

Interpelacija

državnega poslanca Kluna in tovarišev do gospoda trgovskega ministra v državnem zboru 27. t. m.

Deželni zbor kranjski je v svoji seji dne 23. t. m. razpravljajal peticijo občin Zagorje, Artiše in Kotredež, ki so se obrnile do deželnega zastopa s prošnjo, naj pri slavni vladi posreduje za odvrnitev nevarnosti, ki preti premogokopu v Zagorji in tamošnjemu prebivalstvu, zlasti delavcem. Ta nevarnost prihaja od tod, da je upravni odbor severne železnice vsled posredovanja nekega velikega delničarja trgovski hiši Davida Guttmanna dovolil jako znižane vozne tarife za premog, ki ga iz Ostrova pošiljajo južni železnici na Dunaji. To znižanje znaša 23 kr. pri 100 kil, kar je razvidno iz tega, da južna železnica ta premog v Matzleinsdorfu plačuje po 59 kr., ko vendar prava voznina iz Ostrova na Dunaj-Matzleinsdorf znaša 41.8 kr., cena premoga v Ostrovi pa 40 kr., tako da bi pri navadnem voznem tarifu premog v Matzleinsdorfu ne mogel biti ceneji kakor po 81.8 kr.

Kakor je predsednik pl. Herz naznanjal v „Neue fr. Presse“, dovoljeni so bili ti ugodni tarifi trgovski hiši Guttmannovi meseca julija 1887. Ker južna železnica doslej še ni bila pričela obravnav s kranjskimi in štajerskimi premogokopi zaradi nakupa za l. 1888 potrebnega premoga, kokurenca ostrovskega premoga v prvi vrsti pač ni imela namena južni železnici na korist pritisniti kranjske in štajerske premogokopnike, ki so baje zahtevali previsoke cene, ampak le namen, da posestnikom ostrovskega jam za prodajo premoga odpró pot v južno deželo in da s svojo ponudbo prehité kranjske in štajerske lastnike.

Ako pa taka nenaravna razvrstitev razprodajalnih okrajev uže sama po sebi ni prava, ker škoduje koristim rudarske industrije po naših deželah, ki prideje vsled tega ob vse kraje, kamor so dosedaj skoz leta in leta pošiljali svoje blago, je pa še tem bolj nedopustljiva, ako se oziramo na sredstva, katera so se rabila v do-sego tega namena.

Iz prej omenjene izjave pred sednika pl. Herza je razvidno, da se sklep upravnega odseka severne železnice, s katerim so bili dovoljeni dotični znižani vozni tarifi, po njegovem mnenji nikakor ne strinja s koristmi železnice, in da se je svoji službi odpovedal, ko je videl, da se ti njegovi nazori ne strinjajo z nazori pri tej železnici merodajnih velikih delničarjev. Pravi vzrok tega njegovega koraka, ki vsekakor priča o nepravilnih dogodkih, iskati je menda v tej okoliščini, da omenjeno znižanje voznih tarifov ni bilo le jako izredno, ne splošnim, temveč le privatnim koristim nekega posameznega podjetja namenjeno, ampak da je severna železnica pri dovolitvi teh ugodnih pogojev prezirala dotične postavne določbe, ker jih ni ne drugim dovolila, ne naznanila glavnemu železničnemu nadzorstvu, da bi jih bilo razglasilo.

Nepravilnost tacega ravnanja razodeva se pa še posebno v tem, da je mislil upravni odbor severne železnice, ko se je ta reč poizvedela, vozni tarif 37 kr. na

videz neizpremenjen obdržati, nasproti pa od kupne cene pri vsakem vagonu odpuščati 11 gold., kar se je samo zaradi tega podrlo, ker se je predsednik pl. Herz [takemu ravnanju odločno protivil.

Vse to kaže, da niso drugo nameravali, kakor splošnim javnim koristim namenjeni prometni zavod zlorabiti za zasebne namene, severnim premogokopom kolikor mogoče potuho dajati, kranjske in štajerske pa do dobrega uničiti.

Taki zlorabi se mora visoka vlada upreti in sicer ne le vsled svoje nadzorne pravice nad vsemi železnicami in zlasti še nad c. kr. privilegirano severno železnico, ampak tudi vsled svoje pogodbe s to železnico, po kateri državi pripada en del njenih dohodkov, in konečno tudi še z ozirom na silne socialne nevarnosti, ki na Kranjskem in Štajerskem vsled odpuščanja delavcev in uničenja vsakatega pridobitka preté javnemu blagostanju.

Slavna vlada ima pa še temveč vzroka, reč natančno preiskovati, ker se govori, da severna železnica še druge, enako enostransko zmanjšane tarife dovoljuje, kakor na pr. petrolejski čiščilnici v Reki, in ker bi se utegnilo tudi primeriti, da bi severna železnica vsled jako znižanih voznih tarifov premog iz svojih lastnih jam spravljala na Kranjsko in Štajarsko, ter s tem pomnoževala dohodke svojih premogokopov, železnične dohodke pa zmanjševala na škodo države, ki se ima vdeleževati čistega dobička.

Z ozirom na vse te okoliščine, in posebno še z ozirom na to, da je bilo v Zagorji uže odpuščenih nekaj delavcev, si podpisani vsojajo gospoda trgovskega ministra vprašati: Vê li slavna vlada vse to in hoče li vse neprilичnosti odpraviti in severni železnici zaukazati, da nemudoma prekliče ostrovskim premogokopom dovoljene protipravilno znižane voznetarife?

Hohenwartov klub je bil soglasno dovolil, da se sme ta interpelacija izročiti, ki so jo tudi vsi dozdej že došli poslanci tega kluba podpisali. Razun njih jo je podpisal še goriški posl. prošt Jordan pa dr. Fuchs iz Liechtensteinovega kluba.

Zadeva sama dela ministerstvu hude preglavice; na oni strani vidi nujno potrebo, potegniti se za koristi naših južnih dežel in od prizadetih krajev odvrniti pretečo nevarnost, na drugi strani pa nasproti severni železnici vendar nima tolike oblasti, da bi ji smela prepovedati znižanje tarifov, kakor ji more na pr. prepovedati njih povikšanje. Nadejamo se pa, da soglasni klic vseh strank državnega zbora za pomoč proti nasilstvu severne železnice in njenih veljakov ne ostane brez vspeha in da bodo naši delavci, naši obrtniki, vozniki, kmetovalci itd., ki imajo zaslužek pri premogokopih, obvarovani nesreče, ki jim preti.

Naši dopisi.

Iz Ljubljane. — Osepnice v Ljubljani vedno še razsajajo; oboleva po 10—15 oseb na dan in tudi