



47482



**Bericht**  
**des Mitgliedes C. Luckmann**  
über die  
**Berathungen des k. k. Staatseisenbahnrathes**  
am 19., 20. und 21. Mai in Wien,  
erstattet an die Handels- und Gewerbekammer und an  
die k. k. Landwirtschafts-Gesellschaft in Laibach.

— — — — —  
**A. Bezüglich der neuen Fahrordnung.**

Die Sommer-Fahrordnung, welche am 20. Mai d. J. für die Strecken des k. k. Staatsbahnbetriebes in das Leben getreten ist, enthält zwei Courierzüge Nr. 501 und 502, welche von Prag und von Wien über St. Michael und Tarvis nach Venedig und Rom und umgekehrt mit sehr beschleunigter Fahrzeit verkehren. Für diese Züge nun war in der neuen Fahrordnung kein Anschluss in Tarvis vorgesehen, und als mir der Büirstenabzug der neuen Fahrordnung am 8. Mai zugestellt wurde, empfieng ich gleichzeitig Petitionen von Gemeinden in Oberkrain mit dem Ersuchen, solche in der nächsten Sitzung des k. k. Staatseisenbahnrathes zu befürworten, welche die dringende Bitte an die k. k. Direction enthielten, dass im Interesse des Touristen-Verkehres die beiden Nacht-Courierzüge in Tarvis einen directen Anschluss an die Strecke Laibach-Tarvis erhalten würden.

Nachdem ich von den Gemeinden, welche von Lees aufwärts an der Strecke Lees-Tarvis liegen, wiederholt gebeten wurde, mich dafür zu verwenden, daß die beiden Marktzüge Nr. 2019 und 2020 nicht nur bis Lees, sondern auch bis Tarvis verkehren würden, wodurch es den Bewohnern der Ortschaften von Lees aufwärts möglich würde, die Eisenbahn für die Fahrten zu den k. k. Behörden nach Radmannsdorf und retour zu benutzen und nach Laibach zu reisen, ohne übernachten zu müssen, und meine diesfälligen Bitten bisher nicht den gewünschten Erfolg erzielten, so glaubte ich, daß allen Wünschen gleichzeitig entsprochen würde, wenn man eine Aenderung der neuen Fahrordnung in der Weise erreichen könnte, daß die Marktzüge Nr. 2019 und 2020 von und nach Tarvis im Anschlusse an die neuen Nacht-Courierzüge Nr. 501 und 502 des k. k. Staatsseisenbahnbetriebes verkehren würden.

Das Studium des neuen Fahrplanes der k. k. priv. Südbahngesellschaft überzeugte mich, daß dadurch überdies ein directer Anschluß an die Tages-Eilzüge der Südbahn Nr. 3 und 4 in Laibach erreicht werden könnte, was mir nicht nur für den Postverkehr, sondern auch für die Reisenden von Südsteiermark, Unterfrain und Kroatien nach Oberfrain sehr vortheilhaft schien.

Die nöthige Aenderung in der Fahrzeit bei Zug Nr. 2020, welcher dann um 6 Uhr 15 Minuten von Laibach abgehen würde, schien mir den localen Interessen vollständig entsprechend, nur wegen der Fahrzeit-Aenderung bei Zug Nr. 2019, welcher erst um 7 Uhr 25 Minuten von Tarvis abgehen und erst ungefähr 10 Uhr 40 Minuten vormittags in Laibach eintreffen kann, hatte ich Bedenken, ob solche den nahe gelegenen Stationen für den Marktverkehr mit Laibach vollständig entsprechen würde, obschon ich aus der Fahrordnung ersehen habe, daß jene Reisenden von den nahe gelegenen Stationen, welchen die Ankunft mit Zug Nr. 2019

in Laibach zu spät sein würde, den Zug Nr. 2017 benützen können, welcher nach der neuen Fahrordnung um 5 Uhr früh in Laibach ankommt.

Vor Ueberreichung meines Antrages wollte ich der Zustimmung der Handels- und Gewerbekammer für Krain und der krainischen Landwirtschafts-Gesellschaft vollkommen sicher sein, da ich die Ehre habe, die Wünsche dieser Corporationen im Eisenbahnrathe zu vertreten.

Auf mein Ansuchen hatte ich nun Gelegenheit, am 10. Mai den Mitgliedern der Handels- und Gewerbekammer, am 11. Mai dem Centralausschusse der krainischen Landwirtschafts-Gesellschaft den beabsichtigten Antrag mitzutheilen, und als ich die vollste und einstimmige Zustimmung zu meinem Antrage bei sämtlichen Herren gefunden hatte, überreichte ich nachfolgenden Antrag beim geehrten Präsidium des k. k. Staatseisenbahnratheß mit der Bitte, diesen Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung stellen zu wollen.

### Antrag.

Die geehrte k. k. Direction wird ersucht, die neue Sommer-Fahrordnung so bald als irgend möglich dahin zu ändern, daß die Züge Nr. 2019 und 2020 von Laibach bis Tarvis und von Tarvis bis Laibach in der Weise verkehren werden, daß solche an die Courierzüge 501 und 502 des k. k. Staatsbahnbetriebes in Tarvis einerseits und an die Gilzüge Nr. 3 und 4 der Südbahn in Laibach anderseits unmittelbaren Anschluß haben.

### Begründung.

Im neuen Sommer-Fahrplane haben die wichtigsten Züge, die Nacht-Gilzüge von Prag einerseits und Wien anderseits nach Italien und umgekehrt, Nr 501 und 502, keinen Anschluß bei Tarvis an die Strecke Tarvis-Laibach. Reisende, welche mit den Gilzügen von Tarvis

weiter reisen oder mit den Eilzügen anlangen und auf die Strecke Tarvis=Laibach übergehen wollen, müssen in Tarvis 4, beziehungsweise 7 Stunden warten, weshalb für die ganze Strecke Laibach=Tarvis die neuen, voraussichtlich beliebtesten Nacht=Eilzüge ganz unerreichbar sind.

Die Bäder und Sommerfrischen in Oberkrain finden sich dadurch sehr geschädigt, haben Petitionen um Aenderung dieser Fahrordnung bei der geehrten k. k. Direction überreicht, und in Laibach haben sowohl die Mitglieder der Handels= und Gewerbekammer als der Landwirtschafts=Gesellschaft einstimmig beschlossen, ihre Vertreter im k. k. Staatsseisenbahnrathe aufzufordern, sie mögen sich eifrig bemühen, eine Aenderung der projectierten Fahrordnung zu erreichen, welche die Interessen von Krain nicht entsprechend berücksichtigt, den Verkehr Laibach=Tarvis=Wien, Laibach=Tarvis=Prag und Laibach=Tarvis=Italien ganz ignoriert, welcher bei guter Fahrordnung gewiss sehr entwicklungsfähig wäre, umsomehr, als die Fahrpreise im k. k. Staatsbahnbetriebe wesentlich billiger sind als bei der Südbahn.

Die Vortheile der Postbeförderung für Krain, Kärnten, Südsteiermark und Kroatien untereinander und mit Wien und Prag anderseits sind in die Augen springend, wenn man berücksichtigt, dass die Nacht=Eilzüge des k. k. Staatsbahnbetriebes unmittelbar mit den Tages=Eilzügen der Südbahn verbunden würden.

Ferner würde die beantragte Aenderung den Beschlüssen des k. k. Staatsseisenbahnrates bezüglich der Rudolfsbahn=Anschlüsse mit den Südbahnzügen bezüglich des kroatischen Verkehrs bestens entsprechen.

Endlich muss hervorgehoben werden, dass alle Oberkrainer Gemeinden wiederholt und dringend gebeten haben, es mögen die Züge Nr. 2019 und 2020 von und nach Tarvis verkehren, welchen Wünschen bisher noch in jeder Sitzung des geehrten k. k. Staatsseisenbahn=

rathes Ausdruck gegeben wurde, leider bisher vergeblich, da die geehrte k. k. Direction erklärte, mit Rücksicht auf den diesfälligen Verkehr eine Zugvermehrung nicht bewilligen zu können.

Beim vorliegenden Antrage handelt es sich nicht um Vermehrung der Züge, sondern um die geringe Mehrleistung, daß die Züge 2019 und 2020, welche von Laibach nach Lees und retour ohnehin verkehren, noch die wenigen Stationen von Lees bis Tarvis machen würden, mit einer ganz unbedeutenden Aenderung der Fahrzeit, welche Aenderung den localen Interessen entspricht und unendliche Vortheile für den internationalen sowie für den Touristenverkehr hätte.

Diese kleine Mehrleistung wird unzweifelhaft durch den weit regeren Verkehr reichlichst eingebracht und liegt entschieden auch im Interesse des k. k. Staatsbetriebes.

\*

Bei Ueberreichung dieses Antrages schrieb ich an unsern geehrten Landsmann, das Mitglied des k. k. Staatseisenbahnrathes Se. Excellenz Herrn Baron Schwegel in Wien, in dieser Angelegenheit und habe Se. Excellenz gebeten, den Antrag zu unterstützen; eventuell, wenn derselbe die Zustimmung Sr. Excellenz finden sollte, habe ich gebeten, Se. Excellenz möge diesen Antrag selbst einbringen, in welchem Falle ich dem geehrten Präsidium mittheilte, daß ich zu Gunsten des Antrages Sr. Excellenz auf meinen Antrag verzichte.

Se. Excellenz Herr Baron Schwegel erklärte sich sofort bereit, den Antrag zu übernehmen, und hat denselben zuerst im Fahrordnungs-Comité und dann in der Sitzung des k. k. Staatseisenbahnrathes am 19. Mai so warm begründet, daß solcher die einstimmige Annahme gefunden hat.

Der Vertreter der k. k. Direction und der Herr Präsident stellten die Erfüllung des ausgesprochenen Wunsches unter der Voraussetzung in Aussicht, daß

die bisherigen Marktzüge, welche bisher nur auf der Strecke Radmannsdorf-Lees-Laibach verkehren, dann in Wegfall zu kommen haben, und daß die Vertreter aus Krain bei dieser Berathung die Erklärung abgeben, daß die sogenannten Marktzüge entfallen, wenn die beantragte Verlängerung und Verlegung dieser Züge bis Tarvis erfolgen wird.

Die Aenderung der Fahrordnung im Sinne des Antrages bedarf der Genehmigung der k. k. General-Inspection für Eisenbahnen und dürfte in zwei bis drei Wochen eingeführt werden, wodurch allen Wünschen entsprochen sein dürfte.

## B. Anträge in Tarif-Angelegenheiten.

Nachdem das Mitglied des Staatseisenbahnratheß für Triest, Herr Teuschl, den Antrag stellte, daß für Triest besonders billige Verbandstarife erstellt werden mögen, habe ich mir erlaubt, darauf hinzuweisen, daß solche ermäßigte Verbandstarife zuweilen sowohl den Handel als die Industrie an den Strecken der Provinzen sehr schädigen können; obwohl ich nun wünsche, daß für den Triester Handel und Verkehr alle möglichen Erleichterungen gemacht werden, möchte ich doch bitten, daß dabei die Interessen des Binnenhandels und der Binnenindustrie stets berücksichtigt werden mögen.

Ich führte an, daß unser Getreidehandel und unsere Mühlenindustrie in Krain durch billigere Frachtsätze für Triest von Seite der k. k. priv. Südbahn nahezu ganz ruiniert wurde. Da z. B. in den süd-nord-österr.-ungar. Verkehrsverkehr die Verbandstationen Triest, Fiume, Görz und Sagrado aufgenommen sind, Laibach jedoch nicht, so stellen sich die Frachtsätze für wichtige Artikel von Böhmen nach Triest und Görz weit billiger, als für die um circa 160 Kilometer nähere

Station Laibach; für Schnittholz von Selzthal nach Triest auf 517 Kilometer Entfernung wird nahezu die gleiche Fracht bezahlt, wie für gleiche Transporte von krainischen Stationen nach Triest auf die halbe Entfernung; von Villach nach Triest (277 Kilometer) ist die Fracht auf Schnittholz bereits höher als von Selzthal; die Holzstoff-Fabrik von Neumarkt muß für Holzstoff in Waggonladungen von Krainburg nach Triest um ca. 25 fl. pr. Waggon mehr an Fracht zahlen, als die um 79 Kilometer entferntere Station Thörl nach Triest zu zahlen hat.

Nachdem ich die Nachtheile für Handel und Industrie darlegte, welche aus solchen Tarif-Anomalien entstehen, und den Herren die Versicherung abgab, daß es mir ferne liege, für Krain besondere Begünstigungen zu erreichen, ich nur die Gleichstellung anstrebe, welche jede Provinz wünschen muß; nachdem ich ferner versicherte, daß ich nicht beantragen wolle, Laibach zu einem Seehafen zu erheben, wie dies laut vorliegenden Tarifes mit den weniger verkehrreichen Orten Görz und Sagrado geschehen ist, stellte ich den Antrag:

«Die geehrte k. k. Direction möge in Erwägung ziehen, ob die Tarife des süd-nord-österr.-ungar. Verbandes und die Refactie-Tarife nicht in der Weise geändert werden könnten, daß Tarif-Anomalien unterbleiben, und daß auf einer Verkehrslinie in derselben Richtung die gesammten Transportkosten für eine näher gelegene Station nicht höher sein werden, als für eine entferntere.»

Dieser Antrag wurde lebhaft unterstützt und dem Tarif-Comité zur Begutachtung und Berichterstattung zugewiesen.

Der Herr Obmann des Tarif-Comités war so freundlich, mich zur diesfälligen Sitzung einzuladen, und ich hatte Gelegenheit, ausführlich meinen Antrag zu motivieren, insbesondere mit Rücksicht auf die schwierige

Concurrenz des hiesigen Handels mit Manufacturwaren, Zucker, Thon- und Glaswaren, Porzellan zc. gegenüber Görz und Triest; auf die schwierige Existenz der Canditen-Fabrik in Laibach gegenüber der Concurrenz in Görz, welche die Früchte an Ort und Stelle hat und den Zucker aus Böhmen weit billiger bezieht, als die viel näher gelegene Fabrik in Laibach, so dass letztere die Frage studiert, von Laibach nach Görz zu übersiedeln, was für unsere an Industrie arme Stadt sehr unangenehm wäre.

Ich habe ferner auf den Schaden hingewiesen, welchen die Waldbesitzer und Holzproducenten in Krain dadurch erleiden, dass von den entferntesten Stationen, wie Selzthal, so überaus billige Frachtsätze auf Holz nach Triest gegeben werden, wodurch die Preise in Triest gedrückt und die Concurrenz erschwert wird. Krain, welches zu zwei Dritteln aus Waldland besteht, verliert durch solche Begünstigungen den Vortheil der günstigen Lage in der Nähe des Meeres, wenn für andere Länder die weit größere Entfernung durch billigere Tarife künstlich ganz aufgehoben wird.

Ich hatte die Befriedigung, die Mitglieder des Tarif-Comités mit meinen Argumenten überzeugen zu können, und obwohl die Herren aus principiellen Gründen meinen Antrag nicht dem Wortlaute nach acceptieren wollten, haben dieselben doch folgenden Antrag angenommen:

«Die Direction wird ersucht, die vom Mitgliede  
 «Herrn Luckmann derselben zur Kenntniss gebrachten  
 «Fälle der Benachtheiligung einzelner Handels- und  
 «Industrie-Producte in gewissen Verkehrsgebieten  
 «durch deren gegenüber anderen entfernteren Gebieten  
 «ungünstigere tarifarische Behandlung zu prüfen und  
 «unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse nach  
 «Thunlichkeit Abhilfe zu schaffen.»

Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

Nachdem von Seite der k. k. Direction Abhilfe in Aussicht gestellt wurde, habe ich ein Promemoria, welches die mir bisher bekannt gewordenen Beschwerden von Industriellen und Kaufleuten in Krain darstellt, mittelst nachfolgenden Schreibens vom 24. Mai a. c. an die k. k. Direction gesandt:

An die geehrte k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien.

Laibach, den 24. Mai 1884.

Bezugnehmend auf meinen Antrag in der Sitzung des Staatseisenbahnratheß am 19. Mai und die in der Tarifcomité-Sitzung am 20. Mai gegebenen flüchtigen Daten bezüglich der einzelnen Tarif-Anomalien und ungleichmäßigen Behandlung bei den Tarifbegünstigungen erlaube ich mir, diese Daten nochmals zu wiederholen, respective zu ergänzen, und zwar nach den einzelnen Warengattungen und Tariffäßen.

A. Refactien und Begünstigungen bei Holzstoff und Holzdeckeln. Laut Centralblatt Nr. 1 vom 1sten Jänner 1884, Post 72/25: Thörl-Maglern nach Triest (256 Kilometer) 55 fr. per 100 Kgr.; gleiches Centralblatt S. 27, Post Nr. 71/24: Spital nach Görz (339 Kilometer) 17,5 fr. per Wagen und Kilometer + 3 fl. M. G., fl. 62,45 per Wagen; Thörl nach Görz (256 Kilometer) 20 fr. per Wagen und Kilometer + 3 fl. M. G., fl. 54,20 per Wagen.

Dagegen müssen andere Firmen bezahlen, und zwar: Herr Charles Moline, welcher erst vor kurzer Zeit seine Holzschleiferei in Neumarkt errichtet und den Holzdeckel von der Station Krainburg nach Triest aufgibt, circa 80 fl. per Waggon für eine Entfernung von nur 177 Kilometer; Herr Charles Moline hat mich mit beiliegendem Schreiben vom 15. Mai 1884 gebeten, eine Abhilfe anzustreben.

Ich halte es entschieden für eine Anomalie, wenn die kürzere Strecke Krainburg-Triest um circa fl. 25 per Wagen höher berechnet wird, als die 79 Kilometer längere Strecke Thörl-Triest, und finde eine solche Anomalie nicht nur den Interessen der Provinz Krain sehr abträglich, da andere fremde Unternehmer abgeschreckt werden, in diesem Lande eine neue Industrie zu gründen, sondern auch dem Interesse des k. k. Staatsbetriebes nicht entsprechend, da der Industrie durch solche unnatürliche Tarifbildung die Stabilität entzogen wird und Zweifel an der vollkommen objectiven Tarifbildung im Publicum entstehen.

Ich beehre mich, das Schreiben des Herrn Charles Moline vom 15. Mai 1884 zur gefälligen Einsicht beizulegen, ferner eine Abschrift des Gesuches des obigen Herrn vom 12. Dezember 1882 an die commercielle Direction der Südbahn und vom 2. März 1882 an die geehrte k. k. Direction. Letzteres wurde von der geehrten k. k. Direction mit Brief vom 13. März 1883, Nr. 62470/IV b, und ersteres von der commerciellen Direction der Südbahn mit Schreiben vom 2. Jänner 1883, Nr. 18435/C I, rundweg abgewiesen.

Außer dieser Beschwerde empfieng ich eine ähnliche Klage von Herrn Anton L. Moritsch in Villach, welcher zwei Holzschleifereien und Deckelfabriken in Spital und in Villach besitzt; er fühlt sich ebenso ungleichmäßig behandelt, d. h. gegenüber der begünstigten Firma zurückgesetzt, indem er für seine Sendungen bezahlen muß: von Spital nach Triest (315 Kilometer) für graue und braune Deckel 136 fl., für weiße Deckel 64 fl. per Wagen; von Villach nach Triest (277 Kilometer) für alle Deckel gleich per Waggon 114 fl.

Herr Anton L. Moritsch in Villach hat sich bisher nur bei der Südbahn bemüht, eine Ermäßigung zu erreichen, welche ihm mit der begünstigten Firma zu concurriren ermöglichen würde, allein ohne Erfolg,

und wird sich nun auch an die geehrte k. k. Direction mit seiner diesfälligen Bitte um Gleichstellung wenden. Der Umstand, daß von der Station Villach alle Deckel, ob weiß, grau oder braun, gleich tarifiert werden, auf der Station Spital jedoch graue und braune Deckel (aus gekochtem Holze) circa das Doppelte zahlen, bestärkt die Vermuthung einer persönlichen Begünstigung, da die begünstigte Firma nur weiße Deckel erzeugt.

B. Refactionen für Bretter- oder Schnittholz-Sendungen. Laut Centralblatt Nr. 56 vom 10. Mai 1884, Seite 929, Post Nr. 1695/380, wurden für Schnittholz-Sendungen von Selzthal-Triest folgende Sätze publiciert:

bei 400 Wagen 85 fl.

» 600 » 80 »

» 800 » 75 »

Selzthal-Leoben-Triest = 511 Kilometer, Selzthal-Laibach-Triest = 517 Kilometer.

Durch diese Begünstigung finden sich sämtliche Holzproducenten in Krain und Kärnten geschädigt, da diese überaus billige Fracht für jene Holzproducte sofort eine Verflauung des Triester Holzmarktes zur Folge hatte. Die Kärntner Stationen, von Tarvis aufwärts, müssen für weit kürzere Entfernungen eine höhere Fracht und die Krainer Stationen für sehr viel kürzere Strecken eine nahezu gleiche Fracht entrichten.

Die Holzhändler in Triest beklagen sich, daß durch eine solche an 800 Waggonen gebundene Refaction einer begünstigten Firma ein Monopol geschaffen wird, da die begünstigte Firma, welche die Sägen daselbst besitzt und die Abstockungsverträge mit dem Alerar gemacht hat, allein imstande ist, ein so großes Quantum von Selzthal aufzubringen; anderen Firmen ist dies ganz unmöglich, und so kann das eventuell noch verfügbare Schnittmateriale bei Selzthal und auf der Giselabahn von sonst niemandem gekauft werden, als von der begünstigten Firma.

Die Triester Holzhändler wünschen, daß die Reflectie allgemein gemacht und nicht an ein so hohes Quantum gebunden würde.

Die Producenten von Krain, Kärnten und Südsteiermark, welche in Triest ihre Erzeugnisse zu Markt bringen und mit der begünstigten Firma concurririeren müssen, wünschen jedoch entschieden, daß solche Begünstigungen aufgehoben werden, und hoffen, daß dies infolge Beschlusses des Eisenbahnrathes vom 21. Mai 1884 auch nach Ablauf der Begünstigungsdauer geschehen wird.

C. Süd-nord-österreichisch-ungarischer Eisenbahn-Verband.

In diesen Verband sind die Stationen Triest, Görz, Sagrado und Fiume aufgenommen, während für Laibach-Leoben, böhmischer Verband-Verkehr, der Tarif vom 20. November 1883 gemacht wurde.

Die Differenzen der Frachtsätze für Görz-Triest und anderseits Laibach nach und von böhmischen Stationen war ich noch nicht in der Lage, ziffermäßig zu erheben, dieselben sollen jedoch so bedeutend sein, daß für manche Warengattungen die Instradierung nach Triest und Retoursendung nach Laibach convenieren soll, wodurch sich die Kaufleute und Industriellen in Laibach sehr geschädigt fühlen und angeben, daß sie nahezu gezwungen werden, ihre Industrie, beziehungsweise ihren Handel, nach den weiter entfernten Stationen Görz oder Triest zu übertragen.

Porzellan, Thonwaren, Glas aller Art soll z. B. von Haida nach Görz oder Triest 3 fl. 28,4 kr. per 100 Kilo kosten,

von Haida nach Laibach dagegen 4 fl. 84,3 kr. per 100 Kilo,

Soda soll 2 fl. per 100 Kilo mehr nach Laibach kosten als nach Triest und Görz.

Alle Manufacturwaren von Böhmen stellen sich nach Görz und Triest viel billiger als nach Laibach.

Insbesondere wird über die Differenz in der Zuckerfracht geklagt; die Kaufleute sagen, daß sie nicht imstande sind, die Concurrnz gegenüber den Kaufleuten in Triest und Görz zu bestehen, da der Zucker von Böhmen um 30 bis 60 fr. per 100 Kilo billiger nach Triest, Sagrado und Görz geführt wird, als nach der um 160 Kilometer näheren Station Laibach.

Nachdem weitere Ermäßigungen für die Verbandstationen bevorstehen, so wird sich dieses Verhältnis später noch ungünstiger stellen.

Die Fabrik von Canditen, candierten Früchten u. d. Herren A. Tschinkel & Söhne hat mich ersucht, diesbezügliche Vorstellungen beim Staatseisenbahnrathe und bei der k. k. Direction zu machen.

Diese ziemlich bedeutende Fabrik in Laibach bezieht die Früchte von Görz und Wippach, dagegen den Zucker von Böhmen; nachdem nun in Görz ganz ähnliche Fabriken bestehen, welche die Früchte an Ort und Stelle finden, den Zucker von Böhmen jedoch weit billiger beziehen, so sieht diese Fabrik ihren ferneren Bestand bedroht und hat sich geäußert, daß sie gezwungen werde, den Betrieb in Laibach einzustellen und solchen eventuell nach Görz zu übertragen.

Diese Fabrik versendet ihre Producte größtentheils nach Wien und Böhmen, insbesondere große Quantitäten gemahlene Feigen nach Böhmen, welche Sendungen größtentheils oder ausschließlich mit der Südbahn gemacht werden, worauf ich mir erlaube, die geehrte k. k. Direction besonders aufmerksam zu machen, und glaube, daß man diese Firma mit einer angemessenen Frachtconcession für Zucker aus Böhmen nicht nur zum Fortbetrieb dieser Industrie in Laibach veranlassen, sondern auch verhalten könnte, alle Sendungen nach Wien, besonders nach Böhmen, künftig nicht mehr

mit der Südbahn, sondern auf den im Staatsbetriebe befindlichen Linien zu befördern; jedenfalls erlaube ich mir jedoch, zur Vermeidung eines Mißverständnisses beizusetzen, daß ich die Gleichstellung sowohl des Handels als der Industrie in Krain gegenüber den Eisenbahntarifen auf allen Linien wünsche und stets anstreben werde und in einzelnen Concessionen keinesfalls eine Ausgleichung der dargelegten Mißstände erblicken könnte.

Krain war so unglücklich, durch die ungleiche Anwendung der Tarife und Tarifbegünstigungen der concurrirenden Länder einen großen Theil seiner Industrie, insbesondere die Mühlenindustrie, verlieren zu müssen; erst in neuester Zeit hat die k. k. priv. Südbahn eingesehen, daß sie sich durch diese unglückliche Tarifpolitik geschadet hat, indem die Weizen- und Mehltransporte aus Ungarn doch nicht über ihre Linien nach Triest, sondern über die ungarischen Linien nach Fiume befördert werden, dagegen die Mühlenindustrie in Krain ruiniert wurde und Laibach nicht ein Viertel des früheren Getreide- und Mehilverkehres hat. Nun machte die Südbahn Concessionen und will die Mühlenindustrie in Krain wieder existenzfähig machen durch die Reexpedition und Tarifconcessionen auf Getreide von Ungarn, allein ein großer Theil der Mühlen ist im Stillstande und diese Concessionen vermögen nicht mehr solche in Betrieb zu bringen, nur die im Betriebe befindlichen Mühlen werden durch die Concessionen imstande sein, weiter zu arbeiten, der frühere Verkehr dürfte sich jedoch kaum je mehr herstellen lassen.

Damit nun ähnliche Tarifexperimente dem armen Lande Krain nicht den Rest der Industrie und des Handels nehmen, erlaubte ich mir, meine Stimme bei der letzten Sitzung des Staatseisenbahnrathes zu erheben und zu warnen, damit nicht noch größeres Unglück geschieht.

Handel und Industrie benöthigen eine gewisse Stabilität zu ihrem Gedeihen und wurden diesbezüglich von den Privatbahnen nicht unterstützt, indem die Veränderlichkeit der Tarife und ungleichmäßige Anwendung derselben die Basis der Industrie erschütterte und solche als ein gewagtes Unternehmen erscheinen ließ, welches von heute auf morgen von Gunst oder Ungunst der Bahnen abhängt.

Dieses Gefühl der Unsicherheit für die Industrie verhinderte, meiner Ueberzeugung nach, manches Unternehmen und hat indirect gewiß auch den Bahnen vielfachen Schaden gemacht, da doch ein regelmäßiger Verkehr der an den eigenen Linien bestehenden Industrie eine nachhaltigere und sicherere Einnahmsquelle für eine Bahn bildet, als irgend ein Transitverkehr, welcher von sehr vielen Zufällen abhängt und nur sporadisch vorkommt.

Nach meiner Ueberzeugung wird in Oesterreich allgemein der Staatsbetrieb der Bahnen gewünscht, da man von demselben eine gewisse Stabilität der Tarife und hauptsächlich die reifliche Erwägung und Berücksichtigung aller Interessen, insbesondere die Vermeidung aller persönlichen Begünstigungen erhofft, welche leider so lange Zeit geübt wurden.

Meine Vorstellungen und Anträge sind dieser Ueberzeugung entsprungen, und ich werde mich stets glücklich schätzen, wenn ich irgend etwas dazu beitragen kann, daß die Erwartungen der Bevölkerung von den wohlthätigen Folgen des Staatseisenbahn-Betriebes in Erfüllung gehen mögen.

Mit ausgezeichneteter Hochachtung zc.

\*

Die darauf folgende Antwort werde ich die Ehre haben den verehrl. Corporationen sofort mitzutheilen.

Auf Ansuchen mehrerer Sägenbesitzer, Holzstoff- und Zündholzfabriken habe ich folgende Anträge mit nachfolgender Begründung eingebracht:

An den geehrten k. k. Staats-Eisenbahnrath.

I. Die geehrte k. k. Direction wird ersucht, eine Abänderung des Reformtarifes bei den österreich-ungar. Bahnen dahin anzustreben, daß rohes, nicht behauenes Holz (Kundholz) bis zu einer Wagenlänge und Schwartlinge in Classe C eingereicht werden.

II. Die geehrte k. k. Direction wird ersucht, den Aufnahmstarif V vom 1. Juli 1883 dahin abzuändern, daß für Brennholz, Schwartlinge, Borke und Kundholz auf allen Relationen die Sätze des Ausnahmtarifes I im Cartierungswege angewendet werden, dagegen mögen die im Ausnahmtarife V festgesetzten Ermäßigungen für einzelne Relationen und Frachtnachlässe im Rückvergütungswege, welche an größere Quantitäten gebunden sind, gekündet und innerhalb angemessener Frist eingestellt werden.

III. Für bearbeitetes Holz, also auch Eisenbahnschwellen, werden wie für Schrittholz die Sätze des Specialtarifes II angewendet, und die k. k. Direction wird ersucht, die im Ausnahmtarife V enthaltenen, an größere Minimalquantitäten gebundenen Procentnachlässe im Refactiewege in angemessener Frist zurückzuziehen.

IV. Die k. k. Direction wird ersucht, dahin zu wirken, daß die im Vereine mit der k. k. priv. Südbahngesellschaft im Centralblatte Nr. 5 vom 13. Jänner 1883 publicierte Frachtbegünstigung für Kundholz von der Strecke Tarvis-Dees nach Görz für Holzschleifereien auch in dem Falle Anwendung finden möge, wenn das Kundholz zur Erzeugung von Zündholzdrähten verwendet wird.

## Gründe zu diesen Anträgen:

Ad I. Der Reformtarif vom Jahre 1876 classificiert nur Brennholz in Classe C, während Rundhölzer gleich den daraus erzeugten Producten in Specialtarif II eingetheilt werden.

Diese Classification widerspricht allen Grundsätzen einer rationellen Tarification, welche zwischen dem Rohmateriale und dem daraus erzeugten Producte einen Unterschied bedingt und den verschiedenen Wert der Waren berücksichtigen soll.

Falls fertiges Schnittmateriale zu den gleichen Tarifen gefahren wird wie rohes Holz, werden Transporte von letzterem thunlichst vermieden und wo nur ausführbar in jedem Reviere Sägen errichtet, was viele wirtschaftliche Nachtheile und sicherlich auch eine Verminderung des Bahnverkehrs zur Folge hat.

Manche Transporte müssen ganz entfallen, die Abfälle bei den entfernten Sägen gehen sehr oft verloren, können wenigstens nicht so intensiv verwertet werden, wie bei einem rationellen concentrirten Sägereibetriebe.

Nach vielfachen Erfahrungen kann man durchschnittlich annehmen, daß zu einem Cubikmeter Schnittholz  $1\frac{1}{2}$  Cubikmeter Rundholz benöthiget werden, es entfällt also ein Drittel des Rundholzes auf Schwartlinge, Säumlinge, Sägespäne.

Dem Gewichte nach werden für eine Waggonladung Schnittholz zwei Waggonladungen Rundholz benöthiget, da z. B. Bretter und Latten vor dem Versande per Bahn vollkommen getrocknet werden können und trockenes Schnittholz nur circa 500 Kilo per Cubikmeter wiegt, während Rundholz nicht diese Trocknungsfähigkeit besitzt und 650 bis 800 Kilo per Cubikmeter wiegt.

Wenn man nun den verschiedenen Wert der Ware berücksichtigt, so ergibt sich das folgende Resultat:

Eine Waggonladung stärkere Sagflöße ergibt circa 16 Cubikmeter à circa 6 fl. = 96 fl.; eine Waggonladung Bretter hat durchschnittlich 20 Cubikmeter à 15 fl. per Cubikmeter = 300 fl.; das Schnittholz hätte also ungefähr dreifachen Wert.

Bei dieser Rechnung wurden stärkere Klöße angenommen, mit welchen eine Waggonladung von 100 Meter-Zentner ausgenützt werden kann; viel ungünstiger stellt sich das Verhältnis bei schwächerem und frischem Rundholze, mit welchem man die Tragfähigkeit des Waggons nicht ausnützen kann und welches einen viel geringeren Wert repräsentiert.

Die Fabriken von Holzstoff und Cellulose verwenden schwaches Holz, erstere nur frisches Holz mit der Rinde geliefert, von welchem nur 12—14 Cubikmeter auf einen Waggon geladen werden können; der Preis für solches Holz ist am Verladungsorte kaum 4 fl. per Cubikmeter, demnach entspricht eine Waggonladung kaum einem Werte von 48 bis 56 fl. Wenn nun die Zufuhr vom Fällungsorte nicht sehr billig ist, so erhält der Waldbesitzer kaum etwas für das Holz, die Fabriken dagegen können nicht mehr zahlen, da die Preise von Holzstoff und Holzdeckel außerordentlich zurückgegangen sind.

Die Zusammenziehung von Rundholz und Schnittholz in Eine Classe ist gewiß ganz abnorm, und um diesen Uebelstand zu sanieren, erlaube ich mir den Antrag ad I zu stellen, betreffend Abänderung des Reformtarifes.

Ad II. Nachdem die Tariffätze der Classe C sowohl für Brennholz als für Rundholz entschieden zu hoch sind, insbesondere bei geringeren Entfernungen, bei welchen die Sätze für Classe C ebensoviel betragen, wie für Specialtarif II, so wäre mit der Annahme des

Antrages ad I nur dem Principe Genüge geleistet, in Wirklichkeit jedoch weder dem Verkehre noch der Forstwirtschaft und Industrie etwas genützt.

Ich erlaube mir daher den Antrag II zu stellen, daß Brennholz, Schwartlinge, Borke und Rundhölzer auf allen Relationen bis auf weiteres nach Ausnahms-tarif I geführt werden sollen.

Zur Begründung dieses Antrages beziehe ich mich hauptsächlich auf das ausführliche Referat der Eisenbahntarif-Enquête Gruppe II und die in der Sitzung dieser Gruppe am 7. April 1883 einstimmig gefassten Beschlüsse, welche Classificierung des Holzes nach dessen Wert in drei verschiedenen Tarifen und für Brennholz und Schwartlinge entschieden die Sätze des Ausnahms-tarifes Nr. I des k. k. Staatsbahnbetriebes verlangen.

Es ist in der That schwer einzusehen, daß der Ausnahms-tarif Nr. I nur auf Erze und mineralische Kohlen angewendet werden soll und nicht auch auf Artikel wie Brennholz, Borke und Rundholz, welche im Durchschnitte keinen höheren, theilweise einen weit geringeren Wert besitzen; gibt es doch sehr viele Waldbesitzer in der Nähe von Bahnstrecken, welche das Brennholz gar nicht verwerten können und mit einem Preise von 5 kr. per 100 Kilo am Erzeugungsorte sehr zufrieden wären, hat doch ein Zentner Brennholz im Mittel kaum 40% des Heizwertes der mineralischen Kohle. Volkswirtschaftliche Gründe sprechen gewiß ebenso für die Begünstigung des Holzes wie der mineralischen Kohle, insbesondere muß der k. k. Staatsbahnbetrieb darauf Rücksicht nehmen, daß die bestcultivierten Waldungen in jenen Gegenden sind, in welchen die Waldbesitzer höhere Renten von denselben haben, und je geringer die Rente des Waldbodens, desto schlechter ist dessen Cultur, desto mehr nimmt der Waldgrund ab und wird in kümmerliche Weidegründe umgewandelt. Eine Rente des Wald-

bodens gibt die Möglichkeit einer rationellen Forstwirtschaft, und eine solche ist ein eminentes Staatsinteresse.

Die geehrte k. k. Direction hat mit ihrem Specialtarife Nr. V gewiß auch die gleichen Intentionen verfolgt, indem für gewisse Relationen bereits die Sätze des Ausnahmstarifes I angewendet werden; allein der Ausnahmstarif V ist sehr compliciert, scheint mir nicht dem Beschlusse des geehrten k. k. Staatseisenbahnratheß vom 28. October 1882 hinsichtlich der Refactionen zu entsprechen, und da durch Ausnahmstarif Nr. V nur einzelne Relationen und beziehungsweise bedeutende Versender begünstiget erscheinen, was den Standpunkt der andern Relationen und kleineren Versender, welche diese Begünstigungen entbehren müssen, nur unangenehmer macht, so möchte ich eine Aenderung des Ausnahmstarifes V im allgemeinen anstreben. Die von mir beantragte Aenderung vertritt vielleicht mehr das Princip der Gleichheit aller Staatsbürger und aller Relationen vor den Tarifen, und in finanzieller Beziehung werden gewiß keine Ausfälle entstehen, da der Verkehr in manchen Gegenden entschieden zunehmen dürfte, anderseits dann die in Procenten steigenden Refactionen ganz erspart werden, welche von der Allgemeinheit stets angefeindet wurden und zur Hebung des Verkehrs kaum je etwas beigetragen haben dürften.

Ad III. Eisenbahnschwellen sind bereits bearbeitetes Holz und repräsentieren einen weit höheren Wert als Brennholz oder Rundholz; da nun Eisenbahnschwellen nach dem Ausnahmstarife V und dem Specialtarife vom 15. Februar 1884 billiger verfrachtet werden als Rundholz, so möchte ich eine Aenderung dieser abnormen Classification umsomehr durch Antrag III veranlassen, als es eine zu große Selbstverleugnung der eigenen Interessen zu sein scheint, wenn der Export dieses auch für die eigenen Strecken viel gebrauchten Artikels mehr als nöthig zu sein scheint begünstiget wird.

Bezüglich der Procentnachlässe im Refactiewege, welche durch den Ausnahmestarif V für Eisenbahnschwellen und Schnittholz gewährt werden, glaube ich, daß solche ohne irgend eine Beeinträchtigung des Verkehrs aufgehoben werden könnten, da der Specialtarif II für bearbeitetes Holz und Schnittholz auch ohne Refactien an die großen Versender genügen dürfte, das abgebbare Schnittholz zu verwerten und zu versenden. Diese Refactien schaffen kaum einen größern Verkehr, sondern bewirken nur, daß gewisse Firmen die Sendungen unter ihren Namen aufgeben lassen, was entbehrlich scheint.

Wenn die Tarife für Rundholz nach dem Antrage III angenommen werden, so wird der erleichterte Klößebezug die Sägen ohnehin zu intensiverem Betriebe veranlassen, der Verkehr wird trotz Aufhebung der Refactien zunehmen und die geehrte k. k. Direction wird eine Ersparnis erzielen an Geld und Arbeit.

Ad IV. Im Centralblatte Nr. 5 vom 13. Jän. 1883, Post-Nr. 266/50, hat die k. k. priv. Südbahngesellschaft im Vereine mit der geehrten k. k. Direction für Rundholz bis zu 4 Meter Länge von Stationen der Strecke Tarvis-Dees nach Görz den Tarif von 15 kr. per Wagen und Kilometer + 4 fl. M. G. im Cartierungswege unter der Bedingung publiciert, daß diese Hölzer für im Zustellungsbezirke Görz gelegene Holzschleifereien bestimmt seien.

Eine Firma in Görz, welche ganz die gleichen Rundhölzer von den gleichen Stationen nach Görz bezieht, solche jedoch zur Zündholz-Erzeugung verwenden will, hat sich an die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft gewendet, für die gleiche Ware und gleiche Relation diesen Tarif auch für den Zweck der Zündholz-Erzeugung zu erhalten.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft hat dieses Gesuch nicht beantwortet, deshalb haben sich die Versender

des Holzes, welche solches an beide Firmen in Görz aufgegeben haben, an die k. k. Direction für Staats-eisenbahnbetrieb mit der Bitte gewendet, den gleichen Tarif auf diese Sendungen Holz gleicher Qualität auch dann anwenden zu wollen, wenn das Holz zu verschiedenen Zwecken verwendet wird.

Dieses Gesuch hat die geehrte k. k. Direction mit Schreiben vom 7. April Nr. 3948/IV b ablehnend erledigt, mit der Motivierung: daß Holzstoff sich weit-aus billiger stelle als Zündholzdraht.

Unter Vorbehalt der diesfälligen mündlichen Widerlegung des Umstandes, daß das in Holzschleifereien verwertete Rundholz einen geringeren Ertrag gebe als jenes in einer Zündholzfabrik, möchte ich mir erlauben hervorzuheben, daß es den Gesetzen und insbesondere der Verordnung des hohen Handelsministeriums vom 10. Mai 1875 zu widersprechen scheint, wenn an eine Frachtconcession eine derartige Bedingung geknüpft wird. Es ist dies gleichbedeutend mit einer persönlichen Begünstigung, welche unstatthaft ist; im Gegentheile, es sollen Tarifnachlässe objectiver Natur, welche einem Versender gewährt werden, unter den gleichen sachlichen Verhältnissen und Bedingungen keinem andern Versender verweigert werden dürfen.

\*

Der Antrag Nr. I wurde in der vorgeschlagenen Fassung nicht angenommen, dagegen fand der vom Tarif-Comité vorgeschlagene Antrag, daß die Classification der deutschen Reichseisenbahnen bei den österr.-ungar. Bahnen angestrebt und der k. k. Staatseisenbahnbetrieb ohne Rücksicht auf den Beschluß der anderen Bahnen diese Classification durchführen soll, einstimmige Annahme.

Nach diesem Antrage werden die nachstehend benannten, im Special-Tarife II des österr. Reformtarifes gegenwärtig einbezogenen Holzgattungen bei den österr.-

ungar. Eisenbahnen behufs Einreihung in Classe C beantragt werden:

1.) Rundes Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen) bis 2,5 Meter lang.

2.) Stock- (Wurzel-), Stück- (Stuben-)Holz.

3.) Reiserholz und Faschinen.

4.) Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, nicht über 6 Meter lang.

5.) Folgende zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer: Stamm-, Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 Meter Länge, sowie dünne Brettchen bis zu 1,5 Meter Länge.

Mein Bestreben war dahin gerichtet, rohes Stammholz bis zu 6 Meter Länge, ohne Unterschied des Verwendungszweckes, in Classe C einzureihen, doch konnte ich mit meinem Antrage nicht durchgreifen.

Mein zweiter und dritter Antrag fand nur bezüglich der Aufhebung der Refactien Annahme, indem folgender Antrag des Tarif-Comités einstimmig angenommen wurde:

«Die k. k. Direction wird eindringlichst ersucht, nach dem Resultate der bisherigen Erfahrungen seinerzeit entsprechende Maßregeln zu treffen, um diese Refactien womöglich zu beseitigen.»

Nachdem ich beabsichtigte, die Aufhebung der Holzrefactien erst dann zu bewerkstelligen, wenn für die minderwertigen Holzgattungen, insbesondere Brennholz und Rundhölzer, der Ausnahmstarif I eingeführt würde, so war ich nicht befriedigt, daß nur über einen Theil meiner Anträge abgestimmt wurde, und hielt meinen Antrag wegen allgemeiner Einführung des Ausnahmstarifes Nr. I aufrecht.

Der Herr Regierungsvertreter sprach sich gegen Einführung des Ausnahmstarifes Nr. I aus, da solcher für einzelne (begünstigte) Relationen eine Erhöhung der bisherigen Sätze zur Folge hätte.

Ich erlaubte mir vorzustellen, daß bei einzelnen wenigen Relationen der Frachtsatz allerdings von 20 fr. bis fl. 1,30 pr. Waggon steigen würde, daß ich jedoch trotzdem meinen Antrag aufrecht erhalte, da in anderen Relationen, welche in Ausnahmstarif V nicht aufgenommen erscheinen, die Frachtsätze nach meinem Antrage für Brennholz und Rundholz bedeutend fallen würden, dadurch ein einheitlicher Tarif erreicht und auf vielen Relationen Transporte von diesen Holzgattungen ermöglicht würden, welche nach dem Tarife von Classe C jetzt ganz ausgeschlossen sind; überdies würde durch meinen Antrag eine Gleichstellung aller Relationen vor den Tarifen erreicht.

Nachdem nun der vorhin angeführte Antrag des Tarif-Comités angenommen wurde, erklärte der Herr Präsident, daß die Abstimmung über meinen Antrag ganz zu entfallen hätte, da derselbe durch den Antrag des Tarif-Comités erledigt erscheint.

Auf meine Bemerkung, daß das Tarif-Comité nur einen Theil meiner Anträge zur Annahme beantragte, daß jedoch über jenen Theil meines Antrages, welcher die allgemeine Einführung des Ausnahmstarifes I für gewisse Holzgattungen beantragt, noch abgestimmt werden möge, erklärte der Herr Präsident, daß durch die Annahme des Comité-Antrages die Abstimmung über meinen Antrag entfalle und ich nur in einer nächsten Sitzung neuerdings meinen Antrag einbringen könne, was ich nun zu thun beabsichtige aus den angeführten Gründen und hauptsächlich wegen der unbedingt nothwendigen Gleichstellung aller Relationen bezüglich der Tarife und Vermeidung von Begünstigungen, an welchen nicht alle Strecken theilnehmen können.

Ich hoffe dann auch die geehrten Herrn der k. k. Direction überzeugen zu können, daß die unbedeutende Frachterhöhung, welche bei einzelnen begünstigten Relationen durch allgemeine Einführung des Ausnahms-

tarifes I veranlaßt würde, kein Grund sein kann, diese Einführung auf anderen Relationen zu verweigern und deshalb auf viele Transporte von Brennholz und Rundholz zu verzichten, welche nach Annahme meines Antrages ermöglicht worden wären.

Meine Anträge III und IV habe ich zurückgezogen, da der erstere infolge der Einführung der deutschen Classification und Beschlus wegen Aufhebung der Re-factien, der letztere infolge Erklärung der k. k. Direction, das sie der diesfälligen Bitte entsprechen wolle, überflüssig und gegenstandslos wurden.

Rücksichtlich der übrigen Punkte der Tagesordnung, welche die Interessen unserer Provinz Krain nicht speciell berühren, erlaube ich mir auf die officiellen Protokolle ergebenst hinzuweisen, welche ich den geehrten Corporationen zur Verfügung stelle.

Lai bach, Ende Mai 1884.

C. Luchmann.

