, mit denen das Unternehmen zu kämpfen hatte, und von den Gefahren, die dem Lande wegen der Verteilung dieses Unternehmens in einer früheren Periode, drohten. Er hat thatsächlich hervorgehoben, dass seinerzeit, als es sich um die Gründung der Unterfrainerbahnen handelte, das Land beschlossen hatte à fond perdu einen Beitrag von 500.000 fl. zu leisten und dass dann statt dieses großen Kapitalbetrages beschlossen wurde, die jährlichen Zinsen desselben, das sind 25.000 fl. in einen eigenen Reservefond zu hinterlegen, welcher bis 500.000 fl. anwachsen dürfe. Darin hat man im ersten Augenblicke nur eine Umwandlung des ursprünglichen Beschlusses erblickt. Aber schon damals wurde darauf hingewiesen, dass diese Umwandlung dem Lande zu außerordentlichem Vortheile gereichen könnte. Nicht die 500.000 fl., die damals das Land zu leisten hatte, sind demnach heute in Frage, sondern eine Forderung, die das Land den Unterfrainerbahnen gegenüber zu stellen hat, die heute ungefähr 200.000 fl. beträgt.

Was repräsentieren diese 200.000 fl.? Wenn wir nur die Beträge summieren, die das Land gezahlt hatte, seit es die Verpflichtung zur 5% Verzinsung des Kapitals von 500.000 fl. übernommen hat, so würden wir heute an Zinsen allein schon den Betrag ansgegeben haben, welchen heute das Land von den Unterfrainerbahnen zu fordern hat, d. h., wir hätten 200.000 fl. effectiv und definitiv schon ausgegeben; heute aber haben wir diese Summe von den Unterfrainerbahnen zu fordern.

Welchen Werth hat diese Forderung? Meiner Ansicht nach ist sie eine der besten Anlagen, die das Land machen konnte, weil ich überzeugt bin, dass sie nicht nur ganz zurückgezahlt, sondern dass die Rückzahlung auch in genauer Weise und mit entsprechender Zinsenvergütung geleistet werden wird, so dass also das Land für die Unterfrainerbahnen nicht nur kein Kapital zu zahlen haben wird, sondern thatsächlich die 5% Zinsen des ursprünglich angebotenen Kapitalsbeitrages, die bisher aufgelaufen wären, heute in Form eines Guthabens besitzt, welches sicher gestellt ist.

Die finanzielle Verpflichtung, welche das Land seinerzeit übernommen hat, war daher eine äußerst günstige. Wenn nun wiederholt und an vielen Orten, auch in der Presse, ausgesprochen wurde, die Unterfrainerbahnen belasten das Land, so muss ich auf diese Thatsache hinweisen und

constatieren, dass aus den betreffenden finanziellen Abmachungen dem Lande nicht nur keine Last erwachsen ist, sondern dass im Gegentheile daraus für dasselbe wesentliche Vortheile entsprungen sind.

Sie sagen, die Frage der 200.000 fl. erwecke gewisse Bedenken, weil das Land zu Beitragsleistungen herangezogen wurde, welche nicht in Aussicht genommen waren. Das ist richtig. Diese 200.000 fl., die die Unterfrainerbahnen heute dem Lande schulden, sind wesentlich entstanden durch die Auswechslung der Schwellen, welche früher erfolgen musste, als nach gewöhnlichen Voraussetzungen erwartet werden konnte. Ich muss, meine Herren, bei diesem Punkte stehen bleiben und vor allem eine Thatsache constatieren, an der ich festhalten zu wollen bitte, damit nicht Missverständnisse und missverständliche Deutungen erfolgen, die thatsächlich gegenüber dem Verwaltungsrathe und den Concessionären, die in dieser Angelegenheit thätig waren, in unverdientester Weise zum Vorwurfe gemacht werden.

Die Vergebung des Baues, die Leitung desselben, alle Pläne ohne Ausnahme, jede Controle u. s. w. wurden grundsätzlich und vertragsmäßig vom Staate übernommen, vom Staate geführt und weder die Concessionäre noch der Verwaltungsrath haben die geringste Verantwortlichkeit für diese Sache zu tragen. Und wenn heute dem Verwaltungsrathe aus irgendeinem Grunde Vorwürfe gemacht werden, erkläre ich diese Handlungsweise, wenn bewußt, als gröbliche Verleumdung, wenn aber unbewußt, so möge diese Aufklärung dazu dienen, unwiderlegbar zu constatieren, dass die Concessionäre in dieser Angelegenheit immer nur mit persönlicher Aufopferung und in patriotischer Weise gearbeitet haben, dass aber auch der Verwaltungsrath seine Pflicht und Schuldigkeit voll und ganz erfüllt hat.

Was ist bei der Schwellenauswechslung geschehen? Von Seite der Direction für Staatsbahnbauten, an deren Spitze Sectionschef Bischof steht, ist seinerzeit nicht blos mündlich, sondern auch schriftlich ausdrücklich erklärt worden — das ist ein Fachmann, der das gesagt hat — dass die ersten Schwellen, die eingelegt werden, bei allen Bahnbauten regelmäßig Schwellen aus weichem Holz sein müssen, weil Verschiebungen im Terrain jedes harte und wertvolle Holz schädigen würden. Nur aus diesem Grunde ist damals durch die Baudirection der Staatsbahnen und durch den bekannten Landsmann, der die Bahnen in Krain gebaut hat, den gegenwärtigen Oberbaurath Klemenčič diese Verfügung getroffen worden. Ich bin weder berechtigt noch verpflichtet, die Fachmänner in dieser Angelegenheit zu vertheidigen oder zu rechtfertigen, ich bin selbst kein Fachmann und kann hiefür in keiner anderen Weise einstehen, als indem ich constatiere, dass diese Thatsache durch fachmännische Gründe erklärt, und dass diese Arbeiten von staatlichen Organen durchgeführt wurden, die allein und ausschließlich die Verantwortung für das Ganze zu tragen haben.

Man hatte allerdings vorausgesetzt, dass die Auswechslung dieser eingelegten Schwellen erst nach 6 oder 7 Jahren zu erfolgen haben würde, während sie schon nach dem zweiten Jahre begonnen hat und bis heute vollständig durchgeführt werden musste, und dies in einem Zeitraume, in welchem sie erst hätte beginnen sollen. Nur dieser Umstand, die Schwellenauswechslung hat das Deficit

von 200.000 fl. verursacht, das heute in Frage steht. — Wir können also mit außerordentlicher Befriedigung constatieren, daß mit Ausnahme dieses einen Factums, für welches die Verantwortung gewiß am allerwenigsten der Verwaltungsrath, und wahrscheinlich niemand zu tragen hat, die Verantwortung für ein Mißgeschick, das nur durch außerordentliche Verhältnisse zu erklären sein dürfte, die ganze Gründung der Unterfrainerbahnen, die Durchführung des Baues, sowie der Betrieb in vollständig einwandfreier Weise geführt wurde und geführt werde, und ich glaube, daß der Verwaltungsrath dafür mit dem Bewußtsein der gewissenhaftesten Pflichterfüllung einstehen kann.

Die Entwicklung, welche die Unterfrainerbahnen commerciell genommen haben, ist allerdings nicht eine solche, wie wir sie erwartet haben. Wenn Sie die Rentabilitätsberechnung ins Auge fassen, welche ursprünglich aufgestellt wurde, und wenn Sie den Erfolg betrachten, so ist allerdings der Personenverkehr, wie der Herr Berichterstatter gesagt hat, den Voraussetzungen ziemlich entsprechend geblieben. Aber der Frachtenverkehr hat sich durchaus nicht in der Weise entwickelt, wie nach der Rentabilitätsberechnung vorausgesagt und vorausgesehen wurde. Ich constatiere aber, daß eine Art normaler Zunahme in der Entwicklung vorhanden ist, und ich glaube, daß wir auch in Zukunft einen derartigen Fortschritt mit aller Beruhigung erwarten und hoffen dürfen, daß diese Bahnen den Erwartungen, die an sie gestellt wurden, besonders nach der einen Richtung entsprechen werden, daß längs der Bahnen nicht bloß der Verkehr, sondern auch die Productivität sich heben und die Vortheile für das Land auf wirtschaftlichem Gebiete in der Zukunft in außerordentlichem Maße zum Vorschein treten werden.

Wenn nun von Seite des Herrn Referenten einzelne Fragen zur Sprache gebracht worden sind, die in der Form von Resolutionen ihren Ausdruck gefunden haben, so möchte ich mir erlauben, darauf kurz einzugehen.

In erster Reihe sprach er von den imprägnierten Buchenschwellen, welche bei den weiteren Auswechslungen verwendet werden sollen. Es gereicht mir zur großen Befriedigung hier constatieren zu dürfen, daß der Verwaltungsrath seit Jahren und mit dem größten Nachdrucke darauf bestanden hat, daß, soweit es irgend möglich ist, für diese Auswechslung einheimische Producte verwendet werden sollen, daß also der Wunsch, dem der Finanzausschuß Ausdruck gibt, von Seite des Verwaltungsrathes im Interesse des Landes schon seit jeher im Auge behalten war und behalten wird und daß nicht bloß bei diesem, sondern bei jedem Anlasse, wo Landesinteressen in Frage kommen, diese auf das Nachdrücklichste gewahrt werden.

Wenn in der Resolution der Ertrag der jezigen Schwellen durch imprägnierte Buchenschwellen verlangt wird, so ist dem entgegenzuhalten, daß von Seite der Betriebsdirection, welche in dieser Richtung die entscheidende Stimme hat, darauf hingewiesen wurde, daß in Krain ein sehr werthvolles und besseres Material vorhanden ist, nämlich Eicheneschwellen und daß diese verwendet werden; aber selbstverständlich wird nach der einen, wie der anderen Richtung darauf von Seite des Verwaltungsrathes gewiß bei jedem Anlasse das größte Gewicht gelegt, daß Landesproducte in dieser Beziehung in erster Reihe

berücksichtigt werden, seien es Eichen- oder seien es imprägnierte Buchenschwellen.

Was nun die zweite Frage betrifft, die Tarifffrage, so muß ich gestehen, daß die Sache, wenn sie sich so verhält, wie sie in der Resolution dargestellt wird, gewiß untersucht und dahingestreckt werden muß, daß in dieser Richtung eine Abhilfe, wenn möglich, geschaffen wird.

Allerdings darf man eines nicht ganz übersehen. Wenn es sich um Tarife für Steinfohlen handelt, so sind die Tarife, welche für den Transport der Steinfohle von Gottschee nach Laibach und nach weiteren Relationen gewährt werden, von einem Vertrage abhängig und nicht von der allgemeinen Constellation. Nicht Jeder kann die gleichen Tarife in Anspruch nehmen, wie die Trifailer Kohlen-Gesellschaft, weil diese vertragmäßig dieses Recht erworben hat und dieses Recht auch wohl begründet ist, denn das Zustandekommen dieser Bahnen verdankt man in erster Linie der Trifailer Kohlen-Gesellschaft. Dies zu constatieren ist eine Pflicht. Wenn in anderer Richtung eine differenzielle Behandlung eintreten sollte, was ich nicht weiß und auch kaum glauben kann, daß nämlich bei Normaltransporten eine weiter zurückliegende Station günstiger behandelt wird, als eine näherliegende, so kann dies, wenn es sich nicht um Auslands- oder Seetarife handelt, principiell kaum zugegeben werden und sollte dies der Fall sein, so wird gewiß eine Abhilfe zu finden sein. Anführen muß ich aber ausdrücklich, daß die Ausnahmstarife, die Auslands- und Seetarife bei dieser Gelegenheit durchaus nicht mitzusprechen haben, sondern eine ganz andere Behandlung erfahren.

Nun wurden zugleich zwei Wünsche ausgesprochen bezüglich Errichtung neuer Stationen, einer in Zlebič und einer beim Schlachthause in Laibach. Was die Station Zlebič betrifft, so handelt es sich hier um keine neue Sache. Dieselbe wurde hier schon wiederholt behandelt und ist auch im Verwaltungsrathe des öfteren zur Sprache gekommen. Ich muß hier zwei Thatfachen constatieren, welche das hohe Haus darüber aufklären werden, daß von Seite des Verwaltungsrathes in dieser Richtung alles geschehen ist, was geschehen konnte, um den geäußerten Wünschen Rechnung zu tragen, daß aber andere vom Verwaltungsrathe unabhängige Umstände die Erfüllung dieser Wünsche vereitelt haben.

An und für sich möchte ich vor allem feststellen, daß auf einer Strecke von 7 km — dies ist ungefähr die Distanz, welche zwischen Ortenegg und Reifnitz besteht — die Anlage einer zweiten Station, sei es einer Verlade- oder Haltestelle kaum gerechtfertigt ist. Derartige Bequemlichkeiten, daß auf jeder Kilometer-Distanz eine Station errichtet werde, das sind Dinge, welche eine reiche Bahn sich vielleicht gönnen kann, welche aber eine junge, aufstrebende Bahn, die in finanzieller Beziehung schwere Lasten zu tragen hat, kaum rechtfertigen könnte. Diese Gesichtspunkte waren maßgebend bei der ersten Concession, beziehungsweise bei der ersten Tracenrevision und aus diesem Grunde wurde damals die Station nicht errichtet. Als später die Errichtung einer Halte- und Verladestelle mit Rücksicht auf die Zufuhr von Gütern, welche auf der Straße nach Soderschitz in besonders großem Ausmaße in Aussicht gestellt war, in Frage kam, hat der Verwaltungsrath bei zwei Anlässen diesen Gegenstand in ernste Erwägung gezogen.

Zweimal sind schon Vereinbarungen zwischen dem Verwaltungsrathe und den Interessenten zu Stande gekommen, aber zweimal wurden dieselben vereitelt, und durch wen? Durch die Interessenten, welche das, was sie versprochen haben, nie einhielten. Wie wollen Sie nun ein drittes Mal den gleichen Versuch machen? Wer zum dritten Mal aufs Eis geht, den kennen Sie, ich gehöre nicht dazu. (Veselost. — Heiterkeit.)

Ich muß aufrichtig gestehen, daß dies ein Vorgang ist, den ich nicht begreifen kann. Wir haben die weitgehendsten Concessionen in Aussicht gestellt, wir haben Abmachungen durch die Betriebs-Direction in Villach getroffen, aber hinterdrein wurde uns von dieser mitgetheilt, daß von Seite der Interessenten die eingegangenen Verpflichtungen nicht erfüllt werden. So steht die Sache. Daß unter diesen Verhältnissen der Verwaltungsrath kaum etwas anderes thun konnte als nichts zu thun, werden Sie begreifen, ebensosehr mit Rücksicht auf die ökonomische Verwaltung, die für ihn maßgebend sein muß, als mit Rücksicht darauf, daß die Verpflichtungen, die ihm gegenüber eingegangen wurden, nicht gehalten wurden, und er einseitig solche Dinge nicht machen kann. Heute ist die Sache sehr erschwert. Warum? Weil die Betriebs-Direction in Villach deshalb, weil die Warenzufuhr nach Ortenegg in Zunahme begriffen ist, die Nothwendigkeit erkannt hat, die Magazine in Ortenegg zu vergrößern und in Folge dessen eine größere Ausgabe bereits gemacht werden mußte, welche nicht gemacht worden wäre, wenn die betreffenden Interessenten die getroffenen Abmachungen eingehalten hätten. So steht die Angelegenheit und aus diesem einfachen Grunde ist die Sache heute viel kostspieliger (Ugovor. — Widerspruch).

Ich kann es also der Erwägung des hohen Hauses anheim stellen, zu beurtheilen, ob den Verwaltungsrath in dieser Frage, nachdem er zweimal seine Bereitwilligkeit erklärte, so thun, was gewünscht wurde, irgend ein Vorwurf treffen kann, wenn er sich ein drittes Mal mit einer gewissen Skepsis der Entscheidung dieser Angelegenheit gegenüber verhält.

Was die Station beim Laibacher Schlachthause betrifft, so ist unumwunden anzuerkennen, daß dieselbe sehr wünschenswerth ist. Es ist keine Frage, daß für die Hebung des Viehverkehres auf dem Laibacher Markte alles mögliche geschehen sollte und mußte, weil dies im Interesse des Landes und der Hauptstadt gelegen ist. Wenn Sie aber auf der einen Seite verlangen, daß die Verwaltung mit der größten Dekonomie geführt werde, so müssen Sie auf der anderen Seite zugeben, daß die Errichtung einer derartigen Station beim Schlachthause wahrscheinlich nur möglich ist, wenn die Interessenten die wesentlichen Ausgaben dafür tragen. Wenn Sie heute wünschen, daß dies auf Kosten der Unterfrainerbahnen geschehe, so ist dies fast gleichbedeutend, als wenn es auf Kosten des Landes, beziehungsweise wenigstens auf Kosten jener Vorschüsse geschieht, welche das Land zu leisten hätte.

Diesen Sinn, glaube ich, hat die Resolution nicht. Wenn Sie auf Landeskosten die Station errichten wollten, da würden Sie es sich vielleicht überlegen, dies ohne Mitwirkung der Interessenten von Seite des Landes zu acceptieren.

Wenn also diese Angelegenheit eine Lösung erheischt und wünschenswert erscheinen läßt, muß ich aber glauben, daß es am zweckmäßigsten wäre, wenn von Seite der Interessenten in dieser Richtung derartige Vorschläge gemacht würden, welche die Verwaltung in die Lage versetzen, mit Aussicht auf Ihre Billigung eine derartige Verfügung zu treffen, selbst auf die Gefahr hin, daß daraus jene Sanierung — so ist der Ausdruck gebraucht worden — etwas verzögert wird, welche aber, wenn die normalen Verhältnisse nicht gestört werden, in Zukunft hoffentlich in glatter und richtiger Weise sich entwickeln wird.

Die Unterfrainerbahnen werden also, hoffe ich, auf diese Seite, nachdem sie im Jahre 1900 bereits keinen Zuschuß mehr in Anspruch zu nehmen hatten, sondern sogar einen kleinen Ueberschuß ergaben, bei normaler Entwicklung der Verhältnisse, die hoffentlich in Unterfrain auf wirtschaftlichem Gebiete sich vollziehen wird, in der Lage sein, dem Lande wesentliche Dienste sowohl auf dem finanziellen Gebiete, als in wirtschaftlicher Richtung zu leisten.

Ich verweise darauf, daß die Unterfrainerbahnen die größten Schwierigkeiten durchmachen mußten, welche dem Lande durch die in Unterfrain herrschende Viehseuche entstanden sind, welche Seuche die werthvollsten Frachtsendungen auf längere Zeit einfach unterbunden hat. Die Unterfrainerbahnen konnten aus diesem Grunde allein schon eine Entwicklung im Frachtenverkehre — und der maßgebende Verkehr ist und bleibt der Frachtenverkehr — nicht nehmen. Da sich dieses Verhältnis gebessert hat, und wenn das Land von weiteren Gefahren in dieser Richtung bewahrt bleibt, so ist zu hoffen und zu erwarten, daß die wirtschaftliche Entwicklung der Bahnen Hand in Hand gehen wird mit der fortschreitenden wirtschaftlichen Entwicklung des Unterlandes selbst und das ist die Aufgabe, die diese Bahnen zu erfüllen haben und wenn sie dieser Aufgabe dienen, werden sie in jeder Richtung gewiß volle Befriedigung allen Jenen gewähren, welche beim Zustandekommen derselben mitgewirkt haben, und auch jenen Männern Genugthuung bieten, welche — in erster Linie sind dies die Vertreter des Landes selbst — an der Verwaltung mitwirken. Ich glaube hiemit volle Beruhigung über diese Angelegenheit verbreitet zu haben. (Odobranje. — Beifall.)

Deželni glavar:

Gospod poslanec Povše ima besedo.

Poslanec Povše:

Če sem v finančnem odseku pri razpravi o računskem sklepu garancijskega zaklada Dolenjskih železnic za l. 1899, sprožil misel, ali bi ne bilo umestno, da se upravnemu svetu Dolenjskih železnic priporoča poraba bukovih pragov, vodil me je tukaj le ozir na narodnogospodarsko korist dežele, osobito pa, ker sem kot zastopnik dežele v avstrijskem kmetijskem svetu imel priliko slišati prvega strokovnjaka v gozdarstvu direktorja Hufnagel-a, ki je v velezanimivem govoru podal poročilo, kako slabo uporabo imajo posestniki gozdov za bukov les, in kazal posebno tudi na Kranjsko deželo, v kateri se

nahajajo obširni bukovi gozdje, ki se izkoriščajo večinoma le s tem, da se les v oglje podela. Vsi veščaki so pa v tem edini in vsak priprosti kmetovalec bo temu pritrdil, da je najslabša uporaba bukovega lesa ta, ako se les v oglje podeluje. To se tam zgodi, kjer se na drug način ne dá les izkoristiti. Imenovani veliki poznavalec gozdarstva je pa kazal na skušnje drugih deželâ in je v svojem referatu, katerega je dobro utemeljil, navajal, da se v Franciji in Belgiji za železnice rabijo le bukovi pragi seveda pravilno in redno impregnirani in skušnja uči, da se more računati, da imajo pragi iz bukovega lesa, če so pravilno impregnirani, ravnotako trajno dobo, kakor hrastovi pragi, in osobito v Belgiji imajo skušnje, da vstrajajo bukovi pragi že 25 let.

Gospoda moja, pri nas imajo osobito in posebno v Dolenjskih pokrajinah toliko bukovih gozdov, da ljudje ne vedó za uporabo bukovega lesa. Dokler je bila Avstriji boljša pot odprta za festone in tavolette, so se vsaj lepa, ravna debla mogla izkoristiti ter pošiljati v Italijo; vsled ameriške konkurence je pa ta izvoz skoraj prenehal, tako da lastniku bukovega gozda, če ni v bližini kakega mesta ali sploh obljudenih krajev, ne preostaja druga uporaba bukovega lesa, kakor da dela iz njega oglje. Jaz menim tedaj, ker so skušnje v drugih deželah pokazale dobro porabnost bukovih tramov ali pragov pri železnicah, ako so pravilno in dobro impregnirani, da je opravičena bila moja misel, da naj bi se deželnemu odboru naročilo, da upravnemu svetu Dolenjskih železnic priporoči, da se pri eventualni nadaljni porabi ozira na bukove prage. Njegova ekscelenca gospod poslanec baron Schwegel kot predsednik upravnega sveta Dolenjskih železnic je že sam to obljubil in najdehati se je, da se bodo v slučaju potrebe vsaj pri domačih Dolenjskih železnicah rabili bukovi pragi. V Avstriji stojimo v akciji izpeljave železnic in upati je, da ne bodo samo severne dežele dobile lokalnih železnic, ampak da se bo tudi na našo deželo oziralo. Vsaj je potreba očitvidna in dokazana. Gotovo pa bodo dotične zgradbe tudi odvisne od podpore dežele Kranjske in takrat bo prav, ako bo deželni odbor kranjski priporočil dotičnemu podjetniku, ko se mu bo nakazala podpora, da uporabi pri zgradbi železnice bukove prage. Istotako bo morda z ozirom na skušnje drugih dežel, ki so se povdarjale v Avstrijskem kmetijskem svetu in tudi v Kranjsko-Primorskem gozdarskem društvu, ki je pred kratkim imel shod v Toplicah, in kjer so se tudi najboljši veščaki izrekli o popolni uporabnosti pravilno impregniranih bukovih pragov za železnice, umestno, da bi se deželni odbor obrnil tudi do uprave državnih železnic, da se ozira na uporabo takih pragov. S tem bi bila našemu izvozu bukovega lesa odprta nova pot in omogočeno, da se ta pridelek, ta prirastek gozda zamore pravilno in koristno spravljati v denar. Zato priporočam, da visoka zbornica glasuje za nasvet finančnega odseka pod točko 4.

Deželni glavar:

Želi še kdo besede?

Gospod poslanec Pakiž ima besedo.

Poslanec Pakiž.

Dovolite mi, častiti gospodje tovariši, da odgovorim nekaj besed gospodu predgovorniku ekscelenci baronu Schweglu. On je nekako naglašal, ali vsaj jaz sem ga tako razumel, da takorekoč ne bo toliko ekspedij oziroma blaga, da bi postaja v Žlebiču se mogla obnesti. Opozarjam tukaj le na kneza Auersperga, posestnika Kočevske graščine, koliko on izvozi vsled pogodbe z železniško upravo oglja iz velikanskih svojih gozdov in opozarjam na tisto, kar se je tukaj govorilo o potrebi cest, še predno se je zgradila železnica. Celih 15.000 gld. se je dovolilo deželne podpore za zgradbo nove ceste iz Loškega potoka oziroma iz ondotnih velikih gozdov na železnico. Na stotine, na tisoče vozov gre iz Auerspergovih gozdov do postaje v Ribnici oziroma Ortneku in če bo postaja se napravila v Žlebiču, železniška uprava ne bo imela manjših dohodkov, ampak le toliko večjih. Pač pa je nepotrebno razširjenje postaje Ortnek. Te troške naj se porabi za Žlebič, pa bo postaja zgrajena. Kar pa drugo zadeva, da smo imeli dvakrat priliko, dobiti v Žlebiču postajo, omenjam, da je Sodražka občina s tem pogojem, da dobi to postajo, prevzela delnice in da smo vedno in vedno prosili, naj bi se nam zgradila in sicer postaja ne pa postajališče za osobni promet. Mogoče, da je občina Sušje samo za postajališče, ampak Sodražica je pa vedno prosila za kolodvor za osobni in tovorni promet. Torej jaz še enkrat povdarjam, razširjenje Ortniške postaje naj se opusti, ker tam ni nobenega prometa, niti 5 % tega, kar bi ga bilo v Žlebiču, zgradi naj se pa postaja v Žlebiču. Priporočam gospodu poročevalcu, da tudi to vzame na znanje.

Deželni glavar:

Želi še kdo besedo?

Gospod poslanec Hribar ima besedo.

Poslanec Hribar:

Jedna najnujnejših zadev za bodočo aprovizacijo Ljubljane ako se bo mesto širilo in prebivalstvo naraščalo, je gotovo ta, da se napravi prekladališče za živino na Dolenjski železnici za mestno klavnico. Iz besed pa, katere je izpregovoril častiti gospod predgovornik ekscelenca baron Schwegel, predsednik upravnega sveta Dolenjskih železnic, žalibog izprevidvam, da ima mestna občina Ljubljanska še precej dolgo pot, predno pride do tega, da se jej uresniči ta jako opravičena in nujna želja. Njega ekscelenca gospod poslanec baron Schwegel je tu naglašal, da bi pred vsem dežela oziroma deželni zastop sam moral se premisliti, predno bi dovolil kaj takega, zaradi tega, ker bi prav za prav izdatki za napravo

takega prekladališča za živino, ako jih interesenti ne pokrijejo, šli na račun dežele, katera je prevzela garancijo za delnice Dolenjskih železnic. Če bi interesentje imeli pokriti troške, bi pred vsem veliko breme zadelo mesto Ljubljansko, kajti drugih interesentov bi nikakor ne bilo mogoče pritegniti k prispevanju. Mesto Ljubljansko pa s tem, ako se napravi prekladališče, že samo prevzame jako veliko breme, vsled tega, ker mora napraviti velik kontumačni hlev, ki bi stal najmanj 80.000 K. Prepričan sem, da ako bi se bilo svoje dni, ko se je vršil politični ogled za Dolenjske železnice, zahtevalo, da se napravi prekladališče za živino za mestno klavnico, da bi se bilo tej želji gotovo ustreglo in bi bili dotični troški gotovo prišli v stavbni kapital. Ker se pa to ob svojem času ni storilo, in se je pozneje pokazalo, da je potreba velika in nujna, da se to prekladališče za živino napravi, zaradi tega bi imela prav za prav dolžnost uprave Dolenjskih železnic biti, da se tej nujni želji mesta Ljubljanskega vstreže. To bi bilo pa tudi na korist Dolenjskih železnic. Res je, da bi se dotični kapital, ki bi bil potreben za napravo prekladališča, moral danes vzeti iz obratnih dohodkov in da bi se s tem za neko dobo dežela zopet obremenila. Res je to, ali tarife se dajo tako uravnati, da bi se ta kapital ne le obrestoval, ampak tudi amortizoval, ker je c. kr. deželna vlada že izrekla, da se bode, ako se napravi prekladališče, smela živina v Ljubljani nakladati jedino le na tem prostoru in na nobenem drugem kolodvoru več. Ni torej dvojbe, ako se dá stvar s tarifi tako uravnati, da se bo za zgradbo prekladališča potrebni kapital obrestoval in amortizoval, ter tako vse breme, katero bode prevzeti deželi, s časom od nje zopet odvrnilo. Dajem torej Njegovi ekscelenci gospodu poslancu baronu Schweglu, čegar glas je odločilen v upravnem svetu Dolenjskih železnic, na premišljevanje ter ga prosim, naj bi temu za mesto Ljubljansko in njega razvoj tako važnemu vprašanju nasproti ne stal na odklanjajočem stališču, temveč da bi podpiral to željo mestne občine. Če se to zgodi, sem prepričan, da se mestni občini Ljubljanski ta vroča želja izpolni.

Ker sem se že oglasil k besedi, naj mi bo dovoljeno, da odgovorim še nekoliko na prvotna izvajanja Njegove ekscelence gospoda poslanca barona Schwegla. On je bržkone govoril o pragih na Dolenjskih železnicah zaradi tega, ker je bržkone izvedel o debati, ki se je včeraj v finančnem odseku vršila. Reči moram, da sem mu za neka pojasnila hvaležen; za pojasnila namreč, da je bilo od gradbenega oddelka c. kr. železničnega inšpektorata takrat, ko se je gradila Dolenjska železnica, predpisano, da se morajo uporabiti mehki pragi. Že takrat, ko se je govorilo o tem, da bi dežela prevzela garancijo za delnice Dolenjskih železnic, je prevladalo dvojno mnenje gledé pragov in sicer je bilo jedno mnenje, da naj bi se napravili mehki pragi; drugo mnenje strokovnjakov — in ti so bili, ki so nas poučevali, ker sicer ne bi bili mogli priti do prave sodbe o stvari — pa je bilo, da bi bilo silno ne-

praktično uporabiti prage iz mehkega lesa, ker je gotovo, da bi jih bilo že v kratkem času treba zamenjati. To mnenje je zlasti zastopal tedanji deželni inženir in sedanji profesor in rektor Češke politehnik v Pragi Hrasky. O tej stvari sem svoje dni tudi govoril z našim rojakom, višjim železničnim nadzornikom Klemenčičem kot stavbnim voditeljem pri Dolenjskih železnicah in on mi je sam dejal, da je stvar res preporna in da se dá govoriti za mehke in za trde prage, da pa je tedaj med strokovnjaki prevladovalo mnenje, da je bolje rabiti v začetku mehke prage, ker se železnica useda in tedaj trdi pragi večjo škodo trpé, kakor mehki. O tej stvari se je takrat tudi v finančnem odseku razpravljalo in jaz sem se udal mnenju onih častitih tovarišev, ki so zagovarjali mehke prage ter nisem govoril v zbornici o stvari, temveč glasoval sem za to, da dežela prevzame poroštvo, dasiravno sem bil prepričan, da bo v prvih letih morala doplačevati precej velike svote, nasprotno pa tudi, da se jej bodo vse te svote nazaj vrnile in da se bo na ta način s časom nabral lep fond, ki bo za železnične naprave v deželi v bodoče velikega pomena. Kakor so skušnje pokazale, so imeli oni strokovnjaki, ki so zagovarjali mnenje, da nikakor ne kaže, pri železnicah uporabljati mehkih pragov, prav, kajti dandanes stoji državna železnična uprava na čisto drugem stališču in rabi takoj spočetka pri vseh železničnih zgradbah trde prage. Samo zaradi tega se je včeraj nekoliko v finančnem odseku razpravljalo, ne da bi se bilo nazaj poseglo v stvari, katere so danes prav za prav že gotove in o katerih znova debatovati bi bilo popolnoma odveč. Morebiti je padla kaka beseda, po kateri je mogla Njegova ekscelenca smatrati, da je bil takratni upravni odbor Dolenjskih železnic zadet. Padle so v finančnem odseku od dveh strani res opombe in sicer od strani gospoda referenta, kakor tudi od moje strani, ki so častitemu gospodu predgovorniku dale priliko in povod za pojasnjevanje. Opozarjam pa, da sem pred odhodom iz seje finančnega odseka lojalno izjavil, da s svojimi besedami nikakor nisem hotel upravnega odbora Dolenjskih železnic ali njegovega predsednika žaliti. Za pojasnilo pa, da upravni odbor ni imel niti najmanjše ingerence na to, kakošni pragi naj bi se bili porabili, sem Njegovi ekscelenci gospodu poslancu baronu Schweglu hvaležen. S tem, mislim, da je zadeva končana in da o stvari, ki je danes brezpredmetna postala, ker so se mehki pragi že zamenjali s trdimi, ni potreba dalje debatovati.

Landeshauptmann:

Der Herr Abgeordnete Luckmann hat das Wort.

Abgeordneter Luckmann:

Ueber das Einlegen von weichen Schwellern hat bereits Seine Excellenz Baron Schwegel sich ausgesprochen. Ich habe mich auch erkundigt und von Technikern gehört, daß beim Baue neuer Bahnen stets weiche Schwellen deshalb eingelegt werden, weil harte Schwellen bei neuen Bahnen

ebenſo ſchnell zugrunde gehen. Die Dämme ſetzen ſich, das Erdreich verändert ſich, man muß die Nägel herausziehen, die Schrauben, die die Schienen feſthalten, lockern ſich, die harten Schwellen haben viel größere Neigung zu ſpringen, als die weichen. Dieſe ſpringen nicht ſo leicht, als ſolche von hartem Holz. Im Zugrundegehen iſt rückſichtlich der Zeit nahezu kein Unterſchied, wohl aber rückſichtlich der Koſten. Die Schwellen der Unterkrainer Bahnen ſind ſchneller zugrunde gegangen, als man es erwartet hat, und zwar, wie ich glaube, deſhalb, weil das Holz auf dem guten Boden in Unterkrain ſchnellwüchſig iſt, und Holz, je ſchneller es wächst, deſto ſchneller zugrunde geht. Nun hat es ſich um Erſatz gehandelt. Man hat ſofort an imprägnirte Buchenſchwellen gedacht. Aber in Unterkrain iſt keine Imprägnirungs-Anſtalt und man hätte die Buchenſchwellen an die Staatsbahnſtation führen oder von der ſtaatlichen Imprägnirungs-Anſtalt ſolche kaufen müſſen. Damit wäre nicht gedient geweſen. Da wurde angeregt, daß Unterkrain eine ausgezeichnete Eiche beſitzt, die nicht viel theurer zu ſtehen kommt, als imprägnirte Buchenſchwellen. Ein ſolcher koſtet 3 K 20 h (circa 1 fl. 60 kr.). Um dieſen Betrag, eventuell noch billiger, bekommt man vorzügliches Eichenholz, welches mindedeſtens ebenſo lang, wenn nicht länger dauert, als imprägnirte Buchenſchwellen.

Nachdem dies bekannt war und der Direction der Wunſch geäußert wurde, möglichſt Landesproducte zu benützen, iſt die Staatsbahn-Direction daran gegangen, Eichenſchwellen einzulegen, was ſich als ſehr praktiſch erwieſen hat. Gegenwärtig ſind bereits die Schwellen neu eingelegt und wenn wieder eine Neuerung nothwendig iſt, wäre anzuregen, für eine hoffentlich ſo ſpät als möglich eintretende Auswechſlung daran zu denken, in Unterkrain eine Imprägnirungs-Anſtalt zu errichten.

Erſt dann kann man Buchenholz verwenden. Aber wenn man das Rohmaterial kaufen und erſt an eine entfernte Imprägnirungs-Anſtalt überführen würde, da gieng der ganze Nutz-Effect verloren.

Was die Station Žlebič betrifft, ſo muß ich offen ſagen, daß ich mit dem geringen Einfluße, den ich im Verwaltungsrathe beſitze, immer für die Errichtung dieſer Station plaidirt habe. Aber zweimal wurde uns von der Betriebs-direction durch den Hofrath berichtet, daß die Intereſſenten die Anerbietungen, die ſie gemacht hatten, zurückzogen und daß ſie bezüglich einer ſchönen Wieſe, die für die Station ſehr geeignet war, erklärten, ſie geben ſie für keinen Preis her und werden alles aufwenden, daß die Station nicht errichtet werde. (Ugovor — Widerspruch.)

Ich beziehe mich auf den Hofrath, aus deſſen Munde ich dies erfahren habe; wenn es nicht richtig ſein ſollte, bitte ich bei der Betriebs-Direction Villach dies zu berichtigen. Die Sache iſt deſhalb unterblieben. In Ortenegg iſt das Geld bereits ausgegeben worden, alſo nichts mehr zu machen.

Was die Station beim Laibacher Schlachthauſe betrifft, ſo wäre ſie gewiß von Vortheil. Der Herr Bürgermeiſter ſagt, daß die Unterkrainer Bahnen dann dort die einzige Verladestelle haben könnten. Die Herren müſſen aber bedenken, daß für die Ueberfuhr von einem Bahnhofe auf den anderen ſchwerlich eine Gebühr eingehoben werden könnte, welche halbwegs die Koſten deckt, die mindedeſtens 80.000 Kronen betragen würden.

Der Herr Bürgermeiſter erklärt, daß die Hauptſtadt keine Opfer hiefür bringen könne, weil ſie ohnedies bedeutende Stallungen errichten müßte. Nach meiner Anſicht aber wäre es für die Hauptſtadt leichter, für die Einſtellung des Viehes eine entſprechende Gebühr behufs Verzinsung und Amortifirung der nothwendigen Auslagen feſtzuſetzen, als für die Unterkrainer Bahnen. Denn für das bequemere Aus- und Einwaggonieren den Tarif zu erhöhen, das dürfte großen Widerſtand hervorrufen und für die Ueberfuhr von dem Staatsbahnhofe und Südbahnhofe zur Verladerrampe der Unterkrainer Bahnen dürfte ſchwerlich eine entſprechende Zahlung erreicht werden. Die Stadt Laibach könnte leichter die Koſten hereinbringen; auch wenn ſie an die Unterkrainer Bahnen einen Beitrag leiſten würde für die Errichtung der Geleiſe, die eine bedeutende Summe erfordern dürfte, könnten ſie die Koſten durch eine Gebühr für die Einſtellung des Viehes viel leichter decken, als wenn die Bahn dies verſuchen würde.

In dieſem Falle würde der Verwaltungsrath, wenn er ſich der Zuſtimmung der Landesvertretung bewußt iſt, die Sache gern in Erwägung ziehen und die Auslagen machen, wenn der hohe Landtag es wüncſchen ſollte, auf die Gefahr hin, daß dadurch gegen Erwarten, beim Abſchluße der Unterkrainer Bahnen neuerdings ein Deficit entſteht, welches gegenwärtig glücklicherweiſe ein überwundener Standpunkt zu ſein ſcheint.

Deželni glavar:

Želi ſe kdo besede?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet ſich.)

Ker ne, ima gospod poročevalec besedo.

Poročevalec Višnikar.

Visoka zbornica! Ker ſe je že vsa zadeva jako obſirno pojasnila od mnogih stranij, ſe omejim na nekoliko beſed, ſicer pa miſlim, da je dobro, da ſe o tej važni zadevi enkrat kaj več govori. Miſlim, da ni hotel nihče izmed nas izrekati kako nezaupanje upravnemu svetu Dolenjske železnice. Jaz ſam ſem imel priliko biti navzoč pri mnogih razpravah takrat, ko ſe je gradila dolenjska železnica, ter moram potrditi, da ſe je poſtopalo v vsakem oziru zelo varčno, in da ne more biti nikakega govora o zapravljujivosti. Tudi gledé pragov je obče pripoznano, da ſo odločevali tehnični razlogi za to, da ſo ſe za prvo dobo vzeli mehki pragi. Tudi visokemu deželnemu zboru, oziroma dotičnim poſlancem, ki ſo ſklepali o garanciji dežele, ſe ne more ničesar očitati, kajti danes ſem ſe bolj kakor takrat prepričan, da je bilo bolj ugodno, da je dežela prevzela garancijo, kakor da bi bila takoj plačala 500.000 gld. Gospodje, ako bi bili dali pol milijona goldinarjev l. 1892. kar na enkrat, bi bili že do konca l. 1899 izgubili pri obreſtih znesek 160.000 gld. in obreſtnih obreſtih nad 30.000 gld., tedaj bi imela danes dežela že izgube 190.000 gld. ali 380.000 K, dočim je do danes za garancijo plačala ſamo 374.580 K. S temi ſtevilkami je dokazano, da je bilo gotovo ugodnejše, da ſmo prevzeli garancijo. Poleg

tega je upoštevati, da ima to posojilo dežele prednost pred glavniškimi delnicami. Bog ve kedaj, menda nikoli, bi dobili povrnjene te obresti, ako bi bili vzeli glavniških delnic za 500.000 gld. Gledé tarifov omenjam, da sem imel v mislih tarife za gotove izdelke, za bližnje vožnje, za zgolj lokalni promet, ne pa za inozemski. Ekscelenca gospod baron Schwegel ni naravnost nasprotoval postaji v Žlebiču, ampak izrekel je samo svoje pomisleke. Omenil je, da bo treba razširiti postajo v Orteneku in da bo dotična naprava precej stala. Jaz mislim, da razširjenje orteneške postaje ni toliko potrebno, in da bi se dotični denar pač bolje porabil za napravo postaje v Žlebiču, kakor za razširjenje orteneške postaje, kajti tamošnja postaja popolnoma zadostuje. Ako se je ugovarjalo, da občina Sodražica ni ničesar storila za to, da bi tudi dejanski pokazala svojo simpatijo do postaje v Žlebiču, omenjam, da ni samo obljubila, ampak da hoče res tudi dati. Usojam si prečitati sklep občinskega odbora z dne 23. tega meseca, ki se glasi v zadevi takole:

(bere — liešt:)

„Predmet je vstanovljenje železniške postaje v Žlebiču.

Občinski svetovalec Primož Pakiž predlaga, da se mu kot deželnemu poslancu izročijo akcije v znesku 2000 gld. ali 4000 K. v to svrhu, da bode on posredoval v tej zadevi po njegovi previdnosti in sicer na ta način, da, ako bode železniška postaja v Žlebiču postavljena, da ta znesek pri železnici ostane, ako pa ne, da se dotične akcije občini v gotovini povrnejo po tekočem kurzu.

G. župan daje ta predlog na glasovanje, kateri izid je sledeči:

15 glasov za ta predlog

3 glasovi „ne“. —

Sklenjeno in podpisano.“

(Poslanec Pakiž — Abgeordneter Pakiž: „Pomislite, 15 glasov.“) Torej to se je sklenilo z veliko večino, da občina odstopi te akcije v nominelni vrednosti 2000 gld. za napravo postaje v Žlebiču. Gospod poslanec Pakiž je priložil tudi splošno pooblastilo, da sme to zadevo po svoji previdnosti urediti. Jaz rad ustrezem tej želji gospoda poslanca Pakiža ter poudarjam, da je občina Sodražica res pripravljena kaj žrtvovati. Gospod poslanec Pakiž je govoril kot generalni pooblaščenec občine.

S tem mislim, da lahko končam, ter samo ponavljam prejšnje predloge.

Deželni glavar:

Preidimo torej na glasovanje

Prosim gospoda poročevalca, da prečita I. predlog finančnega odseka.

Poročevalec Višnikar:

(bere: — liešt:)

„Deželni zbor skleni:

I. Garancijskega zaklada Dolenjskih železnic računski sklep za leto 1899. se odobruje:

z rednimi dohodki	29.008 gld 17	kr.
z rednimi stroški	—	„ 20 „
in izrednimi stroški	93.683	„ 86 1/2 „
skupaj v znesku	93.684 gld. 06 1/2	kr.

ter se razkaz imovine z aktivami v znesku 237.663 gld. 44 kr. jemlje na znanje.“

Deželni glavar:

Gospodje poslanci, ki pritrjujejo temu predlogu, izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Sprejeto.

Prosim prečitati resolucije.

Poročevalec V šnikar:

(bere. — liešt:)

„II. Deželnemu odboru se nalaga, da se obrne do upravnega sveta dolenjskih železnic s prošnjo:

1.) da se čimpreje napravi v Žlebiču železniška postaja ali vsaj postajališče za osebni promet s prekladiščem za blago;

(Obvelja. — Angenommen.)

2.) da vstreže prošnji mestne občine ljubljanske za napravo živinskega prekladišča in osobnega postajališča v bližini mestne klavnice;

(Obvelja. — Angenommen.)

3.) da se tarifi posebno za prevoz premoga in opeke tako uravnajo, da se promet teh izdelkov tudi pri krajših daljavah omogoči in pospeši;

(Obvelja. — Angenommen.)

4.) da še uvažuje vprašanje, ako bi se pri zamjenjavi nerabnih železniških pragov ne dali uporabljati impregnirani prag iz bukovega lesa?“

Deželni glavar:

Želi kdo besede?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, prosim glasovati. Gospodje poslanci, ki pritrjujejo predlogu finančnega odseka, izvolijo obsesti.

(Obvelja. — Angenommen.)

Sprejeto.

Daljna točka je:

12. Ustno poročilo finančnega odseka o računskem sklepu gledališkega zaklada za leto 1899 in proračunu za leto 1901. (k prilogi 19.)

12. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über den Rechnungsabschluss des Theaterfondes für das Jahr 1899 und den Vorschlag für das Jahr 1901 (zur Beilage 19.)

Poročevalec Hribar:

Visoka zbornica! Računski sklep gledališkega zaklada za leto 1899. je ugodnejši, kakor je bilo pričakovati po proračunu, za 83 gl. 43 kr.

Prejelo se je namreč manj 145 gl. 16 kr., zato se je pa izdalo manj 228 gl. 59 kr. Ker so pri posameznih točkah prihranki, kakor tudi izdatki jako neznatni, ni zato treba obširneje govoriti o tem računskem sklepu, temveč v imenu finančnega odseka samo predlagam:

„Deželni odbor skleni:

1.) Računski sklep gledališkega zaklada za leto 1899 s skupnimi dohodki:

rednimi	11154 gld. 84 kr.
ter izdatki	11527 „ 41 „

tedaj z nedostatkom 372 gld. 57 kr.

Dalje izrednimi dohodki 191.737 gld. 53 $\frac{1}{2}$ kr. brez izdatkov ter s prehajalnimi dohodki 1817 gld. 94 $\frac{1}{2}$ kr. in istotakimi izdatki se odobri.

Deželni glavar:

Želi kdo besede?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, prosim glasovati. Gospodje poslanci, ki se strinjajo s predlogom finančnega odseka, izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Sprejeto.

Poročevalec Hribar:

Gledé razkaza skupne imovine imam omeniti, da se je leta 1899. povečala čista imovina za 2876 gld. 52 kr. in sicer imovina sama se je povečala pri zastankih pod tekočo številko 1. za 541 gld. 84 kr., znižala pa pri inventarju, ker se je odpisalo vsled sklepa deželnega zbora — kakor doslej vsako leto — 50% to je 446 gld. 40 kr., tako da je aktivna imovina narastla za 95 gld. 44 kr. Nasprotno so se pasiva znižala za 2781 gld. 8 kr. proti letu 1898. tako, da se je, kakor sem že prej omenil, imovina zvišala za 2876 gld. 52 kr. Predlagam torej v imenu finančnega odseka:

„2.) Razkaz imovine koncem leta 1899 z aktivami 354.047 gld. 87 kr. ter s pasivami 190.008 gld. 64 kr., tedaj s čistim premoženjem 164.039 gld. 23 kr. se vzame na znanje.“

Deželni glavar:

Želi kdo besede?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, prosim glasovati. Gospodje poslanci, ki pritrujejo predlogu finančnega odseka, izvolijo obsedeti.

(Obvelja. — Angenommen.)

Sprejeto.

Poročevalec Hribar:

Sedaj imam poročati o proračunu gledališkega zaklada za leto 1901. Ako mi visoka zbornica tu ne bo ugovarjala, si bodem dovolil poročati posebej samo o onih točkah, pri katerih so se postavke proti letu 1900 zvišale, ne pa o onih, ki so ostale enake, kakor l. 1900.

Ker nikdo ne ugovarja, mislim, da je visoka zbornica s tem načinom poročanja zadovoljna in pripominjam da se potrebščina zviša pri 3 naslovu § 1. za vzdrževanje inventarja od 260 K, ki so bile postavljene v proračun l 1900, na 2400 K. in sicer 400 K redne in 2000 K izredne potrebščine. Redna potrebščina znaša 140 K več kakor v proračunu za l. 1900, ker se je pokazalo, da se s tako majhno svoto, kakor je v proračunu za l. 1900, ne more dobro izhajati, v izredno potrebščino se je pa postavila svota 2000 K zato, ker je treba precej mnogo novega inventarja kupiti, mnogo starega pa, ki je sedaj skoro neraben, prenoviti in popraviti.

Pri 4. in 5. naslovu, za kurjavo in razsvetljavo, je potrebščina letos za 200 K večja, ker se je pokazalo, da je bila v proračunu l. 1900 premajhna.

Pri 7. naslovu „drugi režijski stroški“ pa so stroški za 200 K večji kakor lansko leto, in sicer vsled tega, ker je bilo videti pri uspehu v letu 1899, da je svota 200 K za režijske stroške, kakor tudi pri 6. naslovu II. poglavja za razne stroške za vzdrževanje veliko premajhna.

Pri 1. naslovu II. poglavja „Popravila pri gledališču“, se zviša potrebščina za 145 K, kar je čisto neznatno in le slučajno. Dalje se spreminja številka pri 5. naslovu tega poglavja pri zavarovanju gledališkega poslopja in sicer velja tukaj svota 4888 K, med tem ko je lansko leto bila v proračunu svota 5032 K.

Končno se tukaj postavijo pod 6. naslov v proračun razni stroški za vzdrževanje z 200 K in sicer iz tega razloga, ki sem ga že pojasnil pri 7. naslovu I poglavja.

Pri IV. poglavju je omeniti, da popolnoma odpade 2. naslov s svoto 340 K, ker je mestnej občini ljubljanskej že poplačan prispevek za predelavo kandelabrov pred gledališčem.

To so vse spremembe. Drugo ostane vse kakor je bilo lani, tako, da znaša vsa svota potrebščine v ordinariju 11.464 K, v ekstraordinariju 15.605 K, torej vsa potrebščina skupaj 27.096 K.

Pokritje je sledeče: Vse obresti znašajo 2200 K, medtem ko so bile l. 1900 proračunjene na 2222 K. Ker se je pa v deželnem odboru sklenilo, da se bodo obresti od onega denarja, ki je naložen v hranilnici, koncem vsakega leta sproti vzdigovale in ne puščale v hranilnici, da bi dajale nove obresti, vsled česar je bilo lani toliko več dohodkov pri tem naslovu, zato je svota 2200 primerna, ker odgovarja 4% nim obrestim kapitala, ki je naložen v mestni hranilnici na posebno knjižico.

Pri II. poglavju, pri najemnini za lože, je bilo za lansko leto proračunjeno 19.400 K, za letos pa se proračunava 19.600 K. L. 1899 se je prejelo 19.920 K. Kakor je videti, se to zvišanje opravičuje po uspehu l. 1899 in pričakovati je, da se tudi v letu 1901 doseže ta višja svota. Zato se priporoča v imenu finančnega odseka, da se ta svota odobri.

Pri raznih dohodkih pa se proračunava 40 K, ravno toliko kakor l. 1900; tako vse proračunjeno pokritje znaša v ordinariju 21.840 K. Finančni odsek torej predlaga:

„3.) Proračun gledališkega zaklada za leto 1901 s potrebsčino

redno	11.464 K
izredno	15.605 „
vkup tedaj	27.069 K
ter z rednim pokritjem	21.840 „
in po takem z nedostakom	5.229 K

se odobri.“

Deželni glavar:

Želi kdo besede?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, prosim glasovati. Gospodje poslanci, ki se strinjajo s predlogom finančnega odseka, izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Sprejeto.

Poročevalec Hribar:

Finančni odsek torej predlaga:

„4.) Proračunjeni nedostatek 5.229 K pokrije naj se iz deležnega zaklada.“

Deželni glavar:

Želi kdo besede?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, prosim glasovati. Gospodje poslanci, ki pritrujejo predlogu finančnega odseka, izvolijo obsedeti.

(Obvelja. — Angenommen.)

Sprejeto.

Poročevalec Hribar:

Končno je finančni odsek tudi mislil, da ne utegne biti odveč, ako se deželnemu odboru naroči, da naj prihodnje leto, ko bo potekla zavarovalna pogodba za deželno gledališče, zopet razpiše, javni natečaj za nadaljnih 10 let in da naj razpošlje povabila k natečaju tistim družbam, ki so bile prvič povabljene.

Finančni odsek je namreč mnenja, da ni nemogoče, da se so razmere v 10 letih na zavarovalnem trgu tako spremenile, da bi se dalo dobiti prihodnje leto kako ugodnejšo ponudbo, kakor smo jo dobili zadnjič. Finančni odsek torej predlaga:

„5.) Deželnemu odboru se naroča, da zaradi zavarovanja gledališča in premičnosti v letu 1902 pravočasno pred potekom sedanje zavarovalne pogodbe razpiše zopet natečaj med onimi zavarovalnicami, ki so že vprvič bile k natečaju povabljene.“

Deželni glavar:

Želi kdo besede?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, prosim glasovati. Gospodje poslanci, ki se strinjajo s predlogom finančnega odseka, izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Sprejeto.

Točki:

13. Ustna poročila finančnega odseka o peticijah:

- Lichtenturnovega sirotišča za zvišanje podpore za vzdržavanje šole;
- kmetijskega društva v Cerkljah za podporo za popolnitev mlekarne.

13. Mündliche Berichte des Finanzausschusses über Petitionen:

- der Lichtenthurnschen Waisenanstalt um Erhöhung der Subvention für die Erhaltung der Schule;
- des landwirtschaftlichen Vereines in Zirklach um Subvention für die Einrichtung der Milchammer;

za sedaj odpadeta, ker se bosta rešili z drugimi peticijami, o katerih ima poročati finančni odsek.

Torej pride na vrsto prošnja:

- Mihaela Podbevška, hišnika na Grmu, za zvišanje plače, prosto kurjavo in stalno nameščenje.
- des Michael Podbenšek, Hausmeister in Stauden, um Erhöhung der Löhnung, freie Beheizung, und definitive Anstellung.

Berichterstatter Ritter von Langer:

Es liegt ein Gesuch des Hausmeisters in Stauden, eines gewissen Podbevšek, an den Landesauschuss vor, welcher die Entscheidung darüber dem Landtage überlässt.

Dieser Hausmeister ersucht um Erhöhung seines Gehaltes, um einen einmonatlichen Urlaub und um Renovierung seiner Wohnung.

Was nun den Gehalt betrifft, so wurde derselbe vor zwei Jahren, im Jahre 1898, von 288 auf 400 Kronen erhöht. Trotzdem begehrt derselbe neuerdings eine Erhöhung. Es ist jedoch selbstverständlich, dass man nach zwei Jahren bei derselben Leistung eine solche Erhöhung nicht bewilligen kann. Zudem hat der Genannte auch die Concession erhalten, für die Wäschereinigung in Stauden zu sorgen, was ihm über 400 Kronen einträgt, wie die Direction mittheilt. Außerdem stellt aber die Direction dem Gesuchsteller betreffs seiner Dienstleistungen eine derart schlechte Qualifikation aus, dass schon aus diesem Grunde eine Gehaltserhöhung absolut unmöglich erscheint. Dieser Ansicht hat sich auch der Finanzausschuss angeschlossen. Ich habe den Beschluss des Finanzausschusses zu vertreten, welcher lautet:

„Der Landtag wolle beschließen:

Das Gesuch des Michael Podbevšek um Gehaltserhöhung, Aenderung seiner Wohnungsverhältnisse und Gewährung eines jährlichen einmonatlichen Urlaubes wird abgelehnt.“

Ich bitte diesen Antrag anzunehmen.

Deželni glavar:

Želi kdo besede?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, prosim glasovati.

Gospodje poslanci, ki pritrjujejo predlogu finančnega odseka, izvolijo obsedeti.

(Obvelja. — Angenommen.)

Sprejeto.

Prošnja:

d) Antona Božiča, opravnika na Grmski šoli, za zvišanje plače.

d) des Anton Božič, Schaffner in Stauden, um Erhöhung der Löhnung.

Berichterstatter Ritter von Langer:

Ich komme zu einem zweiten Gesuche, welches ebenfalls von Stauden datiert ist. Dieses Gesuch hat der Schaffner Božič in Stauden an den Landesauschuss gerichtet und er verlangt ebenfalls eine Gehaltserhöhung.

Der Gesuchsteller bemerkt, dass es ihm nicht möglich wäre, in Stauden zu bleiben, wenn ihm nicht eine kleine Erhöhung bewilligt wird. Während nun bei dem früheren Gesuche, dem des Hausmeisters, die Einbegleitung der Direction eine sehr üble war, ist sie bei dem vorliegenden Gesuche sehr günstig. Merkwürdig ist jedoch, dass, während der Božič nur um eine Gehaltserhöhung ansucht, die Direction sein Gesuch nicht nur unterstützt, sondern überdies ansucht, dass ihm eine größere Wohnung eingeräumt werden möge. In dieser Richtung ist schon vor zwei Jahren ein Antrag gestellt worden, nämlich der, dass die Wohnung des Božič dem Hausmeister eingeräumt werde und dass der Schaffner eine neue erhalte; dazu würde aber die Adoptierung der jetzigen Schülerwerkstätte erforderlich werden, und diese in den früheren Stall kommen oder einen Neubau zur Folge haben. Dies wurde schon seinerzeit abgewiesen.

Dieses Ansuchen wird nun seitens der Direction trotzdem erneuert und darauf hingewiesen, dass die Wohnung des Božič sehr ungesund sei. Aber die Direction vergisst zum Schlusse ihrer Einbegleitung, was sie eingangs geschrieben, indem es am Schlusse heißt, dass Božič ein ausgezeichnete Familienvater sei, dass er fünf Kinder habe, die alle vollkommen gesund und kräftig seien. Nun, wenn die Wohnung so außerordentlich schlecht und ungesund wäre, so würden die Kinder wahrscheinlich nicht so außergewöhnlich gedeihen, wie dies dargestellt wird. (Veselost. — Heiterkeit.)

Im Gegentheile, da die Direction behauptet, die Kinder gedeihen vorzüglich, muß die Wohnung nicht gerade

ungesund sein. Ich glaube daher, dass es bei der gegenwärtigen Wohnung zu verbleiben habe.

Was aber die angesuchte Gehaltserhöhung betrifft, so kann mit Rücksicht darauf, dass vor zwei Jahren eine Gehaltsregulierung stattgefunden hat, diese auch bezüglich Staudens nicht durchbrochen werden, sondern muß aufrecht bleiben.

Wenn sich einer oder der andere der Bediensteten besonders auszeichnet, so steht es ja dem Landesauschusse frei, ihm einige Gulden Remuneration am Ende des Jahres zu geben.

Der Finanzausschuss stellt daher den Antrag:

„Der Landtag wolle beschließen:

Das Gesuch des Anton Božič um Gehaltserhöhung wird abgelehnt.“

Deželni glavar:

Želi kdo besede?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, prosim glasovati.

Gospodje poslanci, ki pritrjujejo predlogu finančnega odseka, izvolijo obsedeti.

(Obvelja. — Angenommen.)

Sprejeto.

Daljna prošnja je:

e) Josipine Bartl, nadučiteljske vdove, za zvišanje pokojnine;

e) Der Oberlehrerwitwe Josefina Bartl um Pensionserhöhung.

Poročevalec Višnikar.

Nadučiteljeva udova Josipina Bartl prosi za povišanje pokojnine v smislu novega pokojninskega zakona z dne 30. julija 1900. Mož prosilke, Janez Bartl, bivši nadučitelj v Šmartnem, je umrl 14 dni prej, predno se je razglasil novi pokojninski zakon z dne 30. julija. 1900. Udova prosi, da bi se ji odmerila pokojnina ravno tako, kakor ako bi bil njen mož doživel dan, ko je novi pokojninski zakon stopil v moč. Pokojnina se ji je odmerila od 1840 K plače v znesku 613 K 33 h, potem se pa ta pokojnina zvišala v smislu člena II. zakona z dne 30. julija 1900.

Kakor je znano, so dobivale učiteljske udove po starem pokojninskem zakonu eno tretjino prejemkov učiteljev. Ta tretjina znaša 613 K 33 h, po novem pokojninskem zakonu se mora pa po starem zakonu odmerjena pokojnina zvišati na 25%, ali ne višje, kakor bi znašala po novem zakonu. Po novem zakonu pripada udovam 40% plače umrlih učiteljev. Ranjki Janez Bartl je imel plačo 1840 K in 40% od te plače znaša ravno 736 K, kolikor je ravno ta udova dobila. Odmerilo se ji je tedaj po novem zakonu 40% plače njenega moža. To je bolj formalnost in gmotno skoraj jednako, kakor bi bilo popolnoma po novem zakonu. Finančni odsek predlaga vsled tega, da se ne ustreže tej prošnji.

Sklep se glasi:

„Deželni zbor skleni:

Prošnji nadučiteljeve vdove Josipine Bartl za zvišanje pokojnine v smislu novega pokojninskega zakona z dne 30. julija 1900, št. 17, se ne ustreza.“

Deželni glavar:

Želi kdo besede?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, prosim glasovati.

Gospodje poslanci, ki se strinjajo s predlogom finančnega odseka, izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen)

Sprejeto.

Potem imamo prošnjo:

f) Marije Jekovec, učiteljeve vdove, za podporo njenemu sinu.

f) Der Lehrerswitwe Maria Jekovec um Unterstützung für ihren Sohn.

Poročevalec Višnikar.

Učiteljeva udova Marija Jekovec prosi za podlitev podpore njenemu sedmo šolo obiskujočemu sinu. Udovi Mariji Jekovec se je že po novem zakonu z dne 30. julija 1900 zvišala pokojnina na eksistenčni minimum 500 K, tedaj se je že lansko leto na prošnjo pokojnina nekoliko zvišala. Vsled tega, in ker tudi prošnji ni ničesar priloženega, nobenih podatkov, kake so njene premoženjske razmere, finančni odsek ne more predlagati, da bi se dalo neko podporo njenemu sinu, ki že itak dobiva normalni vzgojevalni donesek.

Zato predlagam v imenu finančnega odseka:

„Deželni zbor skleni:

Prošnji Marije Jekovec, učiteljeve vdove, za podlitev podpore za njenega sina Cirila Jekovec, se ne ustreza.“

Deželni glavar:

Zeli kdo besede?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, prosim glasovati.

Gospodje poslanci, ki se strinjajo s predlogom finančnega odseka, izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Sprejeto.

Na vrsto pride sedaj prej odstavljen točka:

10. Ustno poročilo upravnega odseka o letnem poročilu deželnega odbora: § 6. Občila.

10. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über den Rechenschaftsbericht des Landesausschusses: § 6. Communicationen.

Poročevalec Jelovšek:

Cast mi je v imenu upravnega odseka poročati o § 6. deželnoodborskega letnega poročila „občila“.

Držal se bom pri svojem poročilu pregovora. „Čas je zlato“ ter bom poročal, kolikor mogoče, na kratko.

Najprej mi je v imenu upravnega odseka omeniti neko točko. Kakor znano, je žandarmerija ali orožništvo dobra institucija, ki v vsakem oziru zasluži vso pohvalo ter osobito pri cestah stori veliko, da se policijski red kolikor mogoče natančno izpolni, vendar se je v upravnem odseku povdarjalo, da se sem ter tje po mladih orožnikih napravljajo ovadbe, ki morda niso na pravem mestu in ki često samo okrajnim glavarstvom in cestnim odborom napravljajo nepotrebne dela in pisarij. Jaz govorim le o mladih orožnikih, ki služijo še-le par let in ne rečem, da bi istotako postopali starejši. Ko tak mlad orožnik vidi na cesti rampo, ki je še prav dobra, ampak zdi se mu, da je slaba, on najde, da je spodnji breg postavljen nižje, kakor zgornji in takoj napiše ovadbo na okrajno glavarstvo, da ni rampe in to ukaže potem cestnemu odboru, da ima stvar v osmih dneh popraviti.

Prepričan sem, da s tem ni nameravano nič slabega, ampak slabo je to, da se pri okrajnih glavarstvih in cestnih odborih vsled tega čas trati in zato mi je upravni odsek naročil, da izrečem do c. kr. deželne vlade namigljaj, da bi potem okrajnih glavarstev mlajše orožnike opozorila, da ne bodo po nepotrebem z ovadbami nadlegovali okrajnih glavarstev in cestnih odborov.

Dalje se je v upravnem odseku povdarjal še drug slučaj.

Tam na Vipavskem, v Hrušici se nahaja nek strm klanec, tako imenovani „Turški klanec“. Po njem vozijo Vipavci z ubogimi konjički črešnje brez priprege. Ko pa pridejo do tistega mesta, pa ne morejo brez priprege do vrha; in tako navadno pusté prvi voz spodaj, izprežejo konje in potem drugi voz s priprego spravijo do vrha; potem pa konje zopet izprežejo, pusté tam voz in gredó spet po drugi voz. To je po cestno-policijskem redu prepovedano in kaznjivo, tudi upravni odsek je uvidel, da je to postopanje nepostavno.

Vendar pa bi bila to velika težava za ljudi, ako bi se ta predpis strogo izvrševal. To bi bil za ljudi silen udarec in zato imam v imenu upravnega odseka c. kr. deželno vlado naprositi, da morda ukrene kako spremembo cestno-policijskega reda ali pa, da dá vsem okrajnim glavarstvom migljaj, da ne bodo prestrogo postopali proti tistim revežem.

V generalni debati nimam ničesar omeniti in predlagam, da se prestopi v specijalno debato.

Deželni glavar:

Otvorjam splošno razpravo

K besedi se je oglašil gospod poslanec grof Barbo.

Abgeordneter Graf Barbo:

Vor circa zwei Jahren ist das Bergwerk Johannesthal neu in Betrieb gesetzt worden. Eigenthümer desselben ist der Kaufmann Josef Paulin von Laibach.

Seitdem dieser Bergbau in Betrieb gesetzt wurde, gehen allmonatlich hunderte und hunderte von Fuhrern mit Kohle vom Bergbaue nach Treffen. Dies wäre an und für sich ein sehr erfreuliches Moment, nachdem erstens die Leute dort an Fuhrlohn verdienen, anderseits sich zeigt, daß die Kohle gut ist, da sie in Laibach abgesetzt wird, und drittens dadurch der beste Beweis geliefert wird, daß sich auch eine Bahn von dem Kohlenbergbau anschließend an die Unterkrainger Bahnen rentieren würde, nachdem ja die jetzt bestehende Fracht per Achse sehr theuer ist. Nun haben die starken Zufuhren auch eine Schattenseite. Dadurch nämlich, daß hunderte und hunderte Fuhrer allmonatlich diese Straße benützen, namentlich schweres Fuhrwerk und zur Zeit, wo schlechte Witterung ist, wo die Leute mehr Zeit haben und sich nicht in der Wirtschaft beschäftigen können, wird die Straße furchtbar eingeschnitten und ruiniert. Es ist ein Jammer, die Straße im Frühjahr oder Herbst anzusehen gegenüber dem Zustande, wie er vor wenigen Jahren bestand.

Der Bezirk Rassenfuß besaß noch vor wenigen Jahren die besten Straßen, jetzt ist aber diese Straße eine der schlechtesten geworden. Es betrifft dies theilweise die Bezirksstraße von der Bezirksgrenze bis an die Landesstraße, theilweise die Landesstraße von diesem Punkte an bis Treffen. Die Landesstraße läuft durch den Bezirk Rassenfuß und durch Treffen.

Im Gesetze vom Jahre 1889 haben wir nun die Bestimmung des § 21, wonach einzelne Interessenten, worunter namentlich Bergbau-Unternehmungen genannt werden, wenn eine außergewöhnliche Benützung einer Straße stattfindet, zu einer Beitragsleistung entsprechend der Straßenbenützung herangezogen werden können.

Der Straßenausschuß von Rassenfuß hat nun von dieser Bestimmung Gebrauch gemacht und sich an den Besitzer des Kohlenbergbaues mit der freundlichen Einladung herangewandt, er möge für diese von ihm so stark benützte Straße einen Beitrag leisten. Dies geschah bereits vor mehr als einem Jahre. Der Besitzer hat es aber für gut befunden, darauf gar keine Antwort zu geben. Der Straßenausschuß war nun so liebenswürdig, die freundliche Einladung zu wiederholen, aber mit dem gleichen Erfolge. Nun bestimmt § 21, daß wenn eine Einigung zwischen dem Besitzer und dem Bezirksstraßenausschuße nicht zustandekommt, der Landesausschuß zu entscheiden hat, wie viel der Betreffende zur Straßenerhaltung beizutragen hat. Der Straßenausschuß hat daher vor mehr als einem halben Jahre sich mit einer Eingabe an den Landesausschuß gewendet und erfucht, den Unternehmer zu verhalten, den entsprechenden Beitrag zu leisten. Auf diese Eingabe ist aber bis heute keine Antwort erfolgt und zwar, wie ich gehört habe, aus dem Grunde, weil mittlerweile ein Besitzwechsel eingetreten ist, so daß es zweifelhaft ist, wer der gegenwärtige Besitzer sei.

Ich glaube, daß die Finanzbehörden bei solchen Fällen niemals Scrupel haben, sondern immer Jemand

zu erwischen wissen. Da sollte sich der Landesausschuß ein Muster nehmen und Jemand herausfinden, an den man sich halten kann.

Es ist richtig, daß gegenwärtig nicht bekannt ist, wer der Besitzer ist; aber bis December v. J. war diese Frage nicht zweifelhaft, bis dahin war der Besitzer der Kaufmann Josef Paulin von Laibach; daher hätte der Landesausschuß sich an diesen zu halten gehabt. Diese Sache ist umso wichtiger, als ein großer Theil der bezeichneten Straße Landesstraße ist und die Auslagen hiefür das Land treffen.

Ich weiß nicht, ob auch der Bezirksstraßen-Ausschuß Treffen mit einer solchen Eingabe an den Landesausschuß herantreten ist; aber es wäre des Letzteren Sache, auch ohne eine solche Eingabe etwas in dieser Richtung zu veranlassen.

Ich werde keinen Antrag stellen, sondern ersuche nur den Landesausschuß, daß er in dieser Richtung möglichst rasch und energisch vorgehe.

(Odobranje. — Beifall.)

Deželni glavar:

Ekselenca gospod deželni predsednik ima besedo.

C. kr. deželni predsednik ekselenca baron Hein:

Na izvajanja častitega gospoda predgovornika bom z nekaterimi besedami reflektiral.

Avstrija je bila vedno na glasu, da mora najprej kak dvorni svetnik ponesrečiti, predno se kak ukaz izda, da se na cestah in v splošnem prometu to popravi, kar je treba. V tem oziru, mislim, da je z veseljem pozdraviti, da žendarmerija izpolnjuje svojo dolžnost s požrtvovalnostjo in po najboljše vednosti in vesti in da opozarja na nedostatke, kateri odpomoči zahtevajo. Ako v nekaterih slučajih ta naznanila, ki so se vložila pri različnih okrajnih glavarstvih, niso utemeljena, je stvar cestnih odborov o tem sklepati in okrajnemu glavarstvu vzroke naznani, zakaj da ni cestni odbor v položaju ustreči dotičnim zahtevam okrajnega glavarstva, in ako je prepričanje cestnega odbora utemeljeno, potem okrajno glavarstvo gotovo ne bo zahtevalo, da se na cesti kaj naredi, kar v interesih prebivalstva ni potrebno.

V tem oziru vzamem na znanje izvajanja gospoda referenta in bom potrebno ukrenil, da okrajna glavarstva ne bodo zahtevala rečij, ki niso v razmerah utemeljena.

Kar se pa tiče § 11. cestno-policijskega reda, se pa meni zdi, da je treba gledé na tiste izvanredne razmere, ki so na cesti v Hrušici, cestno-policijski red nekaj spremeniti; in ker se sedaj policijski red sploh pregleda in ima deželna vlada intencijo novi policijski red izdati, je mogoče pri tem pregledu se ozirati tudi na željo, katero je sedaj gospod referent v visoki zbornici izustil. Sedaj pa leži ta stvar, namreč načrt novega cestnega policijskega reda, ki je od dežele že dogotovljen, pri ministerstvu.

Ako je pa mogoče, se bom oziral na tisto željo v tem smislu, da se § 11. cestnega policijskega reda tako spremeni, da se za slučaje, v katerih je opravičeno, da ostane voz na cesti — mislim le za nekoliko minut, ali pa k večjemu za pol ure, potrebne izjeme določajo.

(Klici: — Ruže: — Dobro!)

Deželni glavar:

Želi kdo besede?

Gospod poslanec Pfeifer ima besedo.

Poslanec Pfeifer:

Ker ni primernege mesta pri posameznih točkah § 6. v nadrobni razpravi, naj mi bo dovoljeno, da stavim predlog, katerega mislim staviti, v splošni razpravi.

Ko se je pred par leti preložila zagrebška državna cesta pri Čatežu, so občine Crklje, Čatež, Velika dolina in mestna občina Brežice pričakovale, da bo država zgradila prepotrebni most čez Savo med Brežicami in Čatežom iz strategičnih in narodno-gospodarskih ozirov. Omenjeni most je silno velike važnosti in prepotraben za živahni promet mej Kranjsko in Hrvatsko. Sicer so trije brodovi: pri Mosteku, Brežicah in Čatežu. Ali pri veliki vodi se ni mogoče prepeljavati ter je ves promet ustavljen; pri majhni vodi se pa ne more do kraja zaradi prodaja; ljudje, živina in vozovi obtičje in morejo le po ozki deski priti do zaželjenega cilja.

Ker je Sava državna reka, je občina Brežice pri ministerstvu vložila prošnjo za zgradbo mostu čez Savo. Umestno je, da se tudi Kranjska dežela zanima za to prepotrebno zgradbo in torej predlagam:

„Deželni zbor skleni:

Deželni odbor se pozivlje, da c. kr. vladi toplo priporoča zgradbo mostu čez Savo med Čatežem in Brežicami.“

Deželni glavar:

Želi kdo besede o tej resoluciji?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Torej bomo precej glasovali o tej resoluciji, predno prestopimo v nadrobno razpravo.

Gospodje poslanci, ki se strinjajo s to resolucijo, izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Sprejeto.

Želi še kdo besede v splošni razpravi?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, prestopimo v nadrobno razpravo.

Da se bo obravnava bolj točno vršila, bi prosil gospoda poročevalca, da kliče samo številke posameznih točk, gledé katerih nima nič omeniti; go spode poslance pa prosim, da se pri dotičnih številkah, pri katerih želé govoriti, oglasijo za besedo, sicer se bo dotična točka smatrala sprejeta.

Poročevalec Jelovšek:

(Skliče marg. št. 1—3, ki se vzamejo na znanje. — Ruft die Marg. Nr. 1—3 auf, welche ohne Debatte zur Kenntnis genommen werden.)

Marg. št. 4!

Deželni glavar:

Gospod poslanec Božič ima besedo.

Poslanec Božič:

Slavni zbor! L. 1896. je bilo sporočilo c. kr. ministerstvo za notranje zadeve, da bo prispevalo za vzdrževanje ceste Kalec-Idrija po 4000 K na leto dotlej, dokler se ne bo ta cesta sprejela med državne ceste. Ta termin pa se je določil tako, da se bo ta cesta šele takrat sprejela med državne ceste, kadar bodo stroški za zagrebško cesto pokriti. Tisti troški so tudi v resnici pokriti in deželni zbor je pred dvema leti sklenil resolucijo, da se pozivlje vlada, da naj, ker so ti pomisleki prenehali, čim preje to cesto sprejme mej državne ceste in tako idrijski in logaški cestni odbor razbremeniti.

To se do danes žalibog še ni zgodilo, ampak nasprotno je ministerstvo prišlo z drugim izgovorom, namreč da bo sedaj napraviti nov projekt, da se cesta v primerni stan postavi, predno se jo podržavi in da treba tudi dotična sredstva ustavnim potem zagotoviti. Eno ali drugo bi se bilo morda že lahko zgodilo, kajti cesta ni v tako slabem stanu, da bi bilo treba posebnih preuredb. na drugi strani pa je imela vlada priliko, da isti znesek za vzdrževanje ustavnim potem zagotovi. Meni ni znano, ali se je to zgodilo ali ne. Mislim pa, da to ni zadržek, da ne bi mogla vlada svojih nadaljnjih korakov pospešiti, ker je lahko mogoče, da se bo ta stvar, kakor gre sploh počasi z načrti, še dolgo zavlačevala, ter ne leži v tem noben vzrok, zakaj ne bi vlada popolni prispevek za vzdrževanje dotične ceste na-se prevzela, kajti tako trpi le cestni okraj idrijski in logaški krivico, ker mora vsako leto 200—300 K iz svojih sredstev pokrivati. Opravičen je torej cestni odbor zahtevati, da, ako država odlaša uvrščenje ceste mej državne ceste, da pa vsaj dotlej, dokler se to ne bo zgodilo, dotični prispevek od 2000 gld. ali 4000 K zviša do tiste svote, katero vzdrževanje v resnici stane.

Vsled tega si usojam predlagati visokej zbornici sledečo resolucijo, katero toplo priporočam:

„Deželni zbor skleni:

Deželnemu odboru se naroča, da se obrne do cesarske vlade, naj izdela potrebne načrte in potem podržavi deželno cesto Kalec Idrija, dotlej pa okrajnima cestnima odboroma v Logatcu in Idriji državno podporo za toliko zviša, kolikor vzdrževanje te deželne ceste stane.“

Ker mi je že beseda podeljena in ker se ravno nahajamo pri marginalni številki 10, usojal bi si staviti do gospoda deželnega glavarja, kot referenta v

cestnih zadevah v deželnem odboru neko vprašanje. Leta 1896. razpravljalo se je v visoki zbornici v zadevi zgradbe Žirovske ceste, in se je deželni odboru naročilo takrat, da vse potrebno ukrene, da načrte pregleda in da v prihodnjem zasedanju stavi visokej zbornici nadaljne predloge. Slično naročilo dobil je deželni odbor tudi v seji dne 15. februarja l. 1898. in ker se ni bilo vkljub temu naročiloma nič zgodilo ponavljal je deželni zbor to svojo resolucijo in v seji dne 21. aprila l. l. proseč, da sklep z dne 16. januarja l. 1895. oziroma 15. februarja l. 1898., izvrši, in da deželni odbor v prihodnjem zasedanju zanesljivo o tem poroča. V letnem poročilu deželnega odbora ne nahajam pa nikjer nobenega poročila o tej cestnej zadevi, in ker mi tudi ni znano, ali namerava deželni odbor morda v tem kratkem zasedanju predložiti še kako posebno poročilo o njej, usojam si vprašati gospoda deželnega glavarja kot referenta v cestnih zadevah, ali more pojasniti, kaj se je s to stvarjo v zadnjih letih zgodilo?

Deželni glavar:

Jaz smatram to vprašanje kot interpelacijo, na katero bom odgovoril v prihodnji seji, ker se moram prepričati, kako daleč je ta stvar prispela.

Želi kdo besede o resoluciji gospoda poslanca Božiča?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, prosim glasovati.

Gospodje, ki pritrjujejo tej resoluciji, izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Sprejeto.

Želi še kdo besede k marginalni št. 4.?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, sprejeta.

Poročevalec Jelovšek:

(Skliche marg. številke 5—8., ki se vzamejo na znanje. — Ruft die Marg. Nr. 5—8 auf, welche zur Kenntnis genommen werden.)

Marg št. 9.!

Deželni glavar:

K tej točki se je oglasil k besedi gospod poslanec Schweiger.

Poslanec Schweiger:

V § 6. ne najdem poročila o cestnem okraju metliškem, vendar sem se pa oglasil k besedi, da ponovim svojo prošnjo glede preložitve klanca „pod oskužco“.

Ta klanec leži na okrajni cesti, ki drži iz Metlike v Dražice. Deželni zbor je že sprejel dotični moj predlog gledé preložitve tega klanca in je dal deželni odboru nalog, da to delo tudi reši. Žal, da deželni odbor tega do danes ni storil.

Naj mi dovoli Njegova eksclenca gospod deželni predsednik, da tudi njega navedem kot pričó. On se je pred nekoliko časom sam peljal iz Metlike v Dražice in iz Dražic nazaj v Metliko in sicer ravno po tem klanecu, in tukaj se je na lastne oči prepričal, kako nevaren in naravnost vratolomen je ta klanec in gotovo tudi on meni pritrđi, če zopet povzdignem svoj glas in prosim deželni odbor, da cesto kakor hitro mogoče popravi oziroma preloži. Promet čez ta klanec je jako živahen. Ne samo, da ga dražiške občine rabijo za navadno vožnjo, ampak posebno rabi ta klanec tudi za prevažanje vina.

Vsaj je znana tudi v Ljubljani metliška kapljica in največji kontingent dajejo za to vino ravno dražiške občine in vse to vino se mora ravno čez ta nevarni klanec prevažati. Dalje je tisti klanec oziroma tista cesta edina vez, ki veže Kranjsko s sosedno Hrvatsko oziroma z velikima občinama Vivodina in Krašica. Neštevilne vasi teh dveh občin so v ozki in živahni dotiki z metliškim mestom.

Tam kupujejo in prodajajo in obiskujejo številne semnje v Metliki, Črnomlju, Semiču in Črmošnjicah in ves ta promet mora iti skozi Dražeče po tem klanecu.

Ti dve imenovani hrvatski občini ste tudi vino rodni in večinoma gre to vino čez ta klanec v Metliko.

Vivodinska sosedna občina je imela tudi tak grd in nevaren klanec, ampak tega so že zdavnaj preložili in veselje je voziti se od naše meje skozi Vivodino naprej v Hrvatsko.

Tedaj vse to glasno govori in prosi za preložitve tega klanca.

Če pa vprašam, zakaj deželni odbor še ni ugodil danemu mu nalogu, se mi odgovori: „Nimamo potrebnih inženirskih močij.“

Žal, da moram pritrđiti, da je res tako, ampak znabiti bi se dalo tako opomoči, da bi deželni odbor stopil v dogovor s kakim drugim inženirjem, in sicer z inženirjem, ki je na jako dobrem glasu, ki je veččak in vesten in po primerno jako nizki ceni izvrši tak projekt, to je namreč inženir Smrekar v Sevnici.

Ne bom stavil nobenega konkretnega predloga, ampak le ponavljam prošnjo, da deželni odbor tem ali onim potem preskrbi, da tisti nevarni klanec vendar enkrat popravi in preloži.

Imam pa še nekaj na srcu. Neki župan na desni strani Save je meseca aprila t. l. izdelal občinsko pot, merjajočo več sto in sto metrov in dal dotičnim občanom nalog, da marajo cesto popraviti do 15. junija t. l., če ne, je zagrozil, da bo popravljalo delo dal na javno dražbo. Seveda smem izdati to tajnost, da se živa duša ne briga za ta ukaz in zakaj? Gospodje pač spoznajo, da ta nalog ni primeren, da bi kmetje sedaj ob času, ko je na polju toliko dela, popravljali cesto, tem manj, ker ta nalog nasprotuje odloku deželnega odbora z dne 28. junija 1873, kateri odlok naroča cestnim odborom, da naj

se ceste popravljajo v primernem času, to je v pozni jeseni ravno pred zimo in pa v zgodnjem pomladanskem času.

Zatorej prosim deželni odbor, naj bi on hotel potom naredbe ali sploh drugače opozoriti cestne odbore in tako tudi županstva na dotični svoj odlok, ki določuje čas, ki je najbolj primeren za popravljanje cest in potij.

Deželni glavar:

Želi še kdo besede?

Gospod poslanec Lenarčič ima besedo.

Poslanec Lenarčič.

Gledé zadnje opazke gospoda župnika Schweigerja bi bil jaz tega mnenja, da bi se, ako bi se njegovi želji ustreglo, dalo tistim ljudem, ki imajo ceste popravljati, nekako potuho. Mogoče je, da je dotični župan prav proti temu grešil in gotovo je mnogo časa preteklo, predno se je čutil prisiljenega, da izda ta svoj ukaz.

Jaz torej mislim, da naj bi deželni odbor dotični svoj ukaz izdal v tako mili obliki, da ne bo župan vplašen v slučaju potrebe v prihodnje take ukaze izdajati.

(Poslanec Schweiger: — Abgeordneter Schweiger: „Sploh županstvom, ne samo tistemu.“)

Deželni glavar:

Želi še kdo besede?

Gospod poslanec dr. Žitnik ima besedo.

Poslanec dr. Žitnik:

Visoka zbornica!

Že od l. 1886. naprej se skoro vsako leto v tej visokej zbornici razpravlja o nekej cesti v Suhej krajini od Hinj do Žvirče. Deželni zbor je že v raznih resolucijah deželnemu odboru naročal, naj vendar izdela načrte za to cesto, katero je deželni zbor že l. 1887. pripoznal kot potrebno in vendar se še do dandanes ta stvar ni izvršila.

Imel bi danes priliko veliko govoriti, toda ker vem, da itak vse to ne pomaga, zato ponavljam le resolucijo, ki sem jo stavil tudi lansko leto in sicer zato, ker ne najdem nobenega sporočila o tej stvari in pa da stvar popolnoma pod klop ne pade.

Resolucija se glasi:

„Deželni zbor skleni:

Deželnemu odboru se naroča, da gledé zgradbe okrajne ceste Hinje-Žvirče, oziroma Hinje-Ambrus izvrši potrebne obravnave z udeleženci ter izposluje izjave oblastev iz javnih in vojaških ozirrov, kakor to veleva § 22. deželnega zakona iz l. 1889., dež. zak. št. 17.“

Še eno stvar bi tukaj omenil, ki je jako važna, to je namreč zadeva gledé mostu čez Krko pri Dobravi. Saj gospodje tovariši se spominjajo, koliko se je v tej zadevi razpravljalo. Predlagalo se nam

je obširno poročilo. Vendar stvar še vedno ni prišla do konca in zato, da ne bo zaspala, predlagam resolucijo, katero je deželni odbor že večkrat sklenil in ki se glasi:

„Deželni zbor skleni:

Deželnemu odboru se naroča, da nadaljuje obravnave z dotičnimi okrajnimi cestnimi odbori in udeleženci gledé zgradbe mostu čez Krko pri Dobravi ter izposluje izjavo oblastev iz javnih in vojaških ozirrov, kakor zahteva § 22. deželnega zakona iz l. 1889., dež. zak. št. 17.“

S tem si dežela ne bo naložila nobenih bremen, ampak gre se za to, da bo deželni odbor vendar že enkrat o stvari razsodil.

Deželni glavar:

Želi kdo besede o resolucijah gospoda poslanca dr. Žitnika?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, prosim glasovati, in sicer najprej o prvi resoluciji gospoda poslanca dr. Žitnika gledé ceste Hinje-Žvirče.

Gospodje, ki se strinjajo s to resolucijo, izvolijo obsedeti.

(Obvelja. — Angenommen.)

Sprejeta.

Gospodje poslanci, ki pritrjujejo drugi resoluciji gledé mostu čez Krko pri Dobravi, izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Tudi ta resolucija je sprejeta.

Ima še kdo kaj omeniti gledé marg. št. 9?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, — sprejeta.

Poročevalec Jelovšek:

(Skliče marg. 10.—28., ki se brez razgovora vzamejo na znanje. — Ruft die Marg. Nr. 10—28 auf, welche ohne Debatte angenommen werden.)

Marg. št. 29!

Deželni glavar:

Gospod poslanec dr. Schaffer ima besedo.

Abgeordneter Dr. Schaffer.

In der eben in Verhandlung stehenden Marginalnote 29 finden die Herren den Bericht über die Ausführung des Beschlusses vom 26. März 1900, welchen das hohe Haus über Antrag meiner Wenigkeit einstimmig angenommen hat. In diesem Beschlusse ist einerseits der Befriedigung Ausdruck gegeben worden, dass in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. Februar 1900 endlich eine umfassende Regierungsvorlage, betreffend die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest, eingebracht wurde. Andererseits nahm das hohe Haus bei dieser Gelegenheit Anlass, seiner zuversichtlichen Erwartung Ausdruck zu geben, dass diese wichtige Angelegenheit sowohl seitens des Reichsrathes, als auch der Regierung der baldigen Erledigung werde zugeführt werden.

Die Ereignisse, die wir seither erlebt haben, haben glücklicher Weise diesen Erwartungen im vollen Umfange Rechnung getragen und in verhältnismäßig rascher Zeit ist es gelungen, diese wichtige Eisenbahnvorlage, für welche der krainische Landtag bei so vielen Gelegenheiten und in den verschiedensten Formen eingetreten ist, zum gedeihlichen Abschlusse zu bringen. Es war dies eine ebenso patriotische, als verdienstvolle That der verfassungsmäßigen Körperschaften, wie der Regierung und einzelner Persönlichkeiten.

Nachdem unser Landtag, bevor diese Eisenbahnvorlage zur Thatsache wurde, sich so oft dafür ausgesprochen hat: sie möge zur Thatsache werden, darf er auch im jetzigen Momente nicht schweigen, wo dieses Werk unmittelbar der Verwirklichung entgegengeht und bereits an verschiedenen Punkten in Angriff genommen worden ist. Zudem ich der Ansicht bin, daß eine weitere Begründung des Antrages, den ich stellen werde, nicht nothwendig ist, glaube ich in den Intentionen sämmtlicher Abgeordneten zu handeln, wenn ich in Uebereinstimmung mit dem citierten Landtagsbeschlusse vom 26. März 1900 mir heute erlaube, nachstehenden Antrag zu stellen:

„Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag des Herzogthums Krain begrüßt es mit hoher Befriedigung, daß die in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. Februar 1900 eingebrachte Regierungs-Vorlage betreffend die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest seither bereits ihre verfassungsmäßige Erledigung gefunden hat und spricht bei diesem Anlasse dem h. Reichsrathe, der k. k. Regierung und allen beim Zustandekommen dieses Werkes theilgenommenen Personen den Dank des Landes aus.“

Deželni glavar:

Želi še kdo besede?

Gospod poslanec Lenarčič ima besedo.

Poslanec Lenarčič:

Jaz se popolnoma strinjam s predlogom gospoda dr. Schafferja in z veseljem pozdravljam ta čin vlade in državnega zbora, da se je vendar enkrat vroča želja tako rekoč vsega avstrijskega prebivalstva izpolnila in zato bom tudi z veseljem za to izjavo glasoval. Opozarjam pa pri tej priliki na neko okolnost, ki je z drugo zvezo s Trstom v nekaki zvezi in to je okolnost gledé daljnih zvez Trsta z inozemstvom. Gledé te zveze z inozemstvom je neka velika pomanjkljivost, nekaj gnjilega konstatovati. Ne vem, komu pripada krivda gledé nezadostnih zvez; na eni strani gledé juga, na drugi gledé severa. Na jugu je ta okolnost merodajna, da sta dve parobrodni društvi Lloyd in Adria zvezani po pogodbi, da imata nekak kartel mej seboj, da monopolizirati ves promet, ki se ima iz naših pristanišč in posebno iz Trsta vršiti, kar ima jako slabe posledice za marsikateri izvoz. Imel sem že na drugem mestu priliko opozoriti, da je zlasti za eksport našega lesa v prometu tako čudno skrbljivo, da ni tako mogoče izpeljavati lesa iz Avstrije, kamor je namenjen, kakor bi bilo potrebno in vse moledovanje pri paro-

brodskih družbah mnogokrat nič ne pomaga. Jaz sam sem bil v takem položaju in prišel sem do zaključka, da se je treba obrniti na najvišje mesto. Le direktnemu posredovanju Nj. ekselence trgovskega ministra se imamo zahvaliti, da se je nedostatek odpravil, ki se sicer ne bi bil dal odpraviti.

Naročilo, katero je došlo avgusta meseca lanskega leta za takojšnjo izvršbo, izvršiti se je dalo deloma še le v oktobru in zadnji del še le letos meseca marca in morda bi bil čakal do prihodnjega leta, ako se ne bi bil direktno obrnil na trgovskega ministra.

Opozorim torej tudi iz tega mesta, da bi v podobnih slučajih najbolje kazalo, da se prizadeti obrnejo na najvišje mesto, ako hočejo doseči vspeh.

Se na neko drugo okoliščino bi pri tej priliki opozoril, namreč na zvezo Trsta z Angleškim, z Londonom. Tako čudna zveza, kakor jo ima Trst z Londonom, se res ne dá kmalu najti, tako da človek ne ve, kedaj dobi kako zvezo z Angleško in da blago, katero bi bilo imelo pred tremi tedni na Angleško oditi, še danes v Trstu čaka, dokler se pokaže prilika, da se v London odpravi. Tukaj je zopet nekoliko kriv tržaški trgovec sam, ker se ne ozira na druge parobrode, ki prihajajo v Trst in jim ne daje zaslužka, ampak prepusti Adriji monopol, da dobiva tvarino za izvoz in vsled tega je torej nemogoče, da bi se, kakor rečeno, izvažalo točno in hitro in pripeti se prelahko, da se osnovane zveze z inozemstvom popolnoma pretrgajo vsled nedostatne zveze. V tem pogledu bi opozoril visoko vlado, da paznim očesom motri te zadeve in odpravi, kar je slabo, kajti vlada ima velik vpliv in lahko stori, da bo zveza z inozemstvom taka, kakor bi morala biti.

Deželni glavar:

Želi še kdo besede?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, — gospod poročevalec?

Poročevalec Jelovšek:

Z veseljem pozdravljam predlog gospoda poslanca dr. Schafferja, nadalje pa moram k temu paragrafu še sledeče pripomniti: V upravnem odseku se je govorilo o čudnih tarifih pri državnih železnicah. Tako je plačati v Škofjo loko 26 kr. in v Medvode ravno toliko. In tako trpé bližnji kraji, ter se izletniki premišljajo, ali bi ostali v Medvodah, ali se naprej peljali, in tako so gospodje v upravnem odseku nasvetovali, da naj bi se železniško ministerstvo naprosilo, da na državnih železnicah za lokalni promet uvede drugačne tarife. V drugem pa prosim, da se ta marginalna številka sprejme na znanje.

Deželni glavar:

Glasovati nam je sedaj o resoluciji gospoda poslanca dr. Schafferja in prosim gospode, ki se z njo strinjajo, da izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Resolucija je enoglasno sprejeta.

Gospod poslanec Ažman ima besedo.

Poslanec Ažman:

Visoka zbornica!

Oglasil sem se pri „občilih“, ker bi rad opozoril na neko za gorenjsko stran prav važno reč. — Zadeva gledé druge železnične zveze s Trstom, ki se je vlekla dolgo let po državnem zboru in po skoraj vseh deželnihi zborih tostran Litave in se je tudi v našem deželnihi zboru mnogokrat obravnavala — ta zadeva je zdaj dozorela do konca.

Med vsemi predlaganimi progami izvolila in določila se je tako imenovana Bohinjska železnica. Četudi bo ta črta zadela le malo Kranjske dežele, zadela bo vendar obrtno najbolj razvite, in po naravnih lepoti najbolj sloveče kraje naše dežele. Zadela bo velike tovarne na Savi, kjer že zdaj dela blizu 1500 delavcev, zadela bo naš prekrasni Bled in naš divni Bohinj, zadela bo velike cesarske gozde na Pokluki, Jelovci in Mežaklji.

Ko tedaj to železnico gotovo dobimo, je naša dolžnost, da se prizadevamo dobiti od nje kar največ koristi za našo deželo.

Korist železnice pa je v prvi vrsti odvisna od dobro in ugodno razpostavljenih postaj. V tem oziru je bil prvotni od železniškega ministerstva izdani načrt prav posebno ugoden, kajti oziral se je na vse večje ob progi ležeče kraje in na njih prometna središča. Tako je bila zaznamovana velika postaja Bled precej pod vasjo Spodnje Gorje, kjer se stekajo vsa pota in ceste z obraščenih gora. Dalje so bile načrtane velike postaje na Bohinjski Beli in na Nomeni. S tem načrtom so bile vse občine, kolikor sem zvedel, prav zadovoljne, razun Blejske, ki je hotela imeti svojo postajo bližje jezera. In res se je Blejski občini na ljubo postaja iz Spodnjih Gorij premaknila kakih 400 *m* nižje proti vasi Rečici. Proti taki preložitvi je ugovarjala občina Gorjanska in je svoj ugovor tudi pisмено predložila komisiji, ki je konec meseca julija lanskega leta pregledovala progo.

Dovoljujem si dotični sklep Gorjanske občine v glavnih potezah prebrati. Občina Gorjanska je namreč v seji dné 8. julija 1900 tako govorila:

(bere: — liešt:)

„1. S tem, da bode kolodvor kakih 400 *m* nižje stavljen, zgubi naša občina kolikor toliko uzornosti, Blejska občina pa ne pridobi s tem nobene ugodnosti.

2. Po starem načrtu sta proga in kolodvor izpeljana skozi in skozi po bolj trdem svetu, in ker bode tukaj „Wasserstation“, je po prvotnem načrtu ugodneje zaradi stalnega in močnega vodnega dotoka, kateri se z malimi stroški brez kakih posebnih strojev dá uporabiti. To govori tudi v tem oziru, ker pridejo v poštev manjši stroški.

3. Tukajšnja občina obsega blizu 25.000 oralov sveta, od tega ima kranjski verski zaklad do polovice teh gozdov dobro zaraščenih, iz katerih se velike množine različnega lesa izvažá na kolodvor in ima tukaj veliko žago.

Industrija in produkcija je sploh jako razvita v tej občini, kjer je šest žag, šest mlinov, pet kovačev za orodje in živinske zvonce, kateri vsi eksportirajo; potem fužine Kranjske obrtniške družbe v Radovni in drugi različni obrti in trgovine.

Jako ugodna za razširjanje industrije je v tej občini voda Radovna z izdatno močjo, ki ima v najmanjem stanu še 6 *m*³ v sekundi, v Radovniški dolini se bodeda radi ugodne lege nedvomno industrija in eksport vzdignila. Temu nasproti nima Bled tako razvite industrije in tako bode ostajalo zaradi bližnjih kolodvorov sedanjega v Lescah in projektiranega na Bohinjski Beli za tukajšnji kolodvor malo tovarnega blaga.

Tukajšnja občina šteje do 2500 prebivalcev, katerim je bližnji kolodvor bolj priročen.“

Ali temu ugovoru se ni ustreglo, ampak zgodilo se je nekaj čisto nepričakovanega. Postaja Bled se je premaknila od vasi Rečica, kakih 1500 *m* proti jugu na zahodno stran Blejskega jezera, kakih 40 *m* visoko nad jezersko gladino v breg nad tako imenovano „Rusko vilo“.

Ta prememba pa se je zgodila iz edinega razloga, da bi bil od te postaje lep razgled na Blejsko jezero in njega okolico.

Prašam pa, ali se mar železnice in postaje zidajo zavoljo lepega razgleda in ne v korist ljudstva, ki zanje prispeva? Ali naj se streže le tujcem in letovičarjem, domače ljudstvo naj se pa zanemarja? Kjer se to more zgoditi brez škode za ljudske koristi, naj se zgodi, ali da bi zavoljo letovičarjev trpelo gorenjsko ljudstvo tako občutljivo škodo in preziranje, tega ne razumem. In ta razgled na Blejsko jezero je tudi dvomljive vrednosti.

Ako bo res na označenem mestu velika postaja za blago in ljudi, bo na postaji stalo vedno mnogo vagonov in bo tako razgled neprijetno zaprt; potem človek pri vstopu in izstopu ne utegne dosti ozirati se, ker ima več ali manj prtljage s saboj in ga moti slovo ali pozdrav s prijatelji. In ta razgledna postaja, če ji hočemo tako reči — bi imela ceno in pomen le kake štiri mesece, dokler namreč sezona traja; po zimi bi se zanj ne zanimal živ človek. — Zdaj pa pomislimo: Kakor smo približno izračunali, bi edina gorjanska občina imela prometa v blagu do blizu 1000 vagonov (samo iz cesarskih gozdov bi prišlo okoli 500 vagonov lesa), za kar bi se potrebovalo okoli 1500—2000 težkih vozov. In ta promet bi se pozneje še pomnožil. In vsi ti tisoči vozov bi morali voziti skoraj pol ure dalj po leti in po zimi in leta in leta le zavoljo te razgledne postaje. Treba je potem še pomisliti, da so pri Spodnjih Gorjih in pri Rečici že izdelane dobre ceste, ko bo treba do nameravane postaje zidati z velikimi stroški nove ceste.

Naj me pa nihče napačno ne ume. Mi želimo našemu Bledu ves mogoči napredek, mislimo pa, da se le koristi dajo doseči tako, da ne bodo Gorjanci oškodovani. Naj se naredi Blejcem zaželjena postaja nad „Rusko vilo“, kjer bi pa zadostovala postajica, ki bi itak le po leti imela pomen. Za

Gorjansko občino pa je potrebno, da se iz že imenovanih razlogov naredi postaja v Spodnjih Gorjah, ali če že to ni mogoče, vsaj na Rečici, naj si bo že potem za Grimšicami ali za Rečiško cerkvijo.

Ta razgledna postaja pa ni naredila zmešnjave le za Gorjansko občino, ampak naredila je tudi jako ne ljubo in škodljivo premembo za Bohinjsko dolino. — Če bi namreč pri tem ostalo, da se naredi razgledna postaja, potem, pravijo inženirji, ne more biti postaje na Bohinjski Beli, kjer bi bilo preblizo, ampak bi mogla biti samo postajica. S tem pa bi bila zopet tepena Bohinjska Bela, ki bi bila primorana svoje blago voziti ali v Struge, poldrugo uro daleč, ali pa v Sako, eno uro daleč.

Ravno to velja za veliko vas Nomen, kamor teži tudi Gorjuše in Koprivnik in vsa zgornja Bohinjska dolina. Nameravana postaja v Stengah bi koristila le eraru, ki tje dobiva svoj les iz gorâ; — sicer pa razun ogljarskih bajt ni nobene hiše blizo več kot eno uro daleč.

Tu se mora zopet opomniti: če erar potrebuje tam postaje in če je potrebna zavoljo srečavanja, naj se naredi, ali napravi naj se pa postaja tudi na Bohinjski Beli in na Nomen. Te želje in zahteve so dotične občine že prijavile državnemu zboru in železniškemu ministerstvu; v tem pomenu je govoril tudi že poslanec Pogačnik v državnem zboru; te želje in zahteve ponavljam tudi jaz danes v tem zboru, in upam, da bode zbornica pritrčila vsaj v večini tem predlogom, ktere navajam v posebnih resolucijah.

Gospoda moja! Časi so minuli, ko so železnico zidali skoraj kakor z namenom, ogibati se večjih in obljudenih krajev in so stavili postaje daleč proč od človeških stanovanj n. pr. v Ratečah.

Jaz toraj opominjam, dokler je še čas in se pomota še dá popraviti, da naj se ozira pri zidanju proge in razpostavljanju postaj na opravičeno in lahko izpeljive zahteve dotičnih interesentov.

Po teh kratkih izvajanjih usojam si prečitati resolucije, katere prosim, da jih visoka zbornica izvoli sprejeti.

Glase se:

„Deželni zbor skleni:

Deželnemu odboru se naroča, da primernim potom prijavi visokemu železniškemu ministerstvu sledeče želje oziroma prošnje:

I. Na progi tako imenovane Bohinjske železnice, kolikor ta zadeva deželo Kranjsko, naj se napravijo razun končnih postaj na Jesenicah in na Boh. Bistrici, še vmesne postaje:

1. na Blejski Dobravi;
2. v Spodnjih Gorjah, eventuelno na Rečici ali za Grimšicami;
3. na zahodni obali Blejskega jezera postajica za po leti (zavoljo letovičarjev);
4. na Bohinjski Beli;
5. če treba v Stengah za skladanje lesa, iz erarskih gozdov;
6. na Nomen.

II. Pri grajenju te železnice naj imajo pri enakih sposobnostih prednost domačini.

III. Za dobavo potrebščin iz železa naj se ozira v prvi vrsti na Kropo in ostale gorenjske žebljarske kraje.

IV. Naj se na tej progi brez posebne potrebe ne ukazuje delati ob nedeljah in praznikih.

V. Naj so na bodočih postajah, kolikor zadevno Kranjsko deželo, vsi napisi in razglasi na prvem mestu slovenski in potem šele nemški in naj se na teh postajah nastavljajo slovenščine dobro zmožni uradniki in uslužbenci.“

Landeshauptmann:

Se. Excellenz der Herr Abgeordnete Baron Schwegel hat das Wort.

Seine Excellenz Abg. Freiherr von Schwegel.

Der hochwürdige Herr Vorredner hat in seinen Ausführungen darauf hingewiesen, daß der Gegenstand, den er behandelte, bereits im Reichsrathe — und er hat auch die Herren genannt — durch die Abgeordneten Susteršič und Pogačnik zur Sprache gebracht worden ist. Das ist eine Thatsache, und dieser Umstand allein bestimmt mich in erster Reihe, auf die Ausführungen zu reagieren, die er vorgebracht hat. Ich thue dies aus dem Grunde, weil im Eisenbahnausschuße, wo Dr. Susteršič das Wort in dieser Angelegenheit ergriff und im Reichsrathe, wo der Abgeordnete Pogačnik über diesen Gegenstand sprach, sich kein Anlaß bot zu einer Beleuchtung des Standpunktes, den die Herren eingenommen haben und der auch von anderer Seite beleuchtet werden muß, wenn man sich ein klares und gerechtes Urtheil bilden will.

In erster Reihe möchte ich hervorheben, daß von Seite des Eisenbahnministers gegenüber den vorgebrachten Einwendungen auf die politische Begehungskommission, die seinerzeit stattfinden wird, hingewiesen wurde, bei welchem Anlasse die Frage wegen der definitiven Trasse und wegen der Stellung des einen oder anderen Bahnhofes noch geprüft und entschieden werden kann.

Nachdem aber dieser Gegenstand so eingehend behandelt worden ist, möchte ich denn doch zur Vermeidung von Mißverständnissen auf den Gegenstand näher eingehen, um nachzuweisen, daß die Beschwerden, welche vorgebracht wurden, nach meiner Auffassung wenigstens durchaus ungerechtfertigt erscheinen.

Es ist zuerst die Frage der Stationsanlage in Welles besprochen worden. Hier dürfen wir etwas nicht übersehen. Es handelt sich in diesem Falle um keine locale Bahn, um keine Bahnen niederer Ordnung, sondern um eine der größten Bahnen, um eine Weltbahn. Und wenn bei einer solchen Bahn, wo der Verkehr von Böhmen, von Mittel-Deutschland, vom Centrum Europas nach der Adria geleitet werden soll, zugleich auch die Frage entschieden werden soll, ob für die wirtschaftlichen Bedürfnisse einer Gemeinde durch eine Stationsanlage genügende Vorsorge getroffen worden ist, so ist dies wohl eine Angelegenheit, die nicht in erster Reihe steht.

Wenn Sie die Art und Weise des Verkehrs beobachten, wie er auf großen Linien für den Personentransport sich heute entwickelt, wo die Fahrt auf solcher Strecke mit einer Geschwindigkeit von 60 km per Stunde schon zur Regel wird, und wenn Sie dabei im Auge behalten, dass die Distanz auf der ganzen Wocheinerbahn von Asling bis Triest 144 km beträgt, also bei einem Normalverkehre der Schnellzüge in nicht viel mehr als zwei Stunden zurückgelegt werden könnte, so müssen Sie sich doch fragen, ob es irgendwie gerechtfertigt erscheint, derartige Nebenstationen und Stationchen anzulegen, wodurch dieser große Verkehr natürlich nur gehemmt wäre. Kein Mensch wird bei einem derartigen Verkehre die Möglichkeit der Berücksichtigung einer jeden erdenklichen kleinen Station zugeben.

Es ist richtig, dass eine kleine Abänderung bezüglich der Stationsanlage vorgenommen wurde zwischen dem ersten und dem zweiten Projecte und zwar in der Richtung, wie der geehrte Herr Vorredner es angedeutet hat, dass thatsächlich die Station Veldes anders projectirt wurde und infolge dessen auch die übrigen Stationen einfach infolge der Verschiebung, die der Verkehr erheischt, auch etwas anders gestellt werden mussten. Nur weil die Station Veldes an einen Punkt gesetzt wurde, der nach Auffassung jener Kreise, die damals zu entscheiden hatten, der richtige war, nur aus dem Grunde war es nothwendig, eine Ausweichstation in Dobrava und in der Stiege zu schaffen.

Wie es dann überflüssig wurde, die Station in Neumung zu erhalten, weil eine Ausweichstation in der Strecke vollständig für den Verkehr zwischen Veldes und Wocheiner-Feisritz ausreicht, dafür waren verkehrstechnische Momente allein maßgebend. Alles das hängt mehr oder weniger von der Stellung des Bahnhofes ab, die für Veldes gewählt werden soll. In dieser Richtung wurde in Wien viel davon gesprochen und darüber geklagt, dass dieser Bahnhof in die Kata verlegt werden sollte. Beide gedachten Redner äußerten sich in Wien in einer Art und Weise darüber, die mich umso mehr überraschte, als dabei von der besonderen Wichtigkeit der Gemeinde Wocheiner-Vellach die Rede war, von dieser großen Gemeinde, die angeblich über 2000 Einwohner hätte u. s. w. Sie wissen, wie groß die Gemeinde Wocheiner-Vellach ist, Sie wissen, dass dieselbe kein größeres wirtschaftliches Interesse repräsentirt und dass die Bevölkerungszahl der ganzen Gemeinde nicht ein Viertel dessen beträgt, was behauptet worden ist. (Veselost — Heiterkeit). Das nur nebenbei! Aber bezüglich der Station Veldes muss ich auf die Verhandlungen hinweisen, welche über diesen Punkt im vorigen Jahre anlässlich der Trassenrevision durchgeführt worden sind. Bei der Trassenrevision waren anwesend die Vertreter der Gemeinde Obergöriach und der Gemeinde Veldes. Sie können überzeugt sein, wenn ich mir die Bemerkung erlauben darf, dass mein persönliches Interesse sehr getheilt in dieser Frage ist. Ich stehe ebenso auf Seite von Obergöriach wie von Veldes. Eine persönliche Rücksicht ist also nach keiner Richtung in meiner Auffassung maßgebend. Eher würde ich glauben, dass persönliche Interessen, wenn ich solchen überhaupt Rechnung tragen würde, was nicht der Fall ist, in einer ganz anderen Richtung maßgebend sein würden als ich hinzuweisen mir erlauben werde.

Also bei der Trassenrevision wurde von Seite der Gemeinde Veldes darauf hingewiesen, dass die Station

Veldes so, wie sie projectirt war, den Interessen von Veldes im höchsten Grade abträglich sei. Veldes machte geltend den Fremdenverkehr und es ist vielleicht ein großes Unrecht, wenn man diesem Verkehre seine Bedeutung abspricht, wie dies der geehrte Herr Vorredner zu thun scheint. Der Fremdenverkehr ist eine der größten wirtschaftlichen Aufgaben für die Alpenländer. Tirol, Kärnten und Salzburg leben in erster Reihe von Fremdenverkehre, nicht von der Landwirtschaft. Meine Herren, seien Sie überzeugt, dass der Fremdenverkehr die allergrößte und sorgfältigste Pflege erheischt.

Bei dieser Commission wurde nachdrücklich darauf hingewiesen — und der Beweis dafür ist leicht erbracht — dass, wenn die Station so placirt würde, wie es damals projectirt war, für Veldes dies sehr nachtheilig wäre, weil die Distanz dieselbe wäre, wie nach Lees, und dann noch aus einem speciellen Grunde, den der Herr Vorredner allerdings in einer humoristischen Weise angedeutet hat, dass es sich nämlich um Gewinnung eines schönen Aussichtspunktes handelt und dass eine Bahn nicht dafür gebaut werden soll. Zugegeben, gewiss nicht! Auch ist diese Bahn weder für Veldes noch für Obergöriach projectirt, sondern für Triest, als Ausgangs- oder Endpunkt einer Weltbahn. Aber an dem Aussichtspunkte ist doch etwas Wahres. Wenn der Bahnhof so gestellt würde, wie es geplant war, würde kein Reisender eine Ahnung davon haben, dass Veldes existiert. Man hätte höchstens eine halbe Minute lang Zeit und die Möglichkeit, Veldes zu sehen; ja nicht einmal das, denn von dem Momente, wo der Zug an das Ufer des Veldeser Sees kommt, bis dahin, dass er im Tunnel verschwindet, wird gewiss weniger als eine halbe Minute vergehen und nur wenige Reisende würden diese halbe Minute benützen können, um einen Blick auf dieses Paradies von Krain zu werfen. Die Aussicht spielt also immerhin eine kleine Rolle. Diejenigen, welche für den Fremdenverkehr von Veldes ein Interesse haben, und das sind sämtliche Bewohner von Veldes — eine ziemlich starke Bewohnerschaft — sie alle haben darauf hingewiesen, dass sie nicht nur keinen Nutzen, sondern einen Schaden aus der Sache hätten, da kein Mensch auch nur eine Ahnung von der Schönheit von Veldes haben würde. Dies war allerdings nicht entscheidend in der Sache, aber etwas Wahres liegt allerdings in der Aussichtsfrage.

Entscheidend war ein anderes Moment. So wie der Bahnhof geplant war, kam er in eine Mulde zu liegen, welche so wasserreich ist, dass die Anschüttung des Terrains und die nothwendige Wasserableitungsarbeit eine ganz außerordentliche Vertheuerung zur Folge gehabt hätte. Der hochwürdige Herr Vorredner wird mir nicht widersprechen — er hat selbst darauf hingewiesen, wie wasserreich diese Gegenden sind — dass schon wegen Ueberschwemmungsgefahr der Bahnhof in diese Mulde nicht gelegt werden sollte, abgesehen von der großen Ausdehnung der Terrainanschüttungen, die nothwendig wären. Wo jetzt der Bahnhof geplant ist, sei constatirt, dass er weder an der südlichen oder westlichen Seite des Sees, noch in der Sacka gelegen ist, sondern an der Nordseite des Veldeser Sees, wie von dem Herrn Vorredner richtig bemerkt wurde, oberhalb einer Villa, welche dem russischen Gesandten Herrn Jadowskij gehört — dieses Terrain ist außerordentlich günstig vom Standpunkte des Bodens. Es ist eine sehr geringe oder fast gar

keine Anschüttung nothwendig und der ausgewählte Punkt ist — davon kann sich Jedermann leicht überzeugen — der einzig richtige. Beldes, welches früher so gut wie gar keinen Nutzen von der Bahnhofsanlage zu erwarten hatte, bekommt dadurch einen passenden Bahnhof mit drei Zufahrtsstraßen, und zwar für den großen wirtschaftlichen Verkehr die Bezirksstraße durch Ketschitz, — der Bahnhof ist von dieser Bezirksstraße nur einige Meter entfernt, — und außerdem für den Wagenverkehr für die Fremden noch zwei andere Zufahrtsstraßen längs der Ringstraße um den See. Das sind also drei Straßen, was thatsächlich für Beldes die Möglichkeit einer außerordentlich günstigen Entwicklung begründet.

Sie werden sagen, daß die Gegend, wohin der Bahnhof kommt, heute noch ziemlich unwirthlich und wenig bevölkert ist. Das ist wahr. Nichts destoweniger erlaube ich mir darauf hinzuweisen, daß, als vor einigen Jahren ein anderes Project ventilirt wurde, und die Rede davon war, daß der Bahnhof südlich von Beldes auf die Ebene gegen Keifen gestellt werden könnte, Beldes dagegen so viel als möglich sich gestraubt hat, weil der Ort durch die Lage eines Bahnhofes an dieser Stelle außerordentlich gefährdet worden wäre. Dies war der Hauptgrund für die Beldeser Wünsche, daß der Bahnhof an eine andere Stelle verlegt werden möge. Andererseits ist aber an diesem Punkte die Entwicklung von Beldes schon vorgezeichnet und die Aussicht dafür eine günstige, wie ja thatsächlich verschiedene Villen bereits dort gebaut worden sind. Die Lage ist also vom Standpunkte von Beldes sehr günstig und die Gemeindevertretung von Beldes hat auch mit größtem Nachdruck ihre Bitten bei der Commission in dieser Richtung vorgebracht.

Wie steht es aber mit Obergörriach, wenn Sie Localinteressen als maßgebend ansehen wollten, was ich aber bitte ja nicht zu thun, weil wir uns dadurch gewiß der Bedeutung dieser Frage nicht entsprechend verhalten würden! Ich bitte nicht zu übersehen, daß die Ortschaft Poglschitsch, die eine der bedeutendsten Ortschaften der Gemeinde von Obergörriach ist, eine ungewöhnlich günstige Verbindung bekommt, daß also ein großer Theil der Gemeinde Obergörriach dem Bahnhofe gegenüber sehr gut situiert bleibt. Die Ortschaft Poglschitsch hat heute fast gar keine Verkehrsstraße, gelangt aber dem neuen Bahnhofe gegenüber in die günstigste Lage. Außerdem ist nicht zu übersehen, daß die großen, wirtschaftlichen Interessen, die hier vorwalten, — ich wünsche vom Herzen, sie mögen wachsen, blühen und gedeihen — heute doch nicht von der Bedeutung sind, daß mehr als ein oder zwei Züge im Jahre nothwendig wären, um das ganze Material zu bewältigen, das dieser Bahn von dort zugeführt werden dürfte. Wir dürfen die Dinge nicht zu großartig hinstellen. Ich bin ein geborener Obergörriacher. Wenn ich nur persönlichen Wünschen Gehör schenken dürfte, möchte ich gewiß meinem Geburtsorte die bestmögliche Entwicklung herzlich gönnen und wünschen. Soweit sind wir aber nicht und außer der Säge des Religionsfondes haben wir dort kaum etwas, was in den großen Verkehr überführt werden könnte, — nichts, als — was ich sehr bedauere — das Holz, das aus unsern Wäldern oft in sehr unzweckmäßiger Weise geschlagen und exportirt wird. Diese Ausfuhr an Holz vollzieht sich vielfach zum großen Schaden der Volkswirtschaft, und dieser Raub-

bau nimmt von Jahr zu Jahr zu. (Pittrjevanje. — Zustimmung.) Der einzige, der den Wunsch nach einer Änderung geltend machen könnte, wäre nach meiner Ansicht der Religionsfond. Dieser hat sich aber nicht nur nicht gemeldet, sondern im Gegentheile, er findet eine sehr berechtigte Befriedigung seiner Wünsche an anderer Stelle. Besonders ist darauf hingewiesen worden, daß gerade die Station in der Stiege den Interessen des Religionsfondes auf den Leib zugeschnitten ist. Hier kann also von einem Nachtheile nicht gesprochen werden.

Ich kann daher nicht glauben, daß durch diese Stellung der Station Beldes irgendwie ein wirkliches Interesse verletzt wird und bin überzeugt, daß die thatsächlichen Interessen des Fremdenverkehrs nur auf diesem Wege befriedigt werden können.

Es ist ja wahr, daß für Obergörriach, wenn es den Bahnhof in seiner neuen Lage zweckmäßig ausnützen will, die Nothwendigkeit eines kurzen Straßenbaues von 1 Kilometer ungefähr sich herausstellt. Mit einem Kilometer hat aber Obergörriach alles, was es in dieser Beziehung nur wünschen könnte und ein Kilometer Straße kostet wahrlich nicht so viel, wie die Anschüttung des Bahnhofes in der Mulde hinter Keic kosten würde. Es stehen da viele tausend Gulden einer verhältnismäßig geringfügigen Ausgabe gegenüber.

Ich bitte nicht zu glauben, daß bei mir in dieser Richtung irgend ein Vorurtheil obwaltet; ich glaubte aber dies sagen zu müssen, weil thatsächlich diese an und für sich unbedeutende Angelegenheit so sehr aufgebauscht und im Reichsrathe geradezu als eine Capitalfrage hingestellt wurde, als ob es sich um nichts handeln würde, wie um den Bahnhof von Beldes. Ich habe dort vollständig geschwiegen; aber heute glaube ich sprechen zu müssen, damit man nicht denke, daß es sich hier um eine Ungerechtigkeit oder voreingenommene Meinung handle.

Diese Frage wird — ich zweifle nicht daran — in einer für die Gemeinden zweckmäßigen und günstigen Weise gelöst werden. Ich muß aber auch darauf hinweisen, daß für diese Frage der hohe Landtag mir nicht recht competent erscheint. Wenn Sie bei diesem Anlasse auch von anderen Stationen gesprochen haben, so bitte ich, daran festzuhalten, daß diese anderen Stationen nur von dem Standpunkte von Ausweichstationen ins Auge zu fassen sind. Dobrava würde keine Station brauchen, auch für Wocheiner-Bellach ist die Nothwendigkeit einer Station blos aus wirtschaftlichen Gründen kaum gegeben. Diese Gemeinde bekommt eine Haltestelle, weil man die frühere Station durch etwas ersetzen wollte; sie wäre aber auch ohne Haltestelle ausgekommen, weil die Distanz bis zur Stiege nicht so groß ist. Weil heute schon so viel von der zweiten Verbindung gesprochen wird, so sei es mir bei diesem Anlasse gestattet, noch einige Worte beizufügen. Wir haben dem Antrage, den der geehrte Colleague Dr. Schaffer gestellt hat, einstimmig zugestimmt und den Dank der Regierung und dem Reichsrathe ausgesprochen, daß dieses Unternehmen einem glücklichen Abschlusse zugeführt worden ist.

Meine Herren! Es ist nicht uninteressant, daran zu erinnern, daß der Epilog zu dieser Transaction eigentlich vor fünfzehn Jahren schon hier gesprochen worden ist. Wir haben vor ungefähr fünfzehn Jahren die Frage der

zweiten Verbindung durch den Ausbau der Rudolfsbahn zuerst in Anregung gebracht. Es war damals freilich zuerst die Frage angeregt worden, ob diese Verbindung nicht am zweckmäßigsten über den Loibl geführt und über Bischoflack nach Divacca fortgesetzt werden sollte. Diese Lösung wäre für Krain vom Standpunkte der Localinteressen eine günstigere gewesen und solange dieser Angelegenheit nichts anderes im Wege stand, war gewiß jeder Abgeordnete von Krain verpflichtet, für eine solche Lösung einzutreten. In dem Momente aber, als die Frage der Tauernbahn mit ins Spiel kam und als sich herausstellte, daß nur im Zusammenhange damit diese Frage gelöst werden dürfte, war es nothwendig, die Frage auch von einem anderen Standpunkte ins Auge zu fassen und Alles anzubieten, daß die zweite Verbindung Krain nicht umgehe; da lag die Gefahr. Das zu verhindern war unsere Aufgabe und ich kam mit Befriedigung darauf zurückblicken, daß die Idee der Verbindung mit Triest durch die Wochsein und durch die Karawanen nach Klagenfurt nicht ohne unser Zutun zustande gekommen ist, daß ich in der glücklichen Lage war, der erste zu sein, der ein Project der Regierung darüber vorgelegt hat und daß auf Grund dieser Idee die ganze Bahn durchgeführt wurde.

Die Schwierigkeiten, die der Durchführung dieser Bahn sich entgegengestellt haben, waren viel größer, als bekannt geworden ist. Diese Schwierigkeiten lagen auf verschiedenen Gebieten und ist es heute überflüssig, darauf zurückzukommen. Heute ist es Thatsache, daß diese Verbindung Krain nicht umgeht und wenn sie nicht im vollen Umfange den Interessen Krains dient, so ist sie doch nach anderer Richtung geeignet, unsere besten Wünsche zu erfüllen.

Was thut uns speciell in Krain noth?

Unsere Landwirtschaft leidet und wir haben in dieser Richtung viele und gerechtfertigte Klagen vorgebracht. Aber wenn wir auf einer Seite hoffen, daß diesem Wunsche Oberkrains durch Errichtung einer geeigneten Schule Rechnung getragen wird, so wird vielleicht auf diesem Gebiete eine Sanierung platzgreifen, die wünschenswerter ist, als vieles Andere.

Wenn Sie in der Resolution heute davon sprechen, daß vorzugsweise einheimische Kräfte zum Bahnbau verwendet werden sollen, dann fragen Sie, ich bitte, unsere Landleute, unsere Bauern, ob ihnen das außerordentlich conveniirt. Wir gehen einer schweren Zeit entgegen und die Bauern dort oben werden einen harten Kampf wegen der Arbeitskräfte in der nächsten Zeit zu bestehen haben. In dieser Hinsicht, des guten zu viel zu thun, ist nicht sehr gut.

Ich muß übrigens der zweiten Resolution gegenüber darauf hinweisen, daß das, was beantragt wird, daß nämlich das einheimische Material verwendet werde — ich rede nicht von den Kröpfer Nägeln, sondern von den Industrieproducten Oesterreichs — gesetzlich schon normirt ist. Im Gesetze über die Investitionen ist ausdrücklich bestimmt, daß vorzugsweise einheimische Producte und einheimische Arbeitskräfte Verwendung finden sollen, wobei allerdings wesentlich auf technische Kräfte hingewiesen wurde. Das ist die eine Seite der Frage und ich glaube, daß, wenn wir die Landwirtschaft schützen und schonen, wir in dieser

Richtung eine größere Unterstützung derselben angedeihen lassen, als man vielleicht oft glaubt, und daß die Zeit kommen wird, wo auch unsere Landwirtschaft aus den Eisenbahnen Nutzen ziehen wird. Heute begrüßen unsere landwirtschaftlichen Kreise die Bahn nicht mit Begeisterung, sondern an Ort und Stelle kann man lebhaft Klagen hören. Wenn aber einmal der Bauer ausgebildet sein wird, so wie dies in anderen Ländern geschehen ist, wo in einer Generationsperiode aus dem ärmsten Bauer der reichste geworden ist — ich verweise auf Dänemark, Holland u. s. w., wo durch Unterricht und Verkehrs erleichterungen außerordentliche Resultate erzielt wurden — wenn auch unsere bäuerliche Bevölkerung in dieser glücklichen Lage sich befinden wird, dann wird sie die Vortheile der Bahnen in derselben Weise ausnützen können, wie dies anderswo der Fall ist.

Auf den Fremdenverkehr habe ich schon hingewiesen. Eine weitere reiche Quelle für das Land, hohes Haus, ist die Industrie. Unter allen Orten, welche von der zweiten Bahnverbindung mit Triest Nutzen ziehen werden, steht in erster Reihe in Krain Aßling. Aßling, Sava und Zauerburg sind berufen, eine außerordentliche Entwicklung zu nehmen, wenn die übrigen Bedingungen günstig sind. Die Wasserkräfte Sava und Rothwein und die günstige Lage, die die genannten Orte als Hinterland von Triest haben, sind außerordentlich entwicklungsfähig und wenn in den wenigen Jahren, seit der Aufschwung in diesen Orten begonnen hat, es möglich war, daß Aßling der zweitgrößte Ort des Landes wurde, so können wir — davon bin ich überzeugt — im weiteren Fortschreiten an die industrielle Entwicklung dieses Ortes noch die aller schönsten Erwartungen knüpfen, was ich im Interesse Aßlings und des Landes vom ganzem Herzen wünsche. Ich glaube demnach, daß wir Recht gethan haben, wenn wir den Beschluß bezüglich der zweiten Verbindung mit Dank begrüßt haben.

Ich kann aber nicht schließen, ohne den Ausführungen, die der geehrte Herr Abgeordnete Lenarčič nach anderer Richtung vorgebracht hat, ebenfalls vollständig zuzustimmen. Es ist vollkommen richtig, was er angedeutet hat, daß bezüglich der Entwicklung unseres Verkehrs nach außen, speciell des Schiffsahrts-Verkehrs wir einen außerordentlichen Mangel zu beklagen haben. Die Beschwerden, die er vorgebracht hat, sind vollständig begründet und in den Alpenländern — speciell bei uns — wo wir auf den auswärtigen Verkehr bestrebt sein müssen, einzuwirken, ist diese Entwicklung nur möglich, wenn sie Hand in Hand geht mit der entsprechenden Entwicklung des maritimen Verkehrs.

Wenn auf London, auf Ostasien und speciell auf Egypten hingewiesen wurde, so sind dies gerechtfertigte Beschwerden. Mit einer zweiten und auch mit einer dritten Verbindungsbahn, auf die hingewiesen werden könnte, wird nichts geschehen sein, solange es nicht gelingt, aus Triest jenen Hafen, jene Verbindung zu machen, die dessen Zukunft und die Zukunft Oesterreichs begründet.

Mit dem Wunsche, daß dies verwirklicht werde, daß Krain daraus Nutzen ziehe, in weiterer Beziehung, daß für Oesterreich die größten Vortheile aus dem Weltverkehre erwachsen, schließe ich. (Odobranje. — Beifall.)

Landeshauptmann-Stellvertreter Freiherr von Riechtenberg:

Der Herr Abgeordnete Grasselli hat das Wort.

Poslanec Grasselli.

Popolnoma umevno je, da se je prečastiti tovariš gospod Ažman kot poslanec za Gorenjsko tako živo potegnil za svoj volilni okraj in za Gorje, vendar včasih ni dobro, da se človek preživo poteguje, zaradi tega ne, ker lahko previsoko ustrelji, in jaz mislim, da prečastiti tovariš gospod Ažman ni storil prav, da si ni držal pred očmi zlatega reka: „Ne quid nimis.“ O stvari sami mu je odgovoril povečim že gospod predgovornik, tako da preostaje meni le še par besedij. Kar se tiče prvega dela njegove resolucije, to je razdelitve postaj, moram pripomniti, da njegova trditev, kako se je stvar vršila pri reviziji trase, vendar ni popolnoma točna. Faktum je, proti postajam po prvotnem načrtu so bile brez izjeme vse občine razen seveda Gorjanske. Gospod poslanec Ažman je rekel — v čemer mu je popolnoma pritrđiti, — da se železnice zidajo na korist ljudstva. Dobro, pa ne zidajo se samo na korist ljudstva v Gorjah, ampak na korist ljudstva povsod in isto pravico, ki jo ima ljudstvo v Gorjah, ima gotovo tudi prebivalstvo na Bledu. On je pri tej priliki izrekel tudi, da se železnice ne zidajo samo zaradi razgleda. Nekoliko je ugovarjal temu že moj neposredni gospod predgovornik, ki je pripoznal, da se železnice ne zidajo samo radi razgleda, jaz pa naravnost trđim, da so železnice, ki se zidajo ravno radi razgleda. Ta bohinjska železnica ravno ne, ker je to velika svetovna proga, ampak so pa železnice, ki se zidajo ravno zaradi naravne lepote kakega kraja, zaradi razgleda. (Poslanec grof Barbo — Abgeordneter Graf Barbo: „Jungfrau.“) Navedel bi jih lahko lepo število, pa to bi bilo žaljivo za gospode, ker mislim, da to itak vedó. Torej, kar se tiče, gospoda moja, postaj za Bohinjsko železnico, so proti prvotnemu načrtu vse občine razen Gorij. No potem se je začelo razgovarjati pri obhodu in opozarjalo se je, da je iz tehničnih in prometnih oziróv važno in potrebno, da se ta postaja, ki je bila prvotno projektirana na tistem kraju tam za Gorjami, preloži na drugo mesto in, kakor je sedaj razvoj te stvari pokazal, preložila se je koj takrat in preložila se je pozneje še nekoliko drugače. Gospoda moja, ali je resnično ta preložitev takega pomena, kakor méni gospod poslanec Ažman? Gospod poslanec Ažman je sam navajal, da se gre tu samo za 500, ali 1000, ali 1500 *m*. To pa vendar ni pri cestah, pri prometnih sredstvih nobena daljava. Gospoda moja, gospod predgovornik eksclenca baron Schwegel pa naglašá, da bode ravno iz nove situacije postaje izvirala za mnoge kraje veliko večja korist, kakor po prvotnem načrtu.

Čisto naravna posledica je, gospoda moja, in to se je naglašalo že pri reviziji trase in omenil je to tudi že gospod predgovornik, da se vsled tega,

ker se preloži postaja Bled na tisto mesto pri Bledu, morejo preložiti tudi vse druge postaje, ki so bile prej projektirane, ker bi bil sicer promet takih velikih vlakov, kakor bodo na tej progi vozili, zlasti vojaških, popolnoma nemogoč. To je razlog, radi katerega moram ugovarjati, da bi se vzprejela prva točka resolucije, ki našteva razne postaje in priporočá, kako bi se te postaje razdelile. S popolnim prepričanjem in dobro vestjo trđim, da je izvršitev te želje absolutno nemogoča in bi se deželni zbor samo v neki čudni luči pokazal, če bi zagovarjal to zahtevo, in z ozirom na to bom priporočal, da se ta del resolucije odkloni. Utemeljeval je gospod predgovornik svojo zahtevo s tem, da so se v prejšnjih časih gradile železnice mimo mest in vasi. Da gospoda moja, to je resnica, ali kedo je bil dostikrat tega kriv? Krivi so bili tisti kraji sami! Ni dobro, da se o tem govori; imenoval bi lahko tudi nekoliko krajev na Kranjskem, ki so se svoje dni silno upirali temu, da bi bili zvezani z železnico. Sedaj seveda se pa potezajo za železnico. Torej jaz z veseljem pozdravljam, da je v volilnem okraju gospoda poslanca Ažmana prodrlo spoznanje o važnosti železnic in zato tudi upam, da bodo pristopni prebivalci tudi tistim naukom, ktere je razlagal gospod predgovornik, ko je razkladal važnost prometa tujcev. Hvalevredno je, da se Gorenjci zanimajo za železnico, da se potezajo za to, da bi dobili povsod svoje postaje. Če jih, recimo, na nekdanji Rudolfovi železnici poprej niso dobili, so bile v prvi vrsti temu krive krajevne razmere. Toda, če že o tem govorim, priporočal bi gospodu poslancu Ažmanu, ki se tako topla poteza za korist svojih volilcev, da naj uporablja svoj upliv in naj se potegne tudi za to, da bodo ljudje ne samo spoznali važnost prometa tujcev, ampak tudi skrbeli, da bodo tisti tujci, ki pridejo gori, tudi dobili, kar smejo zahtevati za svoj denar, da se bodo Gorenjci navadili za to skrbeti, da bodo tujci dobili osobito stanovanja in primerno hrano. V tem oziru je na Gorenjskem jako žalostno in to mora vsak rodoljub, vsak domačin živo obžalovati.

Torej, kar se tiče prve točke resolucije gospoda poslanca Ažmana, priporočam, da bi jo visoki deželni odbor odklonil.

Kar se tiče ostalih štirih točk, je drugo točko, da se pred vsem pritegnejo domačini k delu, že tudi osvetlil neposredni moj gospod predgovornik in opozoril na to, da je itak v državnem zakonu samem že vzprejeto določilo, da se je pri vsi ti zgradbi ozirati na domače delo.

Gotovo ne bo deželni zbor ugovarjal tretji točki, ktero je izrekel gospod predlagatelj, da bi se oziralo zlasti na Kropo. Kropa ima zlasti eno posebno industrijo, to so tisti žebliji, ki se potrebujejo pri železnici, in jaz želim, da bi se vsi ti žebliji, kar jih bo železnica potrebovala, v Kropi vzeli, in mislim, da bo Kropi mogoče ustreči vsem zahtevam, ker ji bo v kvalitativnem in kvantitativnem oziru omogočena konkurenca; pripravlja se namreč akcija, da dobodo v Kropi v to svrhu potrebne stroje.

Gledé četrte točke mislim, da ni treba dalje razgovarjati se o njej, ker imamo že zakon gledé nedeljskega počitka, in kar se tiče poslednje, se ji pa pridržujem in sem prepričan, da se ji bodo vsi moji častiti gospodje tovariši pridružili, ker ta točka meri na to, da se deželnemu jeziku dá tisto mesto, ktero mu gre, in da bo skrbelo prometno vodstvo železnice za to, da bode potujoče domače občinstvo v domačem jeziku postreženo, kakor ima pravico zahtevati.

Landeshauptmann-Stellvertreter Freiherr v. Pichfenberg.

Der Herr Abgeordnete Pfarrer Ažman hat das Wort.

Poslanec Ažman.

Častita zbornica! Dovolite mi le par besedij v stvaren popravek v oziru na moja dva predgovornika. Jaz rad pripoznavam, da je tudi zasluga ekscelece gospoda barona Schwegla, da se je ta za Kranjsko deželo tako koristna železnica dovolila, in se mu na tem mestu tudi zahvaljujem. Vendar pa obžalujem, da ni eksceleca gospod baron Schwegel svojemu prizadevanju s tem krone postavil, da bi se bil tudi za boljšo razpolago postaj potegnil. Kedor pozna razmere, bo lahko izprevidel, da je najbolj ugoden in naraven kraj za postajo ravno za rečiško cerkvijo, ne rečem ravno na močvirju, ampak za gradom Grimšice, ker je tam tak plató, da bi ne bilo treba nič sveta nasipavati, pa tudi ne odvažati. Da sem tudi za to vnet, da bi se vedno več tujcev privabilo v deželo in pa na Bled, sem že prej povdarjal in zato pravim, naj bo postajica na Bledu, ampak potrebna bi bila samo v poletnem času, ker po zimi ni nič tujcev na Bledu. Gledé postaje na Bohinjski Beli moram reči, da se je eksceleca gospod poslanec baron Schwegel nekoliko zmotil, ker mislim, da ni nobeden rekel, da je 2500 prebivalcev, teh je le v Gorjanski občini, ampak za ondotne ljudi bi bilo silno želeti, da imajo tudi skladišče za blago, ker je vendar veliko blaga, ki tam pride iz gorâ, in da bodo dotični krčmarji saj še kaj zasluzka imeli. Enako velja tudi za Nomen.

In če ima blejska občina pravico želeti tako postajo, mislim, da se tisto ne sme odrekači drugim, ki imajo veliko zalogo blaga za promet. Če je tudi bohinjska železnica svetovna, pa vendar mislim, da se lahko tudi kolikor mogoče ozira na lokalne interese. Zato vzdržujem svojo prvo resolucijo in prosim gospode poslance, da me v tem podpirajo.

Deželni glavar:

(Prevzame predsedstvo. — Den Vorſitz übernehmend.)

Želi še kdo besede?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, ima besedo gospod poročevalec.

Poročevalec Jelovšek:

Ker se je pri tej marg. št. stvar tako natančno razpravljala, mislim, da mi posebno z ozirom na pozno uro ni treba še nadalje govoriti, in le predlagam, da se takoj preide na glasovanje o resolucijah gospoda poslanca Ažmana.

Deželni glavar:

Preidimo torej na glasovanje ter prosim gospoda povočevalca, da prečita resolucije gospoda poslanca Ažmana.

Poročevalec Jelovšek:

Gospod poslanec Ažman je predlagal naslednjih pet resolucij.

(bere: — liest:)

„Deželni zbor skleni:

Deželnemu odboru se naroča, da primernim potom prijavi visokemu železniškemu ministerstvu sledeče želje oziroma prošnje:

I. Na progi tako imenovane Bohinjske železnice, kolikor ta zadeva deželo Kranjsko, naj se napravijo razun končnih postaj na Jesenicah in na Boh Bistrici, še vmesne postaje:

- 1.) na Blejski Dobravi;
- 2.) v Spod. Gorjah, eventuelno na Rečici ali za Grimšicami;
- 3.) na zahodni obali Blejskega jezera postajica za po leti (zavoljo letovičarjev);
- 4.) na Bohinjski Beli;
- 5.) če treba v Štengah za skladanje lesa iz erarskih gozdov;
- 6.) na Nomenu “

Deželni glavar:

Gospodje poslanci, ki pritrjujejo tej resoluciji, izvolijo ustati.

(Se odkloni. — Wird abgelehnt.)

Ta resolucija je odklonjena.

Prosim gospoda poročevalca, da prečita II. resolucijo.

Poročevalec Jelovšek:

(bere: — liest:)

„II. Pri grajenju te železnice naj imajo pri enakih sposobnostih prednost domačini.“

Deželni glavar:

Gospodje poslanci, ki se strinjajo s to resolucijo, izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Sprejeto.

Poročevalec Jelovšek:

Tretja resolucija se glasi:

„III. Za dobavo potrebnih iz železa naj se ozira v prvi vrsti na Kropo in ostale gorenjske žebljarske kraje.“

Deželni glava:

Gospodje, ki pritrjujejo tej resoluciji, izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Sprejeta.

Poročevalec Jelovšek:

(bere: — liešt:)

„IV. Naj se na tej progi brez posebne potrebe ne ukazuje delati ob nedeljah in praznikih.“

Deželni glavar:

Prosim gospode poslance, ki hočejo sprejeti ta predlog, da izvolijo ustati.

(Se odkloni. — Wird abgelehnt.)

Ta resolucija je odklonjena.

Prosim prečitati še zadnjo resolucijo!

Poročevalec Jelovšek:

(bere: — liešt:)

„V. Naj so na bodočih postajah, kolikor zade-nejo Kranjsko deželo, vsi napisi in razglasi na prvem mestu slovenski in potem šele nemški in naj

se na teh postajah nastavljajo slovenščine dobro zmožni uradniki in uslužbenci.“

Deželni glavar:

Gospodje poslanci, ki glasujejo za ta predlog, izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Ta resolucija je sprejeta.

Poročevalec Jelovšek:

Končno predlagam še, da se marg. št. 29.—33. vzamejo na znanje.

Deželni glavar:

Želi kdo besede?

(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, smatram, da je predlog sprejet in s tem je rešena 10. točka dnevnega reda.

Z ozirom na to, da bo sedaj še seja finančnega in upravnega odseka, treba je torej končati.

Naznanjam, da je prihodnja seja deželnega zbora v ponedeljek dné 1. julija t. l., ob 9. uri dopoldne

Na dnevni red pridejo vse danes nerešene točke, potem pa še sledeče:

(Glej dnevni red prihodnje seje. — Siehe Tagesordnung der nächsten Sitzung.)

Naznanjam še, da ima finančni odsek sejo takoj sedaj po seji deželnega zbora in istotako tudi upravni odsek. Razun tega ima upravni odsek tudi danes ob 4. uri popoldne sejo.

Sklepam sejo.

Konec seje ob 1. uri 45 minut popoldne. — Schluss der Sitzung um 1 Uhr 45 Minuten Nachmittags.

