

Laibacher Zeitung.

Nr. 74.

Pränumerationspreis: Im Comptoir ganzl. fl. 11, halbj. fl. 5.50. Für die Zustellung ins Haus halbj. 60 kr. Mit der Post ganzl. fl. 15, halbj. fl. 7.50.

Montag, 31. März.

Insertionsgebühr: Für kleine Inserate bis zu 4 Zeilen 25 kr., größere per Zeile 6 kr.; bei öfteren Wiederholungen per Zeile 3 kr.

1884.

Mit 1. April

beginnt ein neues Abonnement auf die

„Laibacher Zeitung.“

Der Pränumerationspreis beträgt für die Zeit vom 1. April bis Ende Juni:

Mit Post unter Schleifen 3 fl. 75 kr.
Für Laibach ins Haus zugestellt 3 „ — „
Im Comptoir abgeholt 2 „ 75 „

Für einen Monat:

Mit Post unter Schleifen 1 fl. 25 kr.
Für Laibach ins Haus zugestellt 1 „ — „
Im Comptoir abgeholt — „ 92 „

Ämtlicher Theil.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 23. März d. J. in Anerkennung ihrer vielfährigen und ausgezeichneten Dienstleistung dem Statthalterei-rathe in Prag Maximilian Ritter von Kurzbeck das Ritterkreuz des Leopold-Ordens und dem Vorstande des technischen Statthalterei-Departements, Oberbaurathe Wenzel Tafel in Prag den Orden der eisernen Krone dritter Classe, beiden mit Rücksicht der Tugenden, allergnädigst zu verleihen geruht.

Der k. k. Landespräsident hat den Rechnungs-Unterofficier I. Classe des k. k. Infanterieregimentes Baron Ruhn Nr. 17 Anton Covic zum k. k. Regierungskanzlisten in Krain ernannt.

Nichtamtlicher Theil.

Se. Majestät der Kaiser haben der Gemeinde Zwettendorf im politischen Bezirke Mistelbach in Niederösterreich zur Bestreitung von Schulbaukosten eine Unterstützung von 100 fl. aus der Allerhöchsten Privatschatulle allergnädigst zu bewilligen geruht.

Laibach, 30. März.

Indem das „Laibacher Wochenblatt“ in seiner gestrigen Nummer den bekannten Beschluss des Laibacher Gemeinderathes, betreffend die Sprache oder die Sprachen, in welchen die neue Viehmarktordnung für Laibach publiciert werden soll, glossiert, kommt es zu dem Schlusse, dass unser Landespräsident „in einer wichtigen, für die Regierung nicht gleichgiltigen Frage seitens seiner bisherigen intimen Anhänger ein unerwartetes Fiasco erfahren hat.“ Das ist wieder eine höchst sonderbare Anschauung der Herren vom „Wochenblatt“. Dass die zehn Herren, durch deren Votum der Beschluss zustande kam, zu den Anhängern oder gar „intimen“ Anhängern des Herrn Landespräsidenten gehören, dessen hat sich dieser wohl nie gerühmt, und worin das Fiasco, das er dabei erfahren, bestehen soll, ist auch nicht leicht abzusehen. Der Landespräsident hat doch nicht den Gemeinderathsbeschluss, welchen das „Wochenblatt“ unbedingt verurtheilt, irgendwie gefördert oder gebilligt; und dass der Gemeinderath selbst mit zehn gegen sechs Stimmen (der Herr Bürgermeister hatte nicht mitgestimmt) — bei Abwesenheit von 13 Gemeinderäthen — einen solchen Beschluss gefasst, das ist doch nicht die Schuld des Landespräsidenten, der bekanntlich die Wahlen nie zu beeinflussen pflegt, daher den Gemeinderath nicht eingesetzt und übrigens auch nicht den einzelnen Mitgliedern desselben die Köpfe aufgesetzt hat. Oder hat der Landespräsident etwa darin gefehlt und sich das obgedachte Fiasco bereitet, dass er bei den verschiedenen Gemeinderathswahlen nicht alle erdenklichen Hebel in Bewegung gesetzt hat, damit das Steuer-ruhr im Gemeinderathe wieder in die Hände der Herren vom „Laibacher Wochenblatt“ gekommen wäre? Da hätte er damit wahrlich ein sehr schlechtes Geschäft gemacht. Haben doch diese Herren, immer und überall das Beispiel ihrer Wiener Gesinnungsgenossen nachahmend, sogar der früheren Regierung Opposition gemacht und ihr so viele Verlegenheiten bereitet; wessen hätte sich aber die gegenwärtige

Regierung und der jetzige Landespräsident von solchen Herren zu versehen, wenn sie am Ruder wären!

Und ist die in Rede stehende Angelegenheit wirklich von solcher Bedeutung, dass die Regierung daraus, wie das „Wochenblatt“ zu vermeinen scheint, eine Cabinetsfrage machen müsste? Das ist sie durchaus nicht. Entweder ist der Gemeinderath im Rechte — und darüber werden eventuell höhere Instanzen zu entscheiden haben —, dann wird ihm dasselbe weder die Regierung noch das „Wochenblatt“ streitig machen oder benehmen können; oder hat der Gemeinderath Unrecht, dann wird sich dem wohl leicht abhelfen lassen. Gar zu sehr sich über den fraglichen Gemeinderathsbeschluss zu alarmieren, ist aber wirklich nicht angezeigt, und zwar umso weniger, als die Principien der Unversöhnlichkeit, wie sie einerseits durch die Herren vom „Laibacher Wochenblatt“, andererseits durch die Herren vom „Slovenski Narod“ und vom „Slovian“ vertreten werden, auch in Krain keine Geltung haben können. Zwischen den beiden extremen Elementen steht die weitaus überwiegende Majorität der Bevölkerung des Landes slovenischer wie deutscher Nationalität, welche gewiss nicht diesen Principien huldigt. Angesichts dieser Lage kann die Regierung der weiteren Entwicklung der obgedachten Angelegenheit und der Verhältnisse in Krain überhaupt ruhig entgegensetzen.

Wenn wir aber fragen, wer eigentlich in der eben besprochenen Angelegenheit in erster Linie ein Fiasco erfahren hat, so können wir füglich nur antworten: Wieder niemand anderer, als die Herren vom „Laibacher Wochenblatt“ mit ihrem diesfälligen drolligen — Zeitartikel.

Reichsrath.

88. Sitzung des Herrenhauses.

Wien, 28. März.

Se. Excellenz der Herr Präsident Graf Trauttmansdorff eröffnet um 11 Uhr 15 Minuten die Sitzung.

Auf der Ministerbank befinden sich: Se. Excellenz der Herr Ministerpräsident und Leiter des Ministeriums des Innern Graf Taaffe, Ihre Excellenzen die Herren Minister: Graf Falkenhayn, Dr. Freiherr v. Pražák, Dr. Freiherr von Conrad-Eybesfeld, Dr. Ritter von Dunajewski und Freiherr v. Pino.

Auf der Bank der Regierungsvertreter die Herren: Sectionschef Arnt und Ministerialrath Ritter von Wittel.

Nach Mittheilung des Einlaufes schreitet das Haus zur Tagesordnung.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Regelung der Erbhazgewinnung in Galizien und der Bukowina, gelangt zur ersten Lesung.

Graf Falkenhayn stellt den Antrag, dass diese Vorlage der volkswirtschaftlichen Commission zur Vorberathung übermittle wird. Ferner beantragt Redner mit Rücksicht auf die speciell sachliche Natur der Vorlage, dass die Commission ad hoc durch einen Beirath von zwei Mitgliedern verstärkt und die Wahl derselben auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung gestellt werde. (Dieser Antrag wird angenommen.)

Die Regierungsvorlage, betreffend den Staatsvertrag mit dem Fürstenthume Liechtenstein wegen Ausübung der Justizverwaltung in Biechtenstein, wird über Vorschlag des Präsidenten der juridischen Commission zur Vorberathung zugewiesen.

Das Haus schreitet hierauf zur zweiten Lesung der vom Abgeordnetenhaus angenommenen Regierungsvorlage, betreffend die Erwerbung der Kaiser-Franz-Josef-Bahn, der Kronprinz-Rudolf-Bahn und der Borsarlberger Bahn für den Staat.

Als Referent fungiert der Präsident des Staats-eisenbahnbetriebes Sectionschef von Czedit.

Für die Generaldebatte haben sich zum Worte gemeldet: Freiherr v. Königswarter (contra), Freiherr v. Haerdtl und Graf Leo Thun (pro).

Freiherr v. Königswarter: Ich habe mir das Wort erbeten, um mein Votum gegen die Vorlage zu begründen. Es ist in dem Commissionsberichte mehrfach von einem differtierenden Mitgliede die Rede, welches gegen die Annahme der Vorlage Bedenken

erhoben und bei der Abstimmung sich der Majorität nicht anschließen vermochte. Diese Bemerkungen beziehen sich auf meine Wenigkeit, und ich muss mein Bedauern aussprechen, dass ich nicht in der Lage war, mich meinen hochverehrten Collegen anzuschließen. Gegenüber dem Referenten fühle ich mich aber zu besonderem Danke verpflichtet für die Objectivität, die er als eifrigster Vertreter des Staatsbahnbetriebes meiner Ansicht gegenüber hat walten lassen. Ich muss aber auch constatieren, dass meinen in mehrfacher Beziehung erhobenen finanziellen Bedenken von Seite der Regierung eine Erwiderung nicht zutheil wurde. Seine Excellenz der Herr Handelsminister ist dieser Frage ausgewichen, indem er meinte, finanzielle Erörterungen gehören nicht in sein Ressort. Ich würdige vollständig die Reserve, welche sich Se. Excellenz bei dieser Gelegenheit auferlegt hat, aber ich glaube, er ist mit der Bescheidenheit zu weit gegangen, indem er sich in einer Frage für incompetent erklärte, welche doch mit seinem Ressort so nahe verwandt ist. Ich muss bei dieser Gelegenheit überhaupt constatieren, dass man finanziellen Angelegenheiten nicht jene Bedeutung beilegt, welche sie in wohlgeordneten Staaten erheischen. Ich bedaure das umso mehr, als ich meine, dass heutzutage die Pflege der Finanzen wesentlich zur Wuchstellung eines Reiches beiträgt und vielleicht ebensoviel beiträgt als die Größe und Schlagfertigkeit des stehenden Heeres. Wenn vor etwa sechzig Jahren ein bekannter französischer Finanzminister den oft citierten Ausspruch that: „Machen Sie mir eine gute äußere Politik, und ich werde Ihnen gute Finanzen machen“, so kann man heute diesen Satz umkehren und sagen, eine gute Finanzwirtschaft ist die beste Politik. Wenn man aber bei großen Investitionen den finanziellen Standpunkt zu wahren versucht, dann wird man, wie ich mehrfach zu erfahren Gelegenheit hatte, ein Pessimist oder Schwarzseher von Profession oder gar ein verfassungstreuer Oppositionsmann gescolten.

Ich lehne nun zum eigentlichen Gegenstande zurück und erkläre, dass ich durchaus kein principieller Gegner des Staats-eisenbahn-Betriebes bin, namentlich dort nicht, wo andere Verhältnisse vorwalten als bei uns; die Erfahrung spricht ja sogar dafür, so in Preußen, auf das man sich so gern beruft, wo die Resultate des Staatsbetriebes sehr günstige sind, aber der Unterschied besteht eben darin, dass man bei uns hypothecierte Staatsschuldberechtigungen ausgibt, während man in Preußen die Verstaatlichung im Wege nicht fundierter Consols durchführte. Als ein Beweis für die ausgezeichnete Lage des preussischen Staatscredites mag der Umstand gelten, dass seit der Verstaatlichung der Eisenbahnen, in welche 1400 Millionen Mark investiert wurden, die Staatsschuld sich um 5 pCt. im Course gehoben hat. Bei uns, und dies dürfte selbst der Herr Finanzminister zugeben, würde bei einer äquivalenten Ausgabe von 700 bis 800 Millionen Gulden in Rente-Obligationen eine solche Coursebesserung nicht eintreten. In vielen Staaten ist man vom Wege der Verstaatlichung bereits abgegangen, ich verweise auf Frankreich, dessen finanzielle Lage sich seit drei Jahren nicht unwesentlich verschlimmert und welches die Vervollständigung seines Bahnnetzes Privatgesellschaften übertragen hat. Ich verweise ferner auf das finanziell so günstig situierte Italien, welches seine Bahnen an mehrere Betriebsgesellschaften pachtwise überlassen hat. Das thut Italien, welches eine geradezu staunenswerte Probe seiner finanziellen Entwicklung und Elasticität gegeben hat, indem es in verhältnismäßig kurzer Zeit imstande war, nicht allein das Gleichgewicht seines Staatshaushaltes herzustellen, sondern auch seine gestörte Landeswährung zu regulieren, die drückende Wahlsteuer zu beseitigen und obendrein für die Stärkung des stehenden Heeres und der Marine zu sorgen. In Oesterreich betrachte ich das Verstaatlichungsprincip als ein durchaus verfehltes. Vom volkswirtschaftlichen Standpunkte verfehlt, weil wir die berechtigten Forderungen einer den Staat begünstigenden Tarifpolitik auf ganz andere und billigere Weise erreichen könnten; finanziell, weil ich fürchte, dass das Resultat der Verstaatlichung nicht günstig sein wird. Ich glaube, wenige Jahre werden genügen, um an der Hand der Ziffern zu beweisen, dass das Budget durch die Verstaatlichung der Eisenbahn keine Entlastung erfahren hat.

In noch viel bedenklicherem Lichte erscheint mir die finanzielle Seite der Frage, wenn ich daran denke,

dass die Staatschuld über Nacht um hunderte von Millionen vermehrt und aus Privatpapieren Staatspapiere gemacht werden sollen, um auf diese Weise die Staatschuld, wenn auch fundiert, wesentlich zu vermehren. Ich besorge, dass, wenn sich auch der Rückschlag in normalen Zeiten nicht fühlbar macht, dies doch der Fall sein dürfte, wenn die geringsten Wolken am politischen Horizonte auftauchen. Bei einem chronischen Deficite und einer nicht geregelten Landeswährung ist zu besorgen, dass das gegenwärtige Experiment sich nicht bewähren wird.

Was speciell die geschlossenen Verträge mit den Bahn-Gesellschaften anbelangt, so hat die Regierung keine glückliche Hand gezeigt. Sie hat namentlich den Actionären der Franz-Josef-Bahn Vortheile und Begünstigungen eingeräumt, die mit den tatsächlichen Verhältnissen nicht in Einklang zu bringen sind. Ich werde gegen die Vorlage stimmen, auf die Gefahr hin, mit meinem Votum allein zu bleiben, und auf die weitere Gefahr hin, damit einen momentan unpopulären Schritt zu thun, glaube jedoch hinzufügen zu sollen, dass ich dabei von politischen Rücksichten gar nicht beeinflusst bin und mich nur von finanziellen Erwägungen leiten lasse. Ich würde einem Ministerium meiner Partei gegenüber genau ebenso handeln.

Freiherr v. Haerdtl theilt die Anschauung des Vorredners nicht, weil er der Ansicht ist, dass, wenn der Staat einmal Bahnen in seinen Besitz genommen hat, er verpflichtet ist, dies in einem Umfange zu thun, dass eine entsprechende Organisation und ein Einfluss auf die Tarifpolitik ermöglicht ist. Er will eigentlich nur bezüglich einer Stelle des Berichtes sprechen, wo von der Staatsbahnen-Gesellschaft ausdrücklich die Rede ist und betont wird, dass dort eine entsprechende Ueberwachung wegen des Ineinander-greifens verschiedener Betriebsverhältnisse nicht habe stattfinden können. Redner fühlt sich als Präsident jener Gesellschaft verpflichtet, gegen diese Behauptung aufzutreten, weil er in Kenntniss der Verhältnisse die gegentheilige Behauptung vertreten könne. Die betreffende Bahn sei überdies stets der Regierung in allen den aus dem Garantieverhältnisse entstehenden Berechnungsfragen in der coulantesten Weise entgegengekommen.

Se. Excellenz Handelsminister Freiherr v. Pino:

Ich werde das hohe Haus nicht lange aufhalten mit meinen Ausführungen. Ich fühle mich nur verpflichtet, auf das, was der erste Herr Vorredner gesagt hat, in ganz kurzen Worten Einiges zu bemerken.

Der erste Herr Vorredner hat am Anfange seiner Rede bemerkt, der in der Commissionsitzung anwesende Handelsminister sei den von ihm gestellten finanziellen Erwägungen aus dem Wege gegangen und hätte darauf nicht geantwortet. Das ist doch nur bis zu einem gewissen Grade richtig. Der Herr Redner hat damals einen Excurs auf die allgemeinen Staatsfinanzen gemacht und daraus auf die betreffende Vorlage Schlüsse gezogen. Auf dieses allgemeine Feld bin ich ihm nicht gefolgt; das ist ganz richtig, aber auf den finanziellen Effect der Vorlage selbst habe ich mir damals doch erlaubt, einige Worte seinen Ausführungen entgegenzusetzen. Der Herr Redner hat gemeint, in Preußen und in Deutschland hat allerdings das Staatsbahn-princip gute Erfolge gehabt. Das sei aber ganz etwas anderes, dort sei ein Staat engagiert, der ohneweiters große Summen in Consoles aufgebracht hat, und da sei eine solche Action wohl erklärlich. Bei uns wäre dies nicht möglich gewesen, und man hätte daher zu dem Mittel greifen müssen, Staatsschuldverschreibungen auszugeben, welche an Stelle der Actien, die bisher bestanden haben, treten und auf die betreffende Bahn hypotheciert werden. Allerdings ist es richtig, dass Preußen einen ähnlichen Weg nicht eingeschlagen hat; ich glaube aber, dass durch die Bemerkungen des Herrn Vorredners durchaus nicht bewiesen worden ist, dass der bei uns eingeschlagene Weg nicht ganz richtig war. Dass dieser Weg nicht unrichtig war, beweist, dass diese Titel größtentheils in festen Händen sind, in festen Händen geblieben sind und bleiben. Der beste Beweis wird durch die Erfolge der Convertierung der Franz-Josef-Bahn-Actien gegeben, wo wir zu unserer großen Freude und Ueberraschung gesehen haben, wie viele dieser Obligationen in festen Händen und sogar im Auslande sind. Der Herr Vorredner hat gemeint, große Staaten, die in glänzenden und besseren finanziellen Verhältnissen sich befinden als unser Staat, seien umgekehrt von der Idee der Verstaatlichung und zu einem anderen Systeme zurückgekehrt, das sei namentlich in Frankreich geschehen. Das ist richtig, aber ich glaube, wir werden noch die Erfolge dieser Umkehr in Frankreich sehen und erfahren müssen, um zu bestimmen, ob Frankreich mit diesem Schritte gar so außerordentlich günstige Resultate erzielt hat. Denn der französische Staat hat bei den Abmachungen mit den großen Bahnen auch Vasten auf sich genommen, deren schwereres oder geringeres Gewicht sich erst später herausstellen wird, so dass ich glaube, dass man das französische Beispiel nicht als ein absolut günstiges und nachahmenswerthes hinstellen kann.

Was die Umkehr von der Verstaatlichung in Italien betrifft, so sind eben diese Verhandlungen noch nicht perfect geworden, und ich weiß nicht, ob sie überhaupt perfect werden. Die Verhandlungen ziehen sich dort sehr in die Länge, und schließlich wird sich auch dort herausstellen, ob, wenn eine dieser Verhandlungen zum Abschlusse kommt, diese wirklich für den italienischen Staat so glänzend ausfällt, wie es von dem Herrn Vorredner erwartet wird. Der Herr Vorredner hat weiter auch gemeint, die finanziellen Erfolge und die finanzielle Seite der Abmachungen seien nicht günstig. Hier muss ich vor allem bemerken, dass wir bis jetzt mit Ausnahme einer kleinen Bahnstrecke lauter garantierte Bahnen verstaatlicht haben, rückfichtlich deren der Staat ja ohnedies verpflichtet war, für Alles und Jedes aufzukommen, und wobei er zu seinem Schaden erfahren hat, dass er eigentlich für viel mehr aufkommen musste, als wofür er jetzt nach der Verstaatlichung aufzukommen verpflichtet ist.

Weiters sagte der Herr Vorredner, die Verträge, die abgeschlossen wurden, seien nicht günstig. Das ist eine Ansichtssache. Die Regierung und auch sehr hervorragende Persönlichkeiten in dem anderen Hause haben rückfichtlich der Verträge und deren günstigen Erfolgen durchaus nicht so schwerwiegende Einwendungen erheben können, wie der Herr Vorredner erheben zu müssen vermeinte. Wenn der Franz-Josef-Bahn die Rente von 10 fl. 50 kr. zugesprochen wurde, so ist das scheinbar allerdings ungünstiger als die gegenwärtige Leistung des Staates aus der Garantie, aber ich bitte, zu bedenken, dass diese 50 kr. die Hoffnungen der ganzen Concessionsdauer in sich schließen und dass diese Hoffnungen nicht als ungünstige angesehen werden konnten. Das bitte ich in der Richtung anzuerkennen, dass die Franz-Josef-Bahn anerkanntermaßen zu den besten Bahnen der österreichischen Monarchie inbetreff ihrer künftigen Entwicklung zu zählen ist, dass daher diese Entwicklung in einer nicht zu fernem Zukunft nicht ausbleiben konnte und nicht ausgeblieben wäre und dass daher diese 50 kr. die Prämie für das Aufgeben solcher in der Zukunft reichlicher Erträge gebildet haben. Dasselbe könnte ich in Bezug auf die Verträge auch von der Rudolf-Bahn sagen, nachdem aber darauf nicht hingewiesen wurde, so will ich das hohe Haus damit nicht ermüden. Das ganz Gleiche könnte ich auch von der Borarlberger Bahn sagen. Ich kann daher wohl behaupten, dass die Regierung bei dem Abschlusse dieser Verträge nicht nur keinen Mißgriff gethan, sondern den Anschauungen, welche in den weitesten Kreisen der Bevölkerung bestehen, vollkommen Rechnung getragen und eher einen glücklichen Griff gethan hat als das Gegentheil.

Ich erlaube mir daher, dem hohen Hause die Annahme des Gesetzentwurfes wärmstens zu empfehlen. (Bravo! rechts.)

Graf Leo Thun sieht sich durch die Italien betreffende Aeußerung des Freiherrn von Königswarter veranlaßt, das Wort zu nehmen. Er will nicht in Abrede stellen, dass Italien in Bezug auf die Finanzlage überraschende Erfolge erzielt habe. Allein es handle sich nicht bloß um den Erfolg, sondern auch um die Mittel, und da könne man nicht übersehen, dass Italien sich der Verräuberung kirchlichen Gutes schuldig gemacht und durch diese seine Finanzen consolidiert habe, und es könne eine Anerkennung der italienischen Finanzpolitik nicht ohne eine Verwahrung seitens des österreichischen Herrenhauses bleiben. Redner bemerkt noch weiter, dass ein Stück der Tiroler Linie, nämlich die Strecke Wörgl-Innsbruck, nicht im Besitze des Staates, sondern einer Privat-Gesellschaft stehe, und dass dadurch das Staatsbahnnetz unvollständig sei. Er bittet diesfalls um eine Aufklärung.

Se. Exc. Handelsminister Freiherr von Pino.

Ich kann den Vorredner sehr leicht in dieser Beziehung beruhigen. Die Regierung hat diesen Umstand natürlich nicht außeracht lassen können und hat demzufolge mit der Südbahn einen Peage-Vertrag abgeschlossen für die Strecke Wörgl-Innsbruck, welcher für die ungehinderte Fortsetzung und Besorgung des Verkehrs nach jeder Richtung der Regierung Gewähr leistet. Ich glaube, dass ich in dieser Beziehung durch diese Mittheilung den geehrten Herrn Vorredner beruhigt habe.

Freiherr von Königswarter bemerkt, dass bei dem Vertragsabschlusse mit der Franz-Josef-Bahn den Actionären insofern ein Geschenk gemacht worden sei, als ja die Regierung nach der Concessionsurkunde berechtigt gewesen wäre, im Jahre 1896 auf Grund eines Durchschnittsertragnisses der letzten sieben Jahre die Bahn zu übernehmen. Es wäre daher vortheilhafter gewesen, bis dahin zu warten, als mit nervöser Hast und Ungebuld heute die Einlösung um jeden Preis durchzusetzen. Sachlich bemerkt Redner noch, dass es sich bisher nur um eine Conversion der Prioritäten gehandelt habe und dass Actien noch gar nicht convertiert wurden.

Se. Excellenz Handelsminister Freiherr von Pino:

Ich muss vor allem bemerken, dass die Regierung in dieser Angelegenheit nicht mit einer nervösen Hast und Ungebuld vorgegangen ist, denn die Regie-

rung hat reichlich zwei Jahre mit der Franz-Josef-Bahn verhandelt, und das ist doch nicht ein Beweis einer Nervosität, wenn man so lange und so langsam eine Sache erwägt. Was die Bemerkung des Herrn Vorredners betrifft, dass diese 50 Kreuzer nicht hätten bezahlt werden sollen, weil ja im Jahre 1896 die Bahn ohnedies an die Regierung gefallen wäre, und zwar mit einem Durchschnitte, der wahrscheinlich nicht höher, vielleicht eher niedriger gewesen wäre als zehn Gulden, so erlaube ich mir zu bemerken, dass jetzt, wo die Bahn absolut gebraucht wird, um das schon jetzt im Besitze des Staates befindliche Bahnnetz zu Gunsten des Verkehrs, zu Gunsten des Staates und der Staatseinnahmen zu verwerten, wir nicht 14 Jahre warten und allen unangenehmen und schädlichen Folgen einer Concurrenz uns aussetzen können bloß deshalb, weil wir die Hoffnung haben, dass wir diese Bahn im Jahre 1896 vielleicht etwas wohlfeiler hätten bekommen können. Mit dieser größeren Wohlfeilheit der Erwerbung verhält es sich übrigens auch nicht so ganz richtig. Es ist schon vorgekommen, dass eine Bahn, um sich ihrer Garantieschuld zu entledigen, Finanzoperationen vorgenommen hat, die sie in die Lage versetzt haben, ganz andere Ansprüche zu stellen, als sie gestellt werden könnten, wenn eine Garantieschuld nicht beseitigt worden wäre. Ich erlaube mir nur das in Kürze zu bemerken.

Berichterstatte Sectionschef von Credit macht den Baron Königswarter darauf aufmerksam, dass schon vor zwei Jahren sich die vereinigte volkswirtschaftliche und Eisenbahn-Commission mit allen gegen zwei Stimmen für die Verstaatlichung ausgesprochen habe. Baron Königswarter beruft sich auf das Beispiel zweier auswärtigen Staaten, nämlich auf Frankreich und Italien. Es darf einigermaßen wundernehmen, dass von Frankreich nochmals gesprochen wurde, da doch bekannt sein sollte, dass Frankreich gar keinen anderen Ausweg mehr hatte als den jetzt eingeschlagenen. Die im Freycinet'schen Entwurfe von Regierungswegen gemachten weitgehenden Versprechungen und die dadurch erweckten Hoffnungen hatten die Rückkehr zum Privatbahnen-Systeme zur nothwendigen Konsequenz. Das Beispiel Italiens ist ebenfalls ganz unzutreffend; die Vorbedingungen sind dort ganz andere wie in Oesterreich. Italien verpachtet die Staatsbahnen und wahrlich dabei den vollsten Einfluss beim Betriebe. Das ist allerdings das ideale Verhältniss. Ob nun die bezüglich der Verträge zustande kommen oder nicht — die Sache dauert, wie bereits der Herr Handelsminister bemerkt hat, etwas ver-dächtig lange — bewiesen wird dadurch gar nichts.

Der Redner wendet sich sodann zu den wider die Vorlage erhobenen finanziellen Einwendungen und bemerkt zunächst, dass die Ergebnisse der Convertierung allerdings kein absolutes Beispiel bieten, aber doch immerhin einen bemerkenswerten Hinweis gestatten. Es kommen fundierte Staatsschuldverschreibungen, und zwar nicht neue auf den Markt, sondern es wird die entsprechende Summe der bisher cursirenden Papiere zurückgezogen. Es hat sich auch schon klar herausgestellt, dass bei dieser Operation ein Besitzwechsel nicht eintritt, und insofern ist das vom Herrn Handelsminister gewählte Beispiel vollkommen zutreffend.

Schon 1877 — und das illustriert die „nervöse Hast“, von der Baron Königswarter sprach — haben sich die gesetzgebenden Körperschaften in Oesterreich für das System der Verstaatlichung ausgesprochen, und die größten Angriffe wurden von den verschiedensten Seiten gegen die Regierungen der verschiedensten Richtungen deshalb erhoben, weil dieselben eben bei der Verstaatlichung zu langsam vorgiengen. Wenn nun endlich die jetzige Regierung jetzt diesfalls Abmachungen getroffen hat, dann kann man wohl nicht von einer „nervösen Hast“ sprechen. Baron Königswarter hat übrigens auch übersehen, dass bei der einen der zu acquirirenden Bahnen die Staatslasten um ebensoviel vermindert werden, als bei der anderen Bahn die Erhöhung beträgt. In dieser selben Action ist also die Compensation geboten, von anderen Ersparungen, wie z. B. bei den Central-Verwaltungsstellen, auch ganz abgesehen.

Auch die Thatfache, dass Freiherr von Haerdtl über eine Stelle des Berichtes so lebhaft afficirt war, ist gewiss nicht begründet. Es sollte damit gegen keine Gesellschaft ein Vorwurf erhoben werden. Denn wer die bezüglich der Verhältnisse bei Bahnen kennt, wird wissen, dass es sich um eine allen Bahnen gemeinsame Krankheit handelt, dass alle diese Verhältnisse der Gegenstand von Compromissen sind, wobei es unvermeidlich ist, dass Vermischungen eintreten.

Hinsichtlich der Bemerkung des Grafen Leo Thun weist Redner auf die vom Herrn Handelsminister gegebene Aufklärung und darauf hin, dass die Staatsverwaltung durch die geschlossenen Peage-Verträge sich die vollständige Tariffreiheit sowie den Verkehr mit den Stationen selbst gesichert habe. Weiter bemerkt er, dass derlei Verträge beiden Contrahirenden zum Vortheile gereichen. Der vorliegende Gesetzentwurf sei die sehr verdienstvolle Lösung einer schon seit langem schwebenden Frage. Es sei auch richtig, dass solche Verhältnisse durch längeres Liegenlassen nicht besser werden. Diejenigen, die im Jahre 1877 vorhergesagt,

dass die Bahn theurer werden wird, haben vollständig Recht behalten, und wenn die Sache heute wieder verschoben werden würde, so würden sie wieder Recht behalten. Er empfiehlt die Annahme des Gesetzesworfes. (Beifall.)

Es wird hierauf in die Specialdebatte eingegangen. Sämmtliche Artikel des Gesetzesworfes werden ohne Debatte unverändert angenommen und das Gesetz sofort auch in dritter Lesung zum Beschlusse erhoben.

Fürst Czartoryski referiert namens der Budget-Commission über die Baurechnungen der auf Staatskosten ausgeführten Eisenbahnen, und werden auf seinen Antrag die Baurechnungen der Eisenbahnen Rakonitz-Protivin, Tarnow-Leluchow, Divazza-Pola, Sivek-Spalato und Kriegsdorf-Römerstadt genehmigt.

Der selbe Referent berichtet über die vom Abgeordnetenhaus angenommene Regierungsvorlage, betreffend die Erhöhung der Baukosten der Arlberg-Bahn.

Die Vorlage wird ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung genehmigt.

Graf Franz Falkenhayn referiert namens der politischen Commission über die Novelle zur Maß- und Gewichtsordnung.

Die Vorlage wird in zweiter und dritter Lesung nach den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses genehmigt.

Freiherr von Tomaschek berichtet namens der juristischen Commission über den Gesetzesentwurf, betreffend die Consular-Gerichtbarkeit in Tunis, und wird demselben in Uebereinstimmung mit dem Abgeordnetenhaus die verfassungsmäßige Zustimmung ertheilt.

Es folgen Berichte über Petitionen.

von Czedit referiert über die Petition der Landesausschüsse von Niederösterreich, Oberösterreich und Salzburg, dann der Gemeinden der Städte Wien, Linz und Salzburg um Entschädigung für die ihnen infolge Uebernahme der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn in den Staatsbetrieb entgehenden Landes- und Gemeinde-Umlagen und beantragt:

„Die vorliegende Petition werde der Regierung mit dem Bemerkten zur eingehenden Prüfung abgetreten, dass durch die am 23. Februar 1884 vor dem Verwaltungsgerichtshof durchgeführte Verhandlung die Direction für Staatseisenbahnbetrieb mit ihrer Beschwerde wegen Rückersätze der von den Gemeinden Linz und Salzburg pro 1881 bereits eingezahlten Umlagen abgewiesen worden. Zugleich werde der Regierung empfohlen, in Erwägung zu ziehen, inwiefern die österreichischen Eisenbahnen einer speciellen, der Natur dieser Unternehmungen mehr entsprechenden Besteuerung zu unterziehen wären.“

Graf Leo Thun erklärt sich gegen das zweite Alinea des Antrages, weil, wie ihm scheint, in demselben eine Frage berührt werde, welche nicht so nebenbei ausgetragen werden könne.

Fürst Georg Lobkowitz will nur darauf hinweisen, dass jene Gemeinden und autonomen Körperschaften, welche bisher auf Grund der bestehenden Gesetze Steuerzuschläge von den Staatssteuern bei den Eisenbahnen bezogen, in sehr schwierige und drückende Situationen kommen werden, falls künftighin diese Zuschläge entfallen sollten. Es sei zwar sehr schwierig, in dieser sehr complicierten Frage sich schon heute zu entscheiden; trotzdem aber müsse das Haus, wenn es diesfalls etwas thut, zu der Frage Stellung nehmen. Sollte das zweite Alinea angenommen werden, so würde er dazu folgenden Zusatzantrag stellen: „wobei darauf Rücksicht zu nehmen sein würde, dass die Länder und Gemeinden in die Lage versetzt würden, die Staatseisenbahnen auch fernerhin in entsprechendem Maße zu den Gemeinde- und Landesumlagen heranzuziehen.“ (Wird unterstützt.)

Se. Excellenz Finanzminister Dr. Ritter von Dunajewski:

Bei Gelegenheit der Berathung einiger Petitionen ist im hohen Hause eine sehr wichtige principielle Frage zur Besprechung gelangt. Ich will die Geduld und Zeit des hohen Hauses bei dieser Gelegenheit nicht lange in Anspruch nehmen, glaube aber verpflichtet zu sein, von meinem Standpunkte die Bitte zu stellen, bei dieser Gelegenheit nicht ein äußerst weittragendes Princip zur Entscheidung bringen zu wollen. Es handelt sich einfach darum, ob ein Vermögen, welches Staatsvermögen ist oder durch ein Gesetz wird, und welches öffentlichen Zwecken dient, einer Steuer und infolge dessen auch den sogenannten Steuerzuschlägen zu unterliegen sei oder nicht. Die Zuschläge, welche die Gemeinden oder Länder erheben, sind ja nur ein Accessorium einer bestehenden Staatssteuer, und ist bis jetzt in der österreichischen Gesetzgebung das Princip aufrechterhalten worden, dass, wo keine Staatssteuer besteht, auch eine Verpflichtung zu Zuschlägen nicht besteht, so z. B. bei der Nachsicht der Steuern. Wenn die Staatsbehörde gesetzlich dazu verpflichtet ist, bestimmte Steuerträger von der Verpflichtung, eine Staatssteuer zu entrichten, infolge von Calamitäten u. dgl. zu entlasten, hat auch die Gemeinde und das Land nicht das Recht, die Zuschläge zu erheben. Ein für gewisse öffentliche Zwecke bestimmtes öffentliches Gebäude,

Vermögensstücke überhaupt sind auch von der Staatssteuer befreit, weil sie eben diesen öffentlichen Zwecken dienen. Wenn also, nehmen wir den Fall an, der Staat heute in irgend einer Gemeinde ein Gebäude aufführt oder ein altes Gebäude kauft und in diesem Gebäude eine gewissen öffentlichen Zwecken dienende Einrichtung trifft, ist das Haus eo ipso von der Staatssteuer, also auch von den Gemeinde- und Landeszuschlägen befreit. Das ist, könnte man sagen, auch nicht sehr billig für die Gemeinden und Länder; man kann sich aber leider in finanzieller Angelegenheit nicht immer durch das mehr oder minder klare Gefühl der Billigkeit für eine bestimmte Gemeinde oder ein bestimmtes Land leiten lassen, weil sonst das ganze Princip unterwühlt wird.

Was die Eisenbahnen anbelangt, so ist das eine Frage, welche die Regierung, wenn das hohe Haus es derselben zur Erwägung oder thunlichsten Berücksichtigung oder wie die üblichen Formeln sonst lauten, überlassen wird, gewiss einer reiflichen Erwägung unterziehen wird, und ich kann hier im hohen Hause sagen, dass die Verhandlungen der zwei dabei theilhaftigen Ministerien schon seit längerer Zeit geführt werden. Das Princip kann ich aber vom Standpunkte meiner Pflicht nicht zugeben, dass einem Lande oder einer Gemeinde Zuschläge dann gezahlt zu werden brauchen, wenn die Staatssteuer juridisch überhaupt nicht besteht. Und ich möchte das hohe Haus bitten, soweit es von mir abhängt, über dieses Princip gerade heute nicht zu entscheiden. Es liegen ja ohnehin dem Abgeordnetenhaus seit längerer Zeit Vorschläge der Regierung vor, welche die Erwerb- und Einkommensteuer umfassen; da werden die beiden hohen Häuser Gelegenheit haben, ihr entscheidendes Wort in die Waagschale zu werfen.

Heute wäre es aber ein Präjudiz, das ich vom Standpunkte der Regierung nicht vertreten könnte. Es handelt sich bei den Eisenbahnen, welche der Staat ankauft oder erwirbt oder selbst baut, um eine sehr wichtige finanzielle Frage. Es hat der Herr Vorredner mit Recht betont, dass es von Ländern und Gemeinden in manchen Fällen, wie gerade in dem heute vom hohen Hause entschiedenen Falle, dringend gewünscht wird, dass eine bestimmte Bahn eine Staatsbahn werde. Wenn der Staat Opfer und ganz gewaltige Opfer auf sich nimmt, gewisse Bahnen zu verstaatlichen und möglicher Weise dadurch selbst an der bis jetzt bezogenen Erwerbs- und Einkommensteuer Verlust trägt, möchte ich doch mir die Frage aufzuwerfen erlauben: Wie kommt denn der Staat dazu, für diese Verluste noch zu zahlen? Man muss eine gewisse Erfahrung haben, und wir haben sie nur noch bei der Elisabeth-Bahn. Und wenn da die Erfahrungen in finanzieller Beziehung günstig ausfallen, was ich hoffe und wünsche, dann wird die Zeit gekommen sein, die Frage definitiv und principiell zu erledigen. Wenn der Antrag Sr. Durchlaucht des Fürsten Lobkowitz so gemeint ist, dass gewissermaßen das Princip damit entschieden ist, so glaube ich, ist das ein für die Staatsfinanzen sehr schädliches Präjudicat, und ich glaube, dass es meines Amtes ist, diese wenigen Bemerkungen der Berücksichtigung des hohen Hauses heute zu empfehlen.

Fürst Georg Lobkowitz hält seinen Antrag für den Fall aufrecht, als überhaupt in dieser Angelegenheit ein präjudicirlicher Beschluss gefasst werden sollte. Er kann jedoch die Ansicht nicht theilen, dass mit dem Entfallen der Staatssteuer bei derartigen Objecten, wie Eisenbahnen, ipso facto auch die Landes- und Gemeindezuschläge entfallen.

Graf Leo Thun findet überhaupt die dormalige Basis, auf welcher die Länder, Gemeinden und Corporationen ihre Steuern einheben, verfehlt. In England sei das Verhältnis ein umgekehrtes, dort erhebe der Staat seine Steuern als Zuschläge zu den Gemeindefiscalen. Diese Basis wäre viel richtiger als die schwankende gegenwärtige Einrichtung, bei der ganze Steuerobjecte verschwinden können.

Graf Franz Falkenhayn beantragt, dass das zweite Alinea des Commissionsantrages separat zur Abstimmung gelange, weil er glaube, dass durch das erste Alinea kein Präjudiz für die spätere Behandlung dieser Frage geschaffen werde.

Berichterstatter von Czedit erklärt sich, allerdings nur im eigenen und nicht im Namen der Commission, mit diesem Vorschlage einverstanden.

Bei der Abstimmung wird das erste Alinea des Antrages angenommen, das zweite abgelehnt.

von Czedit berichtet weiters über die Petition der Bezirksvertretung Kralowitz und der Vorstände der Stadtgemeinden Kralowitz, Rozlan und Cista um Durchführung der Verbindungsbahn zwischen Rakonitz und der Pilsen-Priesener Eisenbahn in der Richtung über Kralowitz nach Blas und Maß, ferner

die Petitionen des Gemeinderathes der Stadt Görz und der Gemeinden des Sponzo-Thales, um Verlängerung der Kronprinz-Rudolf-Bahn von Tarvis über Görz bis zum Meere; endlich

die Petition der Gemeinden der Gerichtsbezirke Herzogenburg, Kirchberg am Wagram, Gföhl, Langenlois und Horn um Concessionsertheilung zum Baue

einer Localbahn von St. Pölten über Traismauer, Hadersdorf, Langenlois und Horn nach Sigmundsherg an den Ingenieur Friedrich Treu, beziehungsweise an das Bauconsortium.

Selbe werden sämmtlich der Regierung einfach abgetreten.

Der Präsident schließt hierauf die Sitzung und beraumt die nächste für morgen vormittags elf Uhr an mit folgender Tagesordnung:

1.) Erste Lesung des Budget-Provisoriums für April.

2.) Zweite Lesung des Gesetzesworfes betreffs die Zugeständnisse und Begünstigungen für die Localbahnen: Fehring-Fürstfeld, Asch-Rosbach, Budweis-Saltau.

3.) Zweite Lesung des Gesetzesworfes, betreffend die Amortisirung der Erhaltungskosten für den Hafen in Triest.

4.) Wahlen in die volkswirtschaftliche Commission.

5.) Fortsetzung der heutigen Tagesordnung.

Schluss der Sitzung 2 Uhr 10 Min.

Aus Rom

schreibt der „Pol. Corr.“ ihr mit den vaticanischen Kreisen in Fühlung stehenden Correspondent unterm 24. März:

Eine Aeußerung eines römischen, katholischen Organes wurde in der europäischen Presse dahin gedeutet, dass die Abreise des Papstes aus Rom als ein nahe bevorstehendes Ereignis zu erwarten sei. Es ist das eine irrige Auffassung. Das erwähnte Organ wollte nicht ankündigen, dass das Scheiden des heiligen Vaters aus Rom nahe bevorstehe, sondern erachtete es für geboten, die Aufmerksamkeit der Regierungen und Völker auf die Lage des Papstes zu lenken, die sich von Tag zu Tag schwieriger gestaltet, und anzudeuten, dass es immer mehr an Wahrscheinlichkeit gewinne, dass das Oberhaupt der katholischen Kirche sich genöthigt sehen könne, zu dem äußersten Entschlusse zu schreiten und Rom, wo die heilige Aufgabe des Papstthumes nicht mehr frei ausgeführt werden kann, zu verlassen.

Was die bedrängte Situation des Papstes in Rom betrifft, soll hier, ohne auf die Geschichte des Papstthumes seit 1859 zurückzugreifen, nur auf nachstehende Thatfachen hingewiesen werden: auf den der Leiche des Papstes Pius IX. widerfahrenen Schimpf; die Intervention der italienischen Tribunale in der Affaire Martinucci, eine Angelegenheit, welche durchaus in den Bereich des Vaticanus fiel; auf das Urtheil des Obersten Cassationshofes in Sachen der Propaganda fide. Die erste dieser drei Thatfachen, denen eine schwerwiegende Bedeutung zukommt, beweist, welche geringe persönliche Sicherheit der heilige Vater in Rom genießt. Wenn selbst die Leiche eines Papstes in den Straßen Roms nicht gegen Ungebürlichkeiten gesichert ist, was kann dann alles den lebenden Papst erwarten? Der zweite der erwähnten Vorgänge beleuchtet den Wert der dem Vatican durch die sogenannten Garantiegesetze eingeräumten Exterritorialität.

Das Vorgehen gegen die Propaganda endlich wird als Feindseligkeit nicht bloß gegen den souveränen Papst, sondern, was mehr bedeutet, gegen das Oberhaupt der katholischen Religion empfunden. Da nun der Papst sich unter den gegenwärtigen Verhältnissen weder für seine Person noch in betreff seines Aufenthaltes und in betreff der Ausübung seines hohen Amtes frei fühlt, so kann es auch nicht wundernehmen, dass verschiedene Kreise die Eventualität des Abganges Sr. Heiligkeit von Rom in Erwägung ziehen, ja sogar den Eintritt dieses Ereignisses als in die Nähe gerückt ansehen. Das ist der wahre Sinn und die wirkliche Bedeutung jener Aeußerung des eingangs erwähnten katholischen Organes, welche die politische Welt nicht minder als die gläubige in Athem hält. Es liegt lediglich in den Händen der italienischen Regierung, das Scheiden des Papstes aus Rom zu beschleunigen oder zu verzögern, es hervorzurufen oder gänzlich hintanzuhalten.

Man hält mit Zähigkeit an der Behauptung fest, dass der König von Baiern und der Kaiser von Oesterreich sich durch das Unterbleiben eines Besuches des Prinzen Leopold von Baiern und seiner Gemahlin verfehlt gefühlt hätten. Es hieße, diesen erhabenen Persönlichkeiten nahe treten, wenn man zur Widerlegung dieser vollständig grundlosen und jeder Wahrscheinlichkeit entbehrenden Aufstellung auch nur ein Wort verlieren wollte.

Se. Eminenz Cardinal Ledochowski wird in den ersten Tagen des April seine Wohnung im Vatican verlassen und den Palazzo Mattei beziehen. Seine neue Stellung als Secretär dei memoriali erheischt die Uebersiedlung des Cardinals. Es wird auch immer wahrscheinlicher, dass der Cardinal in nicht ferner Zeit auf das Bisthum Posen-Gnesen verzichten wird. Man ist in vaticanischen Kreisen überzeugt, dass die preussische Regierung sich durch diese Concession auch ihrerseits zu größerem Entgegenkommen dem heiligen Stuhle gegenüber bestimmt fühlen werde, und hat die Hoff-

nung, daß die Herbeiführung des von allen Seiten herbeigewünschten kirchlichen Friedens in Preußen dadurch gefördert werden wird.

Tagesneuigkeiten.

— (Aufnahme in die Infanterie-Cadeten-schule in Karlsstadt.) So wie im Vorjahre werden auch heuer zu Beginn des nächsten Schuljahres beiläufig 40 Böglinge, welche sich dem Militärberufe widmen wollen, in den ersten Jahrgang der Infanterie-Cadeten-schule zu Karlsstadt aufgenommen. Eine Neuaufnahme von Frequentanten in die höheren Jahrgänge findet nur „ausnahmsweise“ statt. Die mit den vorgeschriebenen Documenten belegten Aufnahms-Gesuche sind bis längstens 25. Juli l. J. dem Commando der Cadetenschule einzusenden. Unvollständige oder verspätet einlangende Gesuche können nicht berücksichtigt werden. Das Formular des Aufnahms-Gesuches, sowie Zahl und Gattung der vorgeschriebenen Beilagen sind in der Broschüre „Aufnahmsbedingungen für die Cadetenschulen“ enthalten, welche in der Buchhandlung L. W. Seidel und Sohn in Wien (Graben Nr. 13) um 20 kr. ö. W. zu beziehen ist.

— (Eisenbahn-Conferenzen.) Aus Frankfurt wird unterm 27. März gemeldet: In der heute hieselbst in Angelegenheit des Arlberg-Verkehrs abgehaltenen Konferenz des süddeutschen Eisenbahn-Verbandes waren sämtliche deutschen und österreichischen Bahnverwaltungen des Verbandes vertreten. Die Verhandlungen wurden eingeleitet durch eine längere Erörterung der Frage über die Tarifbildung, in deren Verlaufe die deutschen Bahnen die Erklärung abgaben, zu einer Ermäßigung der Tarife zu Gunsten des Transportes von österreichischen und ungarischen Producten nach Deutschland, wie eine solche von den österreichisch-ungarischen Verwaltungen beansprucht wird, nicht mitwirken zu können, soweit dies der wirtschaftlichen Politik des deutschen Reiches zuwiderlaufen würde. Es folgte nun eine eingehende Discussion über die Infradierungs-Verhältnisse, wobei naturgemäß der Interessen-Gegensatz zwischen der Arlberg-Route einerseits und der süddeutschen (bairisch-württembergischen) Route andererseits erhebliche Schwierigkeiten für eine Verständigung bietet. Immerhin trat das Bestreben, zu einer Einigung zu gelangen, beiderseits zutage, so daß angenommen werden kann, daß schließlich ein befriedigendes Resultat erzielt werden wird. Die Verhandlungen werden heute abends und morgen fortgesetzt. — Im Anschlusse an die Arlberg-Conferenz wird am 28. und 29. d. M. eine Konferenz der österreichisch-ungarischen und deutschen Bahnen mit den französischen Bahnen stattfinden.

Locales.

— (Handelskammer.) Samstag, den 29. d., fand die constituierende Sitzung der hiesigen Handels- und Gewerbekammer statt. Eröffnet wurde dieselbe vom Präsidenten Herrn Kusar, welcher die neugewählten Mitglieder begrüßte, den aus der Kammer Ausgeschiedenen einige Worte des Dankes für ihre der Kammer gewidmete erspriessliche Thätigkeit widmete und sodann den Vorsitz niederlegte.

Regierungsvertreter Hofrath Graf Chorinsky ersucht, während der nun vorzunehmenden Wahl des Präsidiums das älteste Mitglied der Kammer, Herrn Horák, den Vorsitz zu übernehmen.

Bei der nun vorgenommenen Wahl wurde Herr Josef Kusar zum Präsidenten und Herr Horák zum Vicepräsidenten, beide mit 15 von 19 abgegebenen Stimmen, gewählt. Beide Herren erklären die Wahl anzunehmen und danken für das ihnen bewiesene Vertrauen, das sie zu rechtfertigen sich bestreben werden.

Nachdem der wiedergewählte Präsident den Vorsitz neuerdings übernommen hatte, referierte Secretär kais. Rath Murnik über das Resultat der vor kurzem stattgehabten Ergänzungswahlen und sodann Kammerrath Paki über 20 von Seite der Landesregierung der Kammer im Sinne der neuen Gewerbe-Ordnung zugekommenen Gesuche um theilweise oder gänzliche Nachsicht des Befähigungsnachweises. Auf Antrag der Gewerbe-section, als deren Referent Kammerrath Paki fungierte, wurde bei 19 Gesuchen eine Befürwortung bei einem Ablehnung beschloffen.

Kammerrath Baso Petricic berichtet über eine von Seite des hohen k. k. Handelsministeriums an die Kammer gekommene Anfrage, in welcher Weise die Diäten und Reise-Auslagen für Beamte der Handelskammern, wenn solche Reisen im Auftrage der Kammern zu unternehmen hätten, zu bemessen wären. Auf Antrag der Handelssection wurden dem h. k. k. Handelsministerium bestimmte Diäten für die Beamten vorgeschlagen und bezüglich der Reisekosten beantragt, daß die jeweilig ausgelegten Kosten zu verrechnen und auch von Seite der Kammern zu vergüten wären.

Eine Anfrage der Telegraphen-Direction Trieste, ob im Orte Sagor eine mit dem dortigen Postamt verbundene Telegraphenstation zu errichten wäre, wird mit Rücksicht auf die in Sagor und Umgebung befindlichen ausgedehnten industriellen Etablissements und Handelsunternehmungen befürwortet und endlich die Ge-

nehmigung des von der öffentlichen Wage in Gottschee vorgelegten Tarifes beantragt.

Kammerrath Knez berichtet sodann noch über ein von den vier Fleischhauern Krainburgs eingelaufenes Gesuch, in welchem sich dieselben über den zu niederen Fleischart befürworten, und beantragt namens der Gewerbe-section, der Stadtgemeinde Krainburg auf Auflassung des Tarifes anzurathen. Gegen den Sectionsantrag sprachen sich die Herren Sajovic, Petricic und Peterca aus, und wurde schließlich der vom Kammerrath Sajovic gestellte Antrag, es sei der Fleischart höchstens versuchsweise auf ein Vierteljahr anzulassen, angenommen.

Nach Erledigung der Tagesordnung erbat sich Kammerrath C. Luchmann das Wort, um zu constatieren, daß, trotzdem die Geschäftsordnung dies ausdrücklich vorschreibe, seit nahezu 1 1/2 Jahren keine Protokolle über die Sitzungen der Kammer veröffentlicht worden seien. Er finde es begreiflich, daß der Herr Kammersecretär, dessen ganz außerordentliche Arbeitskraft er ausdrücklich anerkannte und hervorhob, mit Rücksicht auf die vielen Geschäfte, welche demselben als Mitglied des Gemeinderathes, des Landesausschusses, Landes-schulrathes und verschiedenen öffentlichen Vereinsausschüsse die große Last der Arbeit nicht bewältigen könne, allein trotzdem müsse er den Antrag stellen, die Protokolle seien längstens 14 Tage nach jeder stattgehabten Sitzung zu veröffentlichen und sodann jedem Mitgliede zuzustellen; weiters erwähnt der Redner, daß nun schon beinahe fünf Monate keine öffentliche Sitzung der Handelskammer stattgefunden habe, obwohl die Geschäftsordnung die Abhaltung von monatlich je einer Sitzung verlange.

Da die Eintheilung und Zutheilung der Geschäfte Sache des Präsidiums sei, so glaubt der Redner gewiß im Sinne des geehrten Herrn Präsidenten zu handeln, wenn er den Antrag stelle, die beiden Sectionen der Kammer seien wenigstens monatlich einmal von ihren Herren Obmännern zu einer Berathung einzuberufen und diesen sei sodann der gesammte Einlauf an Geschäftsstücken vorzulegen, damit eine gründliche und nicht überhäufte Erledigung der einzelnen Geschäftsstücke möglich würde.

Nachdem sowohl vom Herrn Präsidenten Kusar als auch vom Herrn Secretär kais. Rath Murnik beide Anträge unterstützt und erklärt wurde, daß nur durch die beiden in den letztverfloffenen Jahren stattgehabten Ausstellungen, welche die Thätigkeit des Herrn Secretärs in ganz außerordentlicher Weise in Anspruch genommen haben, die gerügten Uebelstände, wenn auch nicht in dem vom Herrn Vorredner geschilderten Maße, eingetreten seien, wurden die beiden Anträge angenommen und sodann die Sitzung geschlossen.

— (Deutsch-österreich. Alpenverein.) Heute Abend findet im Glasalon des Casinogebäudes ein Vortragabend statt. Wie wir vernehmen, steht der Vortrag über eine touristische Excursion des Mitgliedes Anton Ritter v. Gariboldi in Aussicht.

— (Der Bau des Landesmuseums.) Schreitet rüstig vorwärts, und es wird bereits mit der Mauerung des Erdgeschosses begonnen.

— (Uebungs-marsch.) Heute findet ein Uebungs-marsch der gesammten Garnison in die Gegend von Bischofsfeld statt.

— (Literarisches.) Wir machen unsere Leser darauf aufmerksam, daß das ein so allgemeines Interesse hervorruhende Buch „Les derniers jours de Henri Heine“ von Camilla Selben in deutscher Uebersetzung demnächst in autorisierter Ausgabe bei Hermann Costenoble in Jena erscheinen wird.

Neueste Post.

Original-Telegramme der „Laib. Zeitung“ Budapest, 30. März. Der Kaiser ist heute früh hier eingetroffen und besuchte durch anderthalb Stunden die Goldschmiede-Ausstellung, von einer riesigen Volksmenge begeistert begrüßt. Nachmittags reiste Seine Majestät nach Gödöllö ab.

Rom, 30. März. Das neue Cabinet ist constituirt: Brin Marine, Coppino Unterricht, Grimaldi Ackerbau, Ferraciu Justiz; die übrigen Minister verbleiben.

Handel und Volkswirtschaftliches.

Laibach, 29. März. Auf dem heutigen Markte sind erschienen: 14 Wagen mit Getreide, 8 Wagen mit Heu und Stroh und 26 Wagen mit Holz.

Durchschnitts-Preise.

	Wrt.	Wrt.		Wrt.	Wrt.
	fl. kr.	fl. kr.		fl. kr.	fl. kr.
Weizen pr. Hektolit.	8 12	8 51	Butter pr. Kilo	—	85
Korn	5 69	6 50	Eier pr. Stück	—	2
Gerste	4 87	5 33	Milch pr. Liter	—	8
Hafer	3 9	3 18	Rindfleisch pr. Kilo	—	62
Halbfrucht	—	6 77	Kalb-fleisch	—	64
Feiden	5 53	5 88	Schweinefleisch	—	68
Hirse	5 53	5 90	Schöpfen-fleisch	—	40
Kartoffeln	5 40	5 47	Hühner pr. Stück	—	50
Erbsen 100 Kilo	2 86	—	Tauben	—	18
Binsen pr. Hektolit.	9	—	Heu 100 Kilo	—	2 23
Erbsen	9	—	Stroh	—	2 5
Erbsen	10	—	Holz, hartes, pr. Klafter	—	7 50
Rindschmalz Kilo	1 10	—	— weiches, „	—	4 50
Schweinschmalz „	88	—	Wein, roth, 100 Lit.	—	24
Speck, frisch	60	—	— weißer „	—	20
— geräuchert	72	—			

Verstorbene.

Den 28. März. Helena Sever, Inwohnerin, 79 J., Kufthal Nr. 11, Marasmus senilis.

Den 29. März. Guido Matijet, Bergolders-Sohn, 20 J., Rathhausplatz Nr. 24, Gehirn-lähmung.

Berichtigung: Anton Kumer, Zwangsarbeitshaus-Auf-seher, ist nicht am 28., sondern am 27. d. M. gestorben; der Sterbetag wurde unrichtig hieramts angegeben.

Theater.

Heute (ungerader Tag) zum letztenmale in dieser Saison: Das verwunschene Schloß. Komische Operette in 5 Acten von Alois Berla. Musik von C. Millöder.

Meteorologische Beobachtungen in Laibach.

März	Zeit der Beobachtung	Barometerstand in Millimetern auf 0° C. reducirt	Lufttemperatur nach Celsius	Wind	Richtung des Windes	Niederschlag in Millimetern
29.	7 U. Mg.	736,26	+ 0,4	ND.	schwach	heiter
	2 „ N.	733,75	+ 13,4	SD.	schwach	heiter
	9 „ Ab.	733,57	+ 6,5	SD.	schwach	heiter
30.	7 U. Mg.	733,08	+ 1,0	windstill	—	heiter
	2 „ N.	732,54	+ 12,6	ND.	schwach	bewölkt
	9 „ Ab.	732,27	+ 8,6	ND.	schwach	bewölkt

Den 29. morgens Reif, heiter. Den 30. Morgenroth, tagsüber bewölkt. Das Tagesmittel der Temperatur an beiden Tagen + 6,7° und + 7,4°, beziehungsweise um 0,3° und 0,6° über dem Normale.

Für die Redaction verantwortlich: Ottomar Bamberg.

(Eingesendet.)

Zur Beachtung.

Mit Hinweis auf die Thatsache, dass bei der Conversion der Franz-Josef-Prioritäten sehr viele Besitzer zu Schaden gekommen, weil sie die Conversionsfrist versäumt hatten, macht die Bodencreditanstalt die Besitzer von Rudolf- und Vorarlberger Prioritäten wiederholt aufmerksam, dass nach dem 31. März Conversions-Anmeldungen keinesfalls mehr angenommen werden und die nicht angemeldeten Stücke al pari zurückgezahlt werden. (1350)

Dankfagung.

Für die unserm verstorbenen vielgeliebten, unvergeßlichen Gatten, beziehungsweise Vater, Herrn

Franz Reki

k. k. Major im Ruhestande, Besitzer der Kriegs-medaille des Officiers-Dienstzeichens und der päpstl. Erinnerungsmedaille

durch viele Franzspenden und zahlreiche Theilnahme am Leichenbegängnisse erwiesene letzte Ehre sagen wir hiemit unseren tiefgefühlten, herzlichsten Dank, insbesondere noch dem löbl. k. k. Officierscorps und den Herren Vertretern der Civilbehörden.

Laibach am 31. März 1884.

Die trauernden Hinterbliebenen.

Dankfagung.

Für die vielen Beweise herzlicher Theilnahme während der Krankheit und beim Tode unseres innigstgeliebten Gatten, beziehungsweise Sohnes, Vaters, Bruders und Schwagers, des Herrn

Julius Klemenc

für die schönen Kranzspenden und für die zahlreiche Begleitung zur letzten Ruhestätte sprechen auf diesem Wege den tiefgefühlten Dank aus

die trauernden Hinterbliebenen.

Laibach am 31. März 1884.

(401) 36-6

MATTONI'S
GISSHÜBLER
reinst
alkalischer
SAUERBRUNN
bestes Tisch- u. Erfrischungsgetränk
erprobt bei Husten, Halskrankheiten, Magen- und Blasenkatarrh.
Heinrich Mattoni, Karlsbad und Wien.

