

Stenografični zapisnik

trinajste seje

deželnega zbora kranjskega

v Ljubljani

dne 15. februvarija 1894.

Nazoči: Prvosednik: Deželni glavar Oton Detela in deželnega glavarja namestnik baron Oton Apfaltrern. — Zastopnika c. kr. vlade: Deželni predsednik baron Viktor Hein in c. kr. okrajni komisar vitez Viljem Laschan. — Vsi članovi razen: ekszellenca knezoškof dr. Jakob Missia, grof Leo Auersperg, Janez Mesar. — Zapisnikar: Deželni tajnik Jožef Pfeifer.

Dnevni red:

1. Branje zapisnika XII. deželno-zborske seje dne 13. februvarija 1894.
2. Naznanila deželno-zborskega predsedstva.
3. Priloga 73. Poročilo deželnega odbora glede delitve cestnega skladovnega okraja Radoljskega v dva cestna skladovna okraja.
4. Priloga 74. Poročilo deželnega odbora, s katerim se predlaga projekt o parcijelni popravi Radeško-Dolske okrajne ceste na Bruneku z dotičnim zakonskim načrtom.
5. Priloga 75. Poročilo deželnega odbora glede uvrstitve 6 km dolge, v cestnem okraju Ložkem se nahajajoče občinske ceste, ki se začneja v Starem Trgu in drži čez Markovec, Verhniko in Uševke, ki dalje naprej med Pudobom in Igovasjo križa deželno cesto iz Loža v Planino in se blizu studenca pri Igivasi združi z okrajno cesto držečo na Kozarše in do knez Schönburgove gozdne ceste, med okrajne ceste.
6. Priloga 76. Poročilo deželnega odbora o zgradbi ceste Hrib-Sodražica.
7. Tretje branje načrta zakona o napravi nove, 380 m dolge okrajne ceste pri Radoljci (k prilogi 62.).
8. Ustno poročilo finančnega odseka o prošnjah občin Škofjalo, Žiri, Poljane, Trata, Javorje in Senožeče za zgradbo železnice Škofjaloka-Divača.
9. Ustno poročilo upravnega odseka o napravi nove deželne ceste od Gomile do Štamperga na Zagrebški državni cesti v Trebanjskem cestnem okraju in o uvrstitvi od Gomile do deželne ceste Radna-Mokronog-Velika Loka držečega 380 m dolgega kosa okrajne, v zakonu o uvrstitvi cest iz l. 1866. pod točko 32 a) navedene ceste med deželne ceste, z dotičnim načrtom zakona (k prilogi 58.).

Stenographischer Bericht

der dreizehnten Sitzung

des krainischen Landtages

in Laibach

am 15. Februar 1894.

Anwesende: Vorsitzender: Landeshauptmann Otto Detela und Landeshauptmann-Stellvertreter Otto Freiherr v. Apfaltrern. — Vertreter der k. k. Regierung: Landespräsident Victor Freiherr v. Hein und k. k. Bezirkscommissär Wilhelm Ritter v. Laschan. — Sämmtliche Mitglieder mit Ausnahme von: Se. Excellenz Fürstbischof Dr. Jakob Missia, Leo Graf Auersperg, Johann Mesar. — Schriftführer: Landessecretär Josef Pfeifer.

Tagesordnung:

1. Lesung des Protokolles der XII. Landtagsitzung vom 13. Februar 1894.
2. Mittheilungen des Landtagspräsidiums.
3. Beilage 73. Bericht des Landesauschusses, betreffend die Theilung des Straßenconcurrentenzbezirkes Radmannsdorf in zwei Straßenconcurrentenzbezirke.
4. Beilage 74. Bericht des Landesauschusses, womit das Project, betreffend die partielle Correctur der Ratschach-Johannsthaler Bezirksstraße am Brunnek Berge sammt dem einschlägigen Gesekentwurf vorgelegt wird.
5. Beilage 75. Bericht des Landesauschusses, betreffend die Einreihung der 6 km langen, im Straßenbezirke Laas gelegenen, in Altenmarkt beginnenden über Markou, Verhnita und Uševke führenden Gemeindefstraße, welche in ihrem weiteren Zuge zwischen Pudob und Iggendorf die Laas-Planinaer Landesstraße kreuzt und sich nächst der Quelle bei Iggendorf mit der nach Kozarše und bis zur Fürst Schönburg'schen Waldstraße führenden Bezirksstraße vereinigt, in die Kategorie der Bezirksstraßen.
6. Beilage 76. Bericht des Landesauschusses in Angelegenheit des Straßenbaues Hrib-Soderšitz.
7. Dritte Lesung des Gesekentwurfes, betreffend die Herstellung einer neuen, 380 m langen Bezirksstraße bei Radmannsdorf (zur Beilage 62.).
8. Mündlicher Bericht des Finanzauschusses über die Petitionen der Gemeinden Bischoflach, Saurach, Bölland, Trata, Javorje und Senojetz um Ausbau der Eisenbahn Bischoflach-Divacca.
9. Mündlicher Bericht des Verwaltungsauschusses, betreffend die Herstellung einer neuen Landesstraße von Gomila bis Steinberg an der Agramer Reichsstraße im Straßenbezirke Treffen und Aufnahme des von Gomila abwärts bis zur Radna-Rassenfuß-Großlacker Landesstraße führenden, 380 m langen Fragmentes der im Straßenkategorisirungsgefeße vom Jahre 1866 unter Post 32 a) verkommenen Bezirksstraße in die Kategorie der Landesstraßen, sammt Vorlage des bezüglichen Gesekentwurfes (zur Beilage 58.).

10. Ustno poročilo upravnega odseka o načrtu za preložitve deželne ceste iz Radne čez Mokronog na Veliko Loko med km 24-140 in km 25-760, z dotičnim načrtom zakona (k prilogi 64.).
11. Ustno poročilo upravnega odseka gledé uvrstitve v cestnem okraji Krškem se nahajajoče občinske ceste, ki se pri Belem Bregu od Krško-Kostanjeviške deželne ceste odcepi ter drži čez Drnovo, Zasap in Češence do Cerkljan in od tu naprej do ondotnega broda čez Krko, med okrajne ceste (k prilogi 61.).
12. Utemeljevanje samostalnega predloga gospoda poslanca Ivana Hribarja gledé slovenskega jezika pri c. kr. poštne in brzojavnem nadravnateljstvu v Trstu in gledé slovenskih napisov nad ondotnimi uradi (k prilogi 72.).
13. Utemeljevanje samostalnega predloga gospoda poslanca Ivana Hribarja gledé slovenskega učnega jezika na c. kr. državnih gimnazijah v Ljubljani in v Novem mestu in gledé izdavanja slovenskih šolskih knjig (k prilogi 71.).
14. Ustno poročilo finančnega odseka o načrtu zakona gledé naprave mitnice na Savskem mostu pri Radečah (k prilogi 69.) in o prošnji Valentina Krisperja, lastnika c. kr. priv. papirnice v Radečah, za pavšaliranje mostarine pri novem mostu čez Savo v Radečah.
15. Ustno poročilo združenega finančnega in upravnega odseka o samostalnem predlogu gledé zvrševanja gozdnega zakona (k prilogi 35.).
16. Ustno poročilo upravnega odseka o samostalnem predlogu gledé oddaje živinske soli po znižani ceni (k prilogi 55.).
17. Ustno poročilo upravnega odseka o načrtu zakona gledé preložitve okrajne ceste med Rako in Veliko vasjo v delni progí pri Selih (k prilogi 66.).
18. Ustno poročilo upravnega odseka o popravi in delni preložitvi občinske ceste, ki se pri Brezovici od deželne ceste iz Kočevja v Črnomelj odcepi ter drži na Nemško Loko in od tu naprej do tje, kjer se zopet združi z deželno cesto, potem o uvrstitvi te občinske ceste med deželne ceste, o opustitvi 2653-8 m dolge delne proge obstoječe deželne ceste med km 21 + 599-5 in km 24 + 253-3 kot deželna cesta in o uvrstitvi te delne proge med okrajne ceste, z dotičnim projektom in načrtom zakona (k prilogi 67.).
19. Ustno poročilo upravnega odseka gledé opustitve mitnice v Podklanci na Ribniško-Bloški deželni cesti v cestnem okraji Ribniškem (k prilogi 70.).
10. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über das Project für die Umlegung der Radna-Rassenfuß-Großlader Landesstraße im Concurrrenzbezirke Rassenfuß zwischen km 24-140 und km 25-760 sammt dem bezüglichlichen Gesetzentwurfe (zur Beilage 64.).
11. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses, betreffend die Einreihung der im Straßenbezirke Gurkfeld vorkommenden, bei Belibreg von der Gurkfeld-Landstraßer Landesstraße abzweigenden, über Dernovo, Sasap und Keršdorf bis Zirkle, und von da bis zu der dortigen Gurküberfuhr führenden Gemeindefstraße, in die Kategorie der Bezirksstraßen (zur Beilage 61.).
12. Begründung des selbständigen Antrages des Herrn Abgeordneten Johann Hribar inbetreff der slovenischen Sprache bei der k. k. Telegraphen- und Oberpostverwaltung in Triest und inbetreff slovenischer Aufschriften bei den dortigen Ämtern (zur Beilage 72.).
13. Begründung des selbständigen Antrages des Herrn Abgeordneten Johann Hribar, betreffend die slovenische Unterrichtssprache an den k. k. Staatsgymnasien in Laibach und Rudolfs-werth und die Herausgabe von slovenischen Schulbüchern (zur Beilage 71.).
14. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über den Gesetzentwurf, betreffend die Errichtung einer Mauth an der Savebrücke bei Ratfschach (zur Beilage 69.), und über die Petition des Valentin Krisper, Besitzers der k. k. priv. Papierfabrik in Ratfschach, um Pauschalirung der Brückenmauth bei der neuen Brücke über die Save in Ratfschach.
15. Mündlicher Bericht des vereinigten Finanz- und Verwaltungsausschusses über den selbständigen Antrag in Angelegenheit der Ausübung des Forstgesetzes (zur Beilage 35.).
16. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über den selbständigen Antrag betreffend den Bezug von Viehsalz zu ermäßigtem Preise (zur Beilage 55.).
17. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über den Gesetzentwurf, betreffend die Umlegung der Bezirksstraße zwischen Arch und Großdorf in der Theilstrecke bei Sela (zur Beilage 66.).
18. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses, betreffend die Correctur und theilweise Umlegung der nächst Bresowitz von der Gottschee-Tschernempler Landesstraße abzweigenden, nach Unterdeutschau und von da bis zu der Wiebervereinigung mit der Landesstraße führenden Gemeindefstraße, Einreihung derselben in die Kategorie der Landesstraßen, Auflassung der 2653-8 m langen Theilstrecke der bestehenden Landesstraße zwischen km 21 + 599-5 und km 24 + 253-3 als solche und Einreihung derselben in die Kategorie der Bezirksstraßen, unter Beischluss des Correcturs-Projectes sammt Vorlage des einschlägigen Gesetzentwurfes (zur Beilage 67.).
19. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses, betreffend die Auflassung der Mauth in der Station Podklanz an der Reifnitz-Oblader Landesstraße im Straßenbezirke Reifnitz (zur Beilage 70.).

Seja se začne ob 10. uri 30 minut dopoldne.

Beginn der Sitzung um 10 Uhr 30 Minuten Vormittag.

Deželni glavar:

Potrjujem sklepčnost visoke zbornice ter otvarjam sejo. Prosim gospoda zapisnikarja, da prečita zapisnik zadnje seje.

1. Branje zapisnika XII. deželno-zborske seje dne 13. februvarija 1894.

1. Lesung des Protokoll der XII. Landtags-sitzung vom 13. Februar 1894.

Tajnik Pfeifer:

(Bere zapisnik XII. seje v nemškem jeziku. — Liest das Protokoll der XII. Sitzung in deutscher Sprache.)

Deželni glavar:

Želi kdo gospodov kak popravek v ravnokar prečitanem zapisniku?

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

Ker ne, izrekam, da je zapisnik zadnje seje potrjen.

2. Naznanila deželno-zborskega predsedstva.

2. Mittheilungen des Landtagspräsidiums.

Deželni glavar:

Naznaniti mi je, da je bilo za službo deželnega knjigovodje vloženih 6 prošenj. Deželni odbor je poročal v letnem poročilu, da je služba razpisana in da prosi dovoljenja, da bi jo smel oddati, ker takrat ni bilo gotovo, da bode visoki deželni zbor še skupaj, kadar rok poteče. Konkurenčna doba je pa sedaj končana, prošnje so tukaj in prosil bi, da jih visoki deželni zbor vzame v pretres.

Predlagam, da se prošnje izročijo finančnemu odseku.

(Pitrjuje se. — Zustimmung.)

Ker je visoka zbornica s tem zadovoljna, se bode tako zgodilo.

3. Priloga 73. Poročilo deželnega odbora gledé delitve cestnega skladovnega okraja Radoljskega v dva cestna skladovna okraja.

3. Beilage 73. Bericht des Landesauschusses, betreffend die Theilung des Straßenconcurrentenbezirkes Radmannsdorf in zwei Straßenconcurrentenbezirke.

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

4. Priloga 74. Poročilo deželnega odbora, s katerim se predlaga projekt o parcijelni popravi Radeško-Dolske okrajne ceste na Bruneku z dotičnim zakonskim načrtom.

4. Beilage 74. Bericht des Landesauschusses, womit das Project, betreffend die partielle Correctur der Ratschach-Johannisthaler Bezirksstrasse am Brunnek Berge sammt dem einschlägigen Gesetzentwurfe vorgelegt wird.

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

5. Priloga 75. Poročilo deželnega odbora gledé uvrstitve 6 km dolge, v cestnem okraji Ložkem se nahajajoče občinske ceste, ki se začneja v Starem Trgu in drži čez Markovec, Verhniko in Uševke, ki dalje naprej med Pudobom in Igovasjo križa deželno cesto iz Loža v Planino in se blizu studenca pri Igi vasi združi z okrajno cesto držečo na Kozarše in do knez Schönburgove gozdne ceste, med okrajne ceste.

5. Beilage 75. Bericht des Landesauschusses, betreffend die Einreihung der 6 km langen, im Straßenbezirke Laas gelegenen, in Altenmarkt beginnenden über Markovz, Verhnika und Ushenk führenden Gemeindestrasse, welche in ihrem weiteren Zuge zwischen Pudob und Iggendorf die Laas-Planinaer Landesstrasse kreuzt und sich nächst der Quelle bei Iggendorf mit der nach Kozarsche und bis zur Fürst Schönburg'schen Waldstrasse führenden Bezirksstrasse vereinigt, in die Kategorie der Bezirksstraßen.

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

6. Priloga 76. Poročilo deželnega odbora o zgradbi ceste Hrib-Sodražica.

6. Beilage 76. Bericht des Landesauschusses in Angelegenheit des Straßenbaues Hrib-Soderstich.

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

Daljna točka dnevnega reda je:

7. Tretje branje načrta zakona o napravi nove, 380 m dolge okrajne ceste pri Radoljici (k prilogi 62.).

7. Dritte Lesung des Gesetzentwurfes, betreffend die Herstellung einer neuen, 380 m langen Bezirksstraße bei Radmannsdorf (zur Beilage 62.).

Poročevalec Kersnik:

Ker se je v drugem branji spremenil § 1., kakor je bil natisnjen v prilogi 62., odložilo se je tretje branje zakonskega načrta na današnjo sejo. Dovoljujem si še jedenkrat prečitati spremenjeni § 1.

Glasi se:

„§ 1.

V cestnem okraji Radovljskem je napraviti med Radoljico in Lescami po načrtu, katerega je dal izdelati okrajni cestni odbor za cestni skladovni okraj Radovljski, novo okrajno cesto v dolgoti 380 m, katera se od okrajne ceste pri parc. št. 289 katastralne občine Radoljica odcepi, in se med parcelama št. 110/1 in 110/2 združi z obstoječo okrajno cesto.

§ 1.

Im Straßenbezirke Radmannsdorf ist zwischen Radmannsdorf und Lees eine neue Bezirksstraße in der Länge von 380 m nach Maßgabe des über Veranlassung des Bezirksstraßenausschusses für den Straßenconcurrentzbezirk Radmannsdorf verfaßten Projectes herzustellen, welche bei der Parzelle Nr. 289 der Catastralgemeinde Radmannsdorf abzweigt, und sich zwischen den Parzellen Nr. 110/1 und 110/2 mit der bestehenden Bezirksstraße vereinigt.“

S to spremembo je bil načrt zakona sprejet v drugem branji, in jaz nasvetujem, da se sprejme še v tretjem branji.

Deželni glavar:

Prosim glasovati, in prosim gospode, kateri pritrdé temu načrtu zakona v tretjem branji, da izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Načrt zakona je sprejet tudi v tretjem branji. Preidemo k daljni točki, to je:

8. Ustno poročilo finančnega odseka o prošnjah občin Škofjaloka, Žiri, Poljane, Trata, Javorje in Senožeče za zgradbo železnice Škofjaloka-Divača.

8. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Petitionen der Gemeinden Bi-

schoflach, Sairach, Pölland, Trata, Javorje und Senojetsch um Ausbau der Eisenbahn Bischofs-lach-Divača.

Poročevalec ces. svetnik Murnik:

Visoki deželni zbor! Občinski zastop mesta Škofje Loke in zastopi občin Javorje, Poljane, Trata in Žiri ter občina Senožeče obrnili so se do slavnega zbora, da bi blagovolil vplivati na visoko vlado, da bi gradila železnico Škofjaloka-Divača. Prvih pet občin navaja v svojih prošnjah, da jim je največ ležeče na tem, da se ta železnica gradi, ker bi mogla promet in tudi gmotne razmere izboljšati. Mesto Škofjaloka ima z okolico mnogo industrije in trgovine z lesom. Poljanska in Soriška občina ste pa jako obljubljeni in rodovitni pokrajini. Ta železnica bi pa tudi mestu Kranji in jako obrtnemu trgu Trziču in celi Gorenjski ter severnim deželam naše Avstrije mnogo koristila. Tudi iz strateškega stališča je ta črta važna, ker bi se z njo napravila direktna zveza z našim vojnim pristaniščem Pulj in bi se tudi zveza s pristaniščem v Trstu skrajšala.

Občinski zastop Senožeški pa prosi: (bere: — ließt:) „Visoka deželna zbornica naj blagovoli še v tem zasedanji nujni predlog, uvaževaje navedene razloge, v potrditev staviti s tem, da bode visoka deželna vlada naprošena, brez daljne zamude in odloga dotične načrte in predloge za zgradbo omenjene dopolnilne proge Divača-Razdrto-Loka merodajnim faktorjem in visokej državnej zbornici v končno rešitev sklepa predložiti.“

Občinski zastop Senožeški se sklicuje v svoji prošnji, da se za železnico Loka-Razdrto-Divača potegujejo dotični Gorenjski in Notranjski kraji že 25 let in da bi bil vender že čas, da bi se nanje tudi tako oziralo, kakor na Dolenjsko stran, katera je prej kakor ti kraji dobila železnico. Priložena je prošnja, katero so poslale nasledne občine, oziroma vasi: Senožeče, Škofjaloka, Hrenovice, Idrija, Naklo, Divača, Razdrto, Landol, Predjama, Šent Mihiel, Gorenje, Sinadole, Dolenjave, Laze, Britof, Gorenje Vreme in Famlje visoki državni zbornici, v kateri navajajo vse one stvari, katere govore za zgradbo te železnice.

Slavni zbor se je s to stvarjo vže mnogokrat baval.

Prvikrat staval se je v XVII. seji dne 21. oktobra leta 1869. od poslanca dr. Tomana sledeči predlog: „Laško-Goriška železnica, ki bi čisto na avstrijski zemlji vezala državo za laško mejo in dve važni avstrijski železnici (Rudolfovo in južno železnico) z laškimi železnicami, je za kranjsko deželo in za državo jako važna in neobhodno potrebna.“

V svoji peticiji do visokega državnega zbora z dne 4. junija 1872 se je deželni odbor izrekel, da bi se pristanišče Trst z drugo od južne železnice neodvisno železnično progo čez Loka-Koroško s severom Avstrije in severno Nemčijo zvezal.

V seji dne 7. decembra 1872 je sklenil deželni zbor: „Naprositi visoko vlado, naj skrbi po vsi moči, da se železnica iz Trsta čez Loko v zvezo z Rudolfovo železnico na Koroškem brez odlašanja zagotovi.“

Dalje se je baval visoki deželni zbor s to stvarjo leta 1874. v dveh sejah in sicer meseca januarja in oktobra, v katerih je obakrat poudarjal važnost zveze iz Celovca do Trsta. Leta 1881. se je sprejel enak nasvet in potem je tičala stvar do leta 1886., v katerem se je v deželnem zboru zopet o njej vršila obširna obravnava in se je prečastitim gospodom poslancem znani sklep napravil. Leta 1890. je pa prišla v obravnavo tudi peticijska Goriške trgovinske zbornice, o kateri se je sklenilo, da naj bi deželni odbor poizvedaval o rentabiliteti te železnice in poročal deželnemu zboru o rezultatih. 9. maja lanskega leta je visoki deželni zbor tudi s to stvarjo se baval in sklenil oni sklep, ki je častitim gospodom itak znan in ki meri na to, da bi se vlada prosila, da bi se druga železnica napravila do Trsta, da bi se pregledala proga iz Škofjeloke v Gorico in se je tudi ob enem izreklo, da bi se še kaka druga proga, ki bi vezala Rudolfovo železnico s Trstom, morda skozi Bohinj, študirala.

Finančni odsek je mnenja, da je častitim gospodom posebno iz obravnav leta 1886., 1890. in 1893. ta stvar dobro znana in ker je treba, da se pri tej stvari oziramo na sklep zadnjega zasedanja, misli je finančni odsek, da najbolj ugaja, da se prošnje rešijo z naslednim nasvetom:

Visoki deželni zbor naj sklene:

„Prošnja občin Škofja Loka, Žiri, Poljane, Trata, Javorje in Senožeče za zgradbo železnice predložiti je z ozirom na sklep deželnega zbora z dne 9. maja 1893. l. visokemu c. kr. trgovinskemu ministerstvu.“

Deželni glavar:

Želi kdo besede?

Gospod poslanec dr. Tavčar ima besedo.

Poslanec dr. Tavčar:

Visoka zbornica! Kot zastopnik mesta Škofjelokega in Kranjskega, torej dveh mest, kateri sta pri tem vprašanju najbolj interesovani, dovoljeno mi bodi, da tudi nekoliko spregovorim o naših železničnih zadevah, da si pripoznam, da nisem nikak strokovnjak, da bi mogel govoriti o takih stvareh s tisto avtoriteto, kakor je govoril v tej zbornici gospod poslanec eksclenca baron Schwegel. Stvar, za katero se gre, je znana in nekoliko značilna za naše Avstrijske razmere in to zagadatelj, da se že toliko let vleče in da država ne more priti do uspešnega konca. Pričela se je borba najprej med Predilsko železnico in med progo Loka-Divača in ta boj je trajal dolgo. Pričel se je boj, ker se je naglašalo, da Tržaški emporij potrebuje druge zveze s severom, kjer je mnogo industrije, in da je ta zveza potrebna zato, ker se mora vendar enkrat uničiti trda tarifna politika ali tarifni monopol, katerega južna železnica izvaja gledé Trsta in gledé dežel, po katerih teče njena proga. Lahko pa naglašam, da je ravno naša kronovina tista, katera v prvi vrsti zdihuje pod trdo južno-železniško tarifno politiko in da je dandanes v interesu dežele Kranjske, potego-

vati se z vso silo za to, da se odstrani ta tarifni monopol. Mi mislimo, da je vprašanje, ali je proga Divača-Loka boljša za državo nego proga čez Predil in Taure, že rešeno, ker je dokazano, da bi Tauraska železnica ne bila koristna za državo, zaradi tega ne, ker se ne more priporočati na jedni strani z ozirom na konkurenco Trsta z Benetkami in na drugi strani iz strateških ozirov ne. Pri tem pa pride še v poštev to, da bi bili tudi troški zgradbe te proge večji nego proge Divača-Loka. Pa te stvari niso tako važne za nas, važno za nas je pred vsem, da se moramo polastiti te proge in da je neobhodno potrebno, da se železnica zgradi skozi kranjsko deželo, da bode dežela naša deležna postala njenih dobrot.

Kar nas ni strokovnjakov, smo vedno mislili, da je stvar rešena in da se nam ni bati, da bi se železnica ne gradila čez Karavanke, in bili smo stalnega prepričanja, da je nameravana zgradba skozi Loko in Divačo in da je tisti projekt, katerega je mimogredé eksclenca gospod baron Schwegel prinesel v zbornico, le teoretične veljave. Te prošnje, ki so se sedaj vložile, izvirajo iz govoric, ki so nastale v novjšem času. Spominjam se, da je njega eksclencija gospod baron Schwegel lanskega leta, ko je utemeljeval svoj nujni predlog, v svojem govoru stal na stališči, da naj bi se železnica čez Ljubelj do Kranja gradila kot glavna proga druge vrste. Naglašal je, da ni dvojbe, da bode država zidala to železnico in da mi s svojim sklepom le podpiramo misel, da se ima železnica Celovec-Ljubelj-Kranj graditi prej ko mogoče. Vsi smo bili takrat prepričani, da je ta misel koristna. Letos pa se je stvar nekoliko zasukala in zato se mi zdi umestno, da spregovorim nekaj besed z ozirom na deželo Kranjsko. Vem se spominjati, da je bila lani govorica, da je lahko mogoče Ljubelj prekoračiti z železnico in da so nas skušnje pri zgradbah alpskih železnic poučile, da se pri tem ni bati posebnih tehničnih težav. To je bilo govorjeno lani, ali letos, predno so še došle prošnje, ki so v razpravi, imel sem priliko, najprej govoriti s tovarišem gospodom Šukljeto, ki je v železničnih zadevah nekako jek tistega, kar je poprej premislil eksclenca baron Schwegel (veselost — Heiterkeit), in ta mi je, ko sem mu stvar v spomin poklical in rekel, da je treba jo pospešiti, z znanim ostrim glasom odgovoril: „Die Abhänſion hat immer den Vorzug vor der Zuhaltung.“ To se pravi, lani smo še upali, da se nam ni bati adhezijske moči in menili, da zobotvorna moč popolnoma zadostuje, da se nam torej ni bati drugega projekta, temveč da je zagotovljena zgradba proge čez Ljubelj. Letos pa se hvali adhezijska moč, in zobotvorna sila ne pomenja ničesar več. Na drugi strani me je obnašanje eksclence gospoda barona Schwegelna poučilo o položaji. Ko je zadnjič govoril o različnih prošnjah mesta Kranjskega in Tržiškega, pogrešal sem v njegovem govoru tistega naglašanja važnosti Ljubeljske železnice, katero sem lani v njegovem govoru nahajal. Pogrešal sem posebno naglašanje, da je on še vedno prepričan, da bode država zidala železnico iz Celovca preko Ljubelja do Kranja kot glavno progo druge vrste. Ali letos jo je hvalil kot zadevo lokalnih železnic in nekako skrivnostno je

naglašal, da bi Bog dal, da bi taka proga ne prišla na kvar interesam celokupne države. Meni se vidi, da je ekscelencija gospod baron Schwegel to namenoma posebno naglašal, in sicer zagradelj, ker je on letos prepričan, da bodo gospodarski interesi celokupne države bržkone zahtevali, da se železnica čez Ljubelj ne bode gradila kot glavna proga druge vrste, temveč da pride na njeno mesto kaka druga glavna proga. Predležeče prošnje izvirajo torej iz strahu, da bi se dobila kaka druga proga in se postavljajo na stališče, da nujni predlog ekscelence gospoda barona Schwegelna, katerega je nasvetoval v lanskem zasedanju in o katerem smo mislili, da je le bolj teoretičnega pomena, ni imel družega namena, nego ogladiti pot novemu projektu, da se namreč opusti železnica čez Ljubelj ter se preseka s tunelom meja med Kranjsko in Koroško pri Javorniku in da gre potem glavna proga po ovinku čez Bohinj naprej v Gorico. Da je ta projekt nekako modern, je potrdil tudi gospod poslanec dr. Schaffer — povedal mi tega ni zaupno in torej mislim, da smem to reči — rekoč, da po njegovih informacijah projekt zgradbe železnice Ljubelj-Kranj nima upanja, da bi prodrl v trgovinskem ministerstvu. Iz tega, posebno če se pomisli, da je kot trgovinski minister na krmilu mož, ki se morda nekoliko boji za lokalne železnice Štajerske, se da sklepati, da je nekoliko opravičeno, bati se za progo čez Ljubelj do Kranja in od Loke do Divače. Ali jaz se postavljam strogo na stališče deželnih koristi, ob enem pa sem prepričan, da bi proga Trst-Hrpelje-Divača-Loka-Celovec tudi popolnoma zadostila gospodarskim zahtevam in interesam celokupne države.

Nam se je postaviti strogo na stališče deželne koristi in jaz kot rojen Gorenjec moram pripoznavati, da bi bila železnica, ki bi tekla skozi samotni nerodovitni Bohinj pač koristna za kranjsko industrijsko družbo, za deželo pa gotovo manj, nego ako bi tir zvezal Ljubelj z Razdrtim. Iz gospodarskih ozirov se moramo vprašati, kje je večja naša korist. Med Javornikom in Koroško mejo imate nerodoviten svet in od Javornika čez Bohinj bodele imeli tudi nerodoviten svet, če se ne oziramo na kranjsko obrtno družbo. Mislim pa, da koristi industrijske družbe za deželo vender niso take, da bi njej na ljubo, dasiravno jej želimo vse dobro, morali zahtevati, da naj se železnica napravi čez Bohinj na Gorisko. Gospod poslanec Luckmann maje z glavo, ali jaz ne govorim proti industrijski družbi, temveč le mislim, da je račun gledé koristi za našo deželo vse drugačen, ako se zveže Tržič z Razdrtim. Kajti na tej progi imate veliko prometa in obljudene kraje. V drugi vrsti pa morate tudi vpoštevati, ako se ta proga zgradi kot glavna železnica druge vrste, koliko se s tem olajša za deželo breme, katero bode prej ali slej moralo nastati, kadar bode namreč pričela graditi lokalne železnice. Mnogo jih bode treba zidati, ali nekaj bi jih lahko odpadlo, ako dobimo to zvezo. In zaradi tega se mi vidi v interesu dežele koristno, če pri današnji priliki bolj naglašamo, nego je to storil finančni odsek, da se nam vidi neobhodno potrebno in za deželo koristno, ako se železnica zgradi od Loke do Razdrtega nego skozi

Bohinj v Gorico. Zaradi tega bi si usojal predlagati, da se predlog finančnega odseka nekoliko spremeni in sicer tako, da se izpusti tisto sklicevanje na lanski sklep in da se dostavi predlogu, da naj deželni odbor v imenu deželnega zbora prošnjo dotičnih občin s toplim priporočilom predloži trgovinskemu ministerstvu. Predlog bi se imel torej glasiti:

Visoki deželni zbor naj sklene:

„Prošnje občin Škofja Loka, Žiri, Poljane, Trata, Javorje in Senožeče za zgradbo železnice predložiti je s toplim priporočilom c. kr. trgovinskemu ministerstvu.“

Deželni glavar:

Prosim gospode, kateri podpirajo predlog gospoda poslanca dr. Tavčarja, naj izvolijo ustati.

(Se podpira. — Wird unterstützt.)

Predlog je zadostno podprt in je torej v debati. Njega ekscelencija gosp. poslanec baron Schwegel ima besedo.

Abgeordneter Excellenz Freiherr v. Schwegel:

Es war ursprünglich nicht meine Absicht, zu dieser Frage zu sprechen, die Ausführungen des letzten Herrn Redners aber zwingen mich, zu einigen Bemerkungen. Vor allem erkläre ich sofort, daß ich im großen und ganzen nur aus dem Grunde das Wort ergreife, um diese Frage, welche unser Land im höchsten Grade interessiert, nach jenen Richtungen hin zu beleuchten, die allgemeine, gesammstaatlliche Interessen berühren, die aber vielleicht auch das Interesse des hohen Hauses in Anspruch nehmen werden. Ich stimme den Ausführungen des Herrn Berichterstatters bei, welcher die historische Entwicklung dieser Frage eingehend beleuchtet hat und auf dem Standpunkte steht, daß an den früheren diesbezüglichen Beschlüssen des hohen Landtages festgehalten werden soll, ebenso wie ich auch den Ausführungen des letzten Herrn Redners in der Richtung beistimme, daß das Interesse des Landes in dieser Frage darin gelegen sei, daß eine zweite Verbindung mit Triest, wenn sie zu Stande kommt, ja das Land Krain nicht umgehe und daß wir aus derselben den möglichst großen Nutzen zu ziehen bestrebt sein müssen. Was die Voiblbahn anbelangt, so glaube ich nicht es nöthig zu haben, zu wiederholen, daß ich auf dem Standpunkte der Beschlüsse stehe, welche in der letzten Sitzung gefaßt wurden und daß es mich herzlich freuen würde, wenn diese Beschlüsse jenen Erfolg haben werden, welchen man von ihnen erwartet. Nun ist aber auf der anderen Seite nicht zu übersehen, daß in dieser Frage nicht unser Votum entscheidend ist, sondern daß diese Frage — ich gebrauchte in der letzten Sitzung den Ausdruck und wiederhole ihn heute — vom Standpunkte der gesammstaatllichen Interessen beurtheilt werden muß. Ich meine damit nicht bloß wirtschaftliche, sondern allgemeinstaatlliche Interessen, die in einer anderen Richtung vielleicht größere Bedeutung haben, als man gewöhnlich annimmt. Ich will nun zuerst die wirtschaftliche Seite dieser Frage beleuchten und ich glaube, daß in diesem hohen Hause die Auffassung, daß eine zweite derartige Verbindung

mit Triest nicht nur unserem Lande, sondern insbesondere und in erster Reihe auch Gesamt-Oesterreich zu gute kommen muß, keinem Widerspruche begegnen wird. Diese Frage ist insoferne von Wichtigkeit, als von vielen Seiten, und ich glaube mit Recht, behauptet wird, daß diejenigen Projecte, welche an die Ausführung der Tauernbahn in Verbindung mit der Predilbahn sich knüpfen, den rein österreichischen Interessen nicht jene Förderung angedeihen lassen, als andere Projecte. Es ist ja möglich und ich will es nicht bestreiten, daß die Tauernbahn in Verbindung mit der Predilbahn dem Seeverkehre von Triest durch Heranziehung des Verkehrs mit Süddeutschland einen außerordentlichen Aufschwung geben könnte; aber ich glaube, daß der Verkehr aus Süddeutschland in zweckmäßigerer Weise über den Brenner nach Venedig geleitet werden dürfte und daß die Balsuganathal-Bahn, gegen deren Ausführung ein Vertreter unseres Vaterlandes seine Stimme erhoben hat, ein bedenkliches Glied in jener Kette der Verbindungen ist, die Triest nicht zum Vortheile gereichen werden. Wenn wir also die Tauernbahn und die Predilbahn außeracht lassen, so fragt es sich dann: was in anderer Richtung im Auge zu behalten sei? Ist eine zweite Verbindung mit Triest absolut nothwendig und wie kann sie erreicht werden? Meine Herren! Sie wissen so gut wie ich — und ich habe keine weiteren Informationen wie Sie alle — daß die Frage der Verstaatlichung der Südbahn gegenwärtig lebhaft ventilirt wird und daß, wenn diese Idee zur Durchführung gelangen sollte, — ich wiederhole, daß mir persönlich in dieser Beziehung nichts weiter bekannt ist, als Ihnen, — die Frage dann eine ganz andere Auffassung als diejenige, der wir bisher huldigten, vielleicht nicht nur ermöglicht, sondern uns geradezu aufzwingt. Unsere bisherige Auffassung ist nur solange berechtigt, als wir mit der Südbahn als einer Concurrenzbahn gegenüber zukünftigen Unternehmungen zu rechnen haben. Eine zweite Verbindung mit Triest kann neben einer verstaatlichten Südbahn im gesamtstaatlichen Interesse und nur vom wirtschaftlichen Standpunkte beurtheilt, nach meiner Auffassung nur dann gerechtfertigt erscheinen, wenn durch dieselbe für den Seeverkehr und den Verkehr aus dem Inlande solche Vortheile erreicht werden, daß die großen Kosten dieses Unternehmens damit im Einklange stehen. Nun ist es ja eine Thatsache, daß durch die Verbindung von Klagenfurt über den Loibl, Neumarkt, Laß, Divača nach Triest eine gewisse Abkürzung des Weges und andere Vortheile erreicht werden können, auf die vielleicht auch hingewiesen werden darf. Die Südbahn gereicht, wie Sie wissen, in der Tragenführung, wie sie heute besteht, dem Concurrenzhafen von Fiume fast zu größerem Vortheile, als der Stadt Triest und deshalb ist es ganz richtig gewesen, den Ausgangspunkt einer zweiten Verbindung mit Triest südlicher von St. Peter zu suchen, um diesem Mißverhältnisse, unter welchem Triest heute zu leiden hat, Abhilfe zu schaffen. Insoferne diese Linie über Divača und Hrpelje eine directe Verbindung mit Triest herstellt, läßt sich dieser Vortheil auch mit dem Bestande der Südbahn als selbständige Bahn vereinbaren. Andererseits aber sind die Abkürzungen des Weges, welche durch diese Linie erreicht werden, ungefähr folgende:

Die Verkehrsrichtung nach Wien, welches, nebenbei bemerkt, durch die Tauern- und Predilbahn gar

keinen Vortheil erreicht, würde durch diese Correctur der Rudolfsbahn ungefähr um 27 Kilometer abgekürzt werden. Ich bitte zu entschuldigen, daß ich die Ziffern nicht so genau angeben kann, als es nothwendig wäre, weil ich eben auf die Debatte nicht vorbereitet war und augenblicklich keinerlei Material zur Verfügung habe, weshalb ich die einzelnen Ziffern nur aus dem Gedächtnisse anführe. Die Abkürzung des Weges für den Verkehr mit Wien, welche gleichbedeutend ist mit der Heranziehung des Verkehrs von Mähren, Galizien und allen Ländern, welche über Wien auf diese Linie ihren Verkehr leiten, ist relativ nicht bedeutend und beträgt 27 — 29 Kilometer; hingegen ist allerdings die Abkürzung des Weges für den Verkehr aus den nördlichen Provinzen des Reiches, speciell aus dem industriereichen Böhmen, eine sehr namhafte, sie beträgt ungefähr 90 Kilometer und das ist ein Factor, mit dem man zu rechnen hat. Der Schwerpunkt der Frage der Wegkürzungen in dieser Richtung liegt nach meiner Ansicht darin, daß man Hamburg und Triest als Gegenätze ins Auge fassen und die Frage prüfen muß, wo die Grenzlinien zwischen den Verkehrsgebieten dieser beiden Hafenplätze liegen, um daraus den Schluß ableiten zu können, in welcher Weise wir nicht nur unseren Verkehr aus den verschiedenen Ländern der Monarchie nach Triest zu leiten, sondern wo möglich auch dem Verkehre aus dem industriereichen Sachsen nach Triest, dem Mittelmeere und durch den Suezkanal nach Asien eine begünstigte Route zu schaffen in der Lage wären. Hierbei kommen allerdings auch noch andere Factoren ins Spiel und es ist wichtig für den Erfolg dieser Bestrebungen die Flußrichtung der Elbe und die außerordentliche Erleichterung des Verkehrs auf dem Flußwege, welche der lebhafteren Entwicklung des Eisenbahnverkehrs im Wege steht, in Betracht zu ziehen. Indes wollte ich dies nur nebenbei erwähnt haben.

Nun meine Herren, man hat sich mit dieser Frage schon viel beschäftigt und man hat auch geglaubt, die Vortheile gewisser Abkürzungen könnten einfach auf tarifarischem Wege erreicht werden, die Kilometerlänge sei allein nicht ausschlaggebend. Es ist allerdings eine Thatsache, daß der Verkehr durch die Anwendung solcher Maßregeln von seiner natürlichen Richtung abgeleitet werden kann; wir selbst haben Erfahrungen und Beweise dafür, daß dies möglich ist, und Triest selbst genießt von derartigen Vorkehrungen auf gewissen Strecken bedeutende Vortheile. Nichtsdestoweniger bin ich der Meinung, daß derartige Vortheile auf die Länge der Zeit und bei dem Ernste der Frage doch nicht entscheidend sein sollen. Es treten Verhältnisse ein, wo derartige Begünstigungen nicht mehr wirksam sind, und wenn dieser Fall eintritt, dann sieht man, daß man mit großen Opfern Vortheile geschaffen hat, die sich später als Fehler herausstellen. Solche Fragen lassen sich eben nicht nach dem Gesichtspunkte einer starren Doctrin behandeln, die heute fest steht und nicht geändert werden darf, sondern Erfahrungen und Studien müssen jeden Tag jedermann über neue Fragen belehren und man darf keinen Anstand nehmen, in solchen Fragen auch jeden Augenblick einer besseren Erkenntnis Raum zu geben.

Nun glaube ich darauf hinweisen zu dürfen, daß die Studien, welche im Sinne des Beschlusses des hohen Landtages vom vorigen Jahre — und auch im Jahre

1889 ist ein ähnlicher Beschluß gefaßt worden, — bezüglich einer Verbindung durch die Wochein gemacht worden sind, eine gewisse Beachtung verdienen. Ich bin nicht der Meinung, daß das Angelegenheiten sind, welche wir vom Standpunkte der Landesinteressen allein ins Auge zu fassen hätten, noch weniger aber bin ich der Ansicht, daß diese Frage überhaupt durch die Mitwirkung des Landes bezüglich ihrer Durchführung entschieden werden wird. Die Studien aber über die mögliche Führung des Weges durch die Wochein können Resultate ergeben, die mit allem, was bis jetzt in andern Richtungen projectirt wurde, im Widerspruche stehen und diese Resultate verdienen Beachtung. Ich bin kein Fachmann und kann mit keinem Projecte mit fachmännischer Autorität auftreten; wenn ich aber für die Sache ein Interesse habe, so entspringt es gewiß und in erster Reihe nur aus dem lebhaften Bestreben, die gesamtstaatlichen wirtschaftlichen Interessen überall, wo ich sie sehe und finde, zu fördern und nach meinen schwachen Kräften für dieselben einzutreten. Daß ich diesem Gesichtspunkte mehr Rechnung trage, als jedem anderen, werden Sie verzeihen; meine ganze Vergangenheit, die Schule, in der ich gearbeitet habe, führt mich unwillkürlich von selbst dahin. Und wenn ich den Weg des großen Handelsverkehrs nach Osten und dem Mittelmeere ansehe und bedenke, welche Bedeutung Oesterreich in diesem Handelsverkehre haben könnte, welchen Einfluß es haben müßte, und wenn man andererseits sieht, wie der Handelsverkehr von Triest nach dieser Richtung immer tiefer und tiefer sinkt, dann muß jedermann, der ein warmes patriotisches Gefühl für derartige Interessen hat, in jedem Augenblicke bereit sein, sein Bestes aufzubieten, um solchen Schwierigkeiten ein Ende zu machen. Nun will ich durchaus nicht die Behauptung aufstellen, daß gegen das Voibl-Project irgend ein Gegenproject bestehe oder bestehen müsse, welches, ich weiß nicht, auf welchem Umwege eingeführt werden könnte. Niemand von uns hier, meine Herren, hat zu diesem Zwecke Mittel in der Hand und die Kraft, es auszuführen; aber das kann jeder thun, daß er solchen neuen Ideen und neu auftauchenden Projecten seine Aufmerksamkeit schenkt und daß er auf solche Fragen und auf die Gründe, welche dafür zu sprechen scheinen, hinweist. Es ist nun eine Thatsache, die nicht zu bestreiten ist, daß die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, von Klagenfurt aus nach Triest eine Linie herzustellen, die andere und günstigere Erfolge in der Abkürzung des Weges aufweisen würde, als alle bisher studirten. Wenn die Linie Klagenfurt-Voibl-Lack-Divača-Triest eine Abkürzung des Weges nach Wien von 27 Kilometern ergibt, so ist dieser Erfolg auf der anderen Linie mit 60 Kilometer in Anschlag zu bringen, also ein doppelt so großer Vortheil für den ausgedehnten Verkehr, der sich nach dieser Richtung bewegt. Und wenn Sie den Verkehr nach Prag ins Auge fassen, so ist, glaube ich die Abkürzung auf der Linie Klagenfurt-Lack-Divača mit 90 Kilometer, auf der anderen Linie aber mit 120 Kilometer zu berechnen und das sind Zahlen, welche eine außerordentliche Bedeutung für jedermann haben müssen, der diese Frage mit Objectivität betrachtet. Ich will nicht behaupten, ich wiederhole es zum drittenmale, daß diese Frage so zu lösen sei, daß dieses neue Project seine vollständige Berechtigung habe. Aber die Möglichkeit, daß es so ist, ist vorhanden, und wenn

diese Möglichkeit vorhanden ist, dann muß, glaube ich, diese Frage studirt werden. Auch die Kostenfrage muß in Betracht gezogen werden. Meine Herren! Die zweite Verbindung nach Triest habe ich als eine von gesamtstaatlichen Interessen abhängige bezeichnet und ich nehme keinen Anstand beizufügen, daß hiezu in erster Reihe das strategische Interesse gehört und daß, wenn dieses nicht beachtet wird, jede Projectirung in der Luft hängt. Der Ausbau erheischt nach dieser Richtung ganz bestimmte Ansprüche, denen Rechnung getragen werden muß. Es ist ganz gut möglich, daß ein Project finanziellen und wirtschaftlichen Interessen Rechnung trägt, es ist aber möglich nebstdem auch noch anderen Interessen Rechnung zu tragen und dadurch Vortheile zu erzielen, welche, wenn die approximativen Berechnungen, die diesbezüglich angestellt wurden, nur halbwegs richtig sind, entscheidend in die Waagschale fallen müssen. Ich bin durchaus nicht berechtigt und in der Lage ins Detail einzugehen, weil ich, ich wiederhole es, fachmännische Kenntnisse nicht besitze, aber ungefähr stellt sich die Sache so, daß die gesamtstaatlichen Interessen jeder Art zusammengefaßt, die Ausführung aller nothwendigen Verbindungen nach dem Süden und mit Einschluß der Tauernbahn, eine Inanspruchnahme von Staatsmitteln im Betrage von rund 100 Millionen erheischt. Eine Durchführung dieser Projecte im gesamtstaatlichen Interesse nach dem Süden unter Zugrundelegung der Linie über den Voibl würde ungefähr 70 Millionen kosten, die Linie über die Wochein unter ganz gleicher Befriedigung aller dieser gesamtstaatlichen Interessen aber ungefähr 56 bis 57 Millionen. Das sind allerdings nur approximative Zahlen, für deren Richtigkeit ich keine Garantie übernehme. Ich bitte mir nicht den Vorwurf zu machen, daß ich rosig male; es ist möglich, daß die Sache, wenn sich einmal Fachmänner darüber ausgesprochen haben werden, sich anders gestaltet, und dann werde ich der erste sein, wenn meine Voraussetzungen als unrichtig sich herausstellen, dies zuzugestehen. Es handelt sich vorläufig nur um eine Studie, ist sie nicht richtig, so geht man ohne Weiteres mit dem „Schwamm drüber“. Wenn aber die Sache so stünde, daß sich für den Verkehr nach Wien eine Abkürzung des Weges um 60 statt 27 Kilometer und für Prag statt 90 eine solche von 120 Kilometer ergeben würde, und wenn gleichzeitig die Auslagen — ich rede jetzt von der Tauernbahn nicht, sondern bloß von den anderen Projecten — statt 70 nur 57 Millionen betragen und damit derselbe Erfolg erreicht würde, dann würde ich Sie zur Entscheidung auffordern und ich zweifle nicht, daß ein jeder von Ihnen mir darin zustimmen wird, daß auf der einen Seite die bedeutend geringere Auslage, auf der anderen Seite aber der größere Erfolg für die Entscheidung der Frage ausschlaggebend bleibt. Nun ist auch von einer Bahnradbahn gesprochen worden und ich bekenne ganz freimüthig, daß ich noch in der letzten Session der Ueberzeugung war, daß eine Bahnradbahn allen Anforderungen in dem gleichen Umfange Rechnung tragen könnte, wie eine Adhäsionsbahn. Informationen und Studien aber, die diesbezüglich angestellt wurden, und Belehrungen, die ich darüber inzwischen empfangen habe, haben mich überzeugt, daß die Sache doch nicht so ist und daß allerdings hinsichtlich der wirtschaftlichen Seite der Frage dieser Erfolg erreicht werden kann, nicht aber hinsichtlich der anderen Seite, und zwar aus

zwei Gründen nicht. An der genügenden Leistungsfähigkeit einer Zahnradbahn für gewisse wirtschaftliche Zwecke ist nicht zu zweifeln, auch stellt sie sich gegenüber der Adhäsionsbahn als billiger heraus; aber ebenso richtig ist es auch, daß man mit der Zahnradbahn nur ein Drittel des Verkehrs in der gleichen Zeit bewältigen kann, als mit der Adhäsionsbahn, so daß also die Zahnradbahn vielleicht dreimal soviel Zeit braucht, um das Nämliche zu leisten, wie die Adhäsionsbahn. Diese Factoren angewendet nicht auf wirtschaftliche, aber auf andere staatlich höchst wichtige Verkehrsinteressen sind für die Lösung der Frage entscheidend. Es ist möglich, daß die Zahnradbahn im Hinblick auf die gesamtstaatlichen Interessen sich als nicht genug leistungsfähig herausstellen, den Anforderungen des wirtschaftlichen Verkehrs aber genügen würde. Wenn aber durch den Loibl eine Adhäsionsbahn hergestellt würde, so würde das 10 Millionen mehr kosten, aber Sie wissen, daß dadurch zugleich die Abkürzung des Weges bedeutend geringer sein würde, weil die Strecke länger wäre. Das sind die Thatfachen, die mir vorgebracht wurden und ich möchte zum Ueberflusse wiederholen, daß ich nicht in der Lage bin, diesbezüglich ein sachmännisches Urtheil abzugeben, daß ich aber mit lebhaftestem Interesse die Entwicklung dieser Frage verfolge und die bestmögliche Lösung derselben wünsche, von wo immer sie komme, vorausgesetzt, — vom Standpunkte des Krainers füge ich bei, — daß das Land Krain hiebei nicht umgangen wird. Und wenn Sie dann, meine Herren, noch ins Auge fassen, daß bei der Fortführung der Linie nach Triest über Laß-Divača der Umstand nicht zu unterschätzen sein wird, daß die Fortführung dieser Bahn durch ein Territorium geschieht, welches hinsichtlich der klimatischen Verhältnisse genau so ungünstig ist, wie jenes, über welches die Südbahn führt, so ist das auch ein Factor, der nicht zu übersehen ist. (Poslanec dr. Tavčar: — Abgeordneter Dr. Tavčar: „Ni istina!“) Die Bora weht vom Nanos in die Gefilde von Divača genau mit derselben, wenn nicht mit heftigerer Gewalt, wie auf der Südbahnstrecke bei St. Peter. Aber das ist vielleicht nur nebensächlich. Viel wichtiger ist aber der Umstand, daß, wenn die Verstaatlichung der Südbahn durchgeführt werden soll, neben dieser Bahn thatsächlich eine ganz nahe Parallelbahn geschaffen würde, und daß dem Staate wohl nicht in solchem Umfange die Mittel zur Verfügung stehen, um sich einen solchen Luxus zu gestatten. Das ist die zweite Seite der Frage, die nicht übersehen werden darf. Nun möchte ich, nachdem ich schon beim Worte bin, noch einige Bemerkungen mir erlauben, um die Frage nach allen Richtungen zu beleuchten.

Das Thal von Laß bis Saurach kann unter gar keinen Umständen auf die Länge eine Eisenbahnverbindung enthalten, und Idria allein garantirt dafür, daß eine solche Verbindung in gegebener Zeit und in entsprechender Form durchgeführt werden kann. Geschieht dieses, so ist, um in wirtschaftlicher Richtung den Interessen des Landes Rechnung zu tragen, glaube ich, so ziemlich alles gethan, was in dieser Richtung für Krain beansprucht werden kann und wenn man beifügt, daß der Ausbau einer zweiten Linie von Adelsberg nach Görz unvermeidlich ist, dann wird Krain, wenn es auch diese Verbindung erreicht, sich nicht zu beklagen haben.

Zum Schlusse dieser Ausführungen wiederhole ich, daß ich vom Standpunkte der Interessen des Landes und des lebhaftesten Interesses, daß ich für die Entwicklung von Neumarkt hege, mit großer Freude die Durchführung der Beschlüsse der letzten Sitzung begrüßen würde. Vielleicht sind meine bescheidenen Ausführungen über diesen Gegenstand in der letzten Sitzung falsch ausgelegt worden, als hätte ich gesagt, die Regierung habe unsere Beschlüsse gebilligt. Das habe ich nicht gesagt, und ich corrigire hiemit nur die oberflächlichen Berichte in den Tagesblättern. Ich habe nur das Eine mit Freude constatirt, daß die Regierung bei Durchführung der Vorarbeiten für die Voibl- und Karavanenbahn überhaupt allen unseren Wünschen entgegengekommen ist, indem das Project von der Regierung mit großer Sorgfalt ausgearbeitet und auch die Tragenrevision angeordnet und durchgeführt wurde, und daß diese Schritte, die unsere Action begleiteten, als eine außerordentliche Förderung dieses Projectes Anerkennung verdienen. Diese Ausführungen habe ich deshalb vorzubringen mir erlaubt, weil ich glaube, daß das Bild, welches die beiden Herren, die gleichmäßig das Interesse des Landes im Auge haben, entwickelten, einer Ergänzung bedarf in einer Weise, welche den Interessen des Landes in keiner Richtung zuwiderläuft. Aber auch deshalb glaubte ich das Wort ergreifen zu sollen, um keinem Zweifel über meine Haltung in dieser Frage Raum zu geben und zu betonen, daß diese Projecte, insofern sie vom gesamtstaatlichen Standpunkte als durchführbar erscheinen, stets und überall meine vollste Unterstützung finden werden.

Deželni glavar:

Gospod poslanec Luckmann se je oglasil k besedi.

Abgeordneter Luckmann:

Hohes Haus! Seit ich in der Lage bin, im Eisenbahnwesen zeitweise meine Stimme für das Land Krain zu erheben, was bei ein paar Gelegenheiten der Fall war, bin ich stets ein Anhänger der Voiblbahn gewesen, weil ich immer geglaubt habe, wir müßten alles Mögliche thun, damit die zweite Verbindung nach Triest durch unser Land gehe. Es war die Gefahr vorhanden, daß die Predilbahn zu stande kommt und da habe ich immer den Standpunkt vertreten, daß die Linie Voibl-Laß-Divača in unserem Interesse vorzuziehen sei, und auch anlässlich der Petition der Görzer Handelskammer habe ich in diesem Sinne die Interessen des Landes vertreten. Leider haben sich die Chancen für das Zustandekommen der Voiblbahn in der letzten Zeit ungünstiger gestaltet, einerseits aus den Gründen, die Se. Excellenz Herr Baron Schwegel dargelegt hat, daß es nicht angezeigt erscheint, der Südbahn eine Concurrenzbahn zu schaffen, weil man im Jahre 1896 in der Lage sein wird, diese Bahn zu verstaatlichen und der Wille dies zu thun, entschieden zum Vorschein kommt; andererseits dadurch, daß der Voiblbahn eine Concurrenz entstanden ist durch die beabsichtigte Fortsetzung der Steiner Bahn bis Beltweg oder Knittelfeld. Die Steiner Bahn ist aus dem Grunde verstaatlicht worden, weil man sie fortsetzen will, um eine directe Verbindung

zwischen Laibach und Obersteiermark herzustellen. An eine andere Bahn-Trace als an die Loibl-Lack- oder die Predillinie hat man früher gar nicht gedacht; die Idee der Wocheiner Bahn ist von der Vertretung des Landes Görz ausgegangen. Im Jahre 1889 ist eine Petition der Görzer Handelskammer mit dem Ersuchen hieher gelangt, diese Petition zu unterstützen. Die Görzer hatten im Laufe der Zeit erfahren, daß die Predillbahn von einer Seite den größten Schwierigkeiten begegnet, die man nicht besiegen kann, nämlich von der Kriegsverwaltung. Nachdem nun die Görzer gesehen haben, daß die Predillbahn mächtige Gegner habe, sind sie auf die Idee der Wocheinerbahn gekommen, theilweise im Interesse für das Land Görz, weil es wichtig und für das Land mit bedeutendem Vortheile verbunden wäre, wenn die zweite Verbindung mit Triest das Land berühren würde, vorzugsweise auch aus allgemeinem Interesse. Diese Idee wird nun gegenwärtig ventilirt und studirt. Wir bleiben zwar Anhänger der Lack-Loiblbahn, aber wir sagen uns: Wenn diese keine Aussicht hat, durchgeführt zu werden, wäre es nicht im Interesse des Landes, eventuell für die Wocheiner Bahn einzutreten? Der geehrte Herr Abgeordnete Dr. Tavčar hat erwähnt, daß von dieser Bahn einzig nur die Industrie-gesellschaft einen Vortheil hätte. Meine Herren! Mit aller Bescheidenheit möchte ich entgegnen, daß die Industrie-gesellschaft wohl nicht so schwer in die Wagschale fällt, wie das ganze Wocheiner Thal. Leider ist der Vertreter dieses Theiles des Landes, der Herr Pfarrer von Wocheiner Feistritz, krank und kann daher die Interessen der Wocheiner hier nicht vertreten, weshalb es mir gestattet werden möge, ein paar Worte in deren Interesse vorzubringen. Es handelt sich um 8000 Menschen, eine sehr brave und erwerbsame Bevölkerung, welche die bisherige alte Industrie verloren hat — und diese Bevölkerung verdient wohl sehr Ihre Berücksichtigung. Denken Sie sich, was im Wocheiner Thale alles entstehen könnte, wenn man von dort durch ein Tunnel in 1½ Stunden in Görz sein könnte. Welcher Vortheil läge hierin für das Oberland nicht nur bezüglich der Industrie, sondern auch bezüglich des Besuchs von Oberfrain, Beldeß, des Wocheiner Thales etc., wenn dieser Theil des Landes unmittelbar an die italienische Grenze gerückt wäre, von welcher er jetzt wie durch eine ungeheure Mauer geschieden ist. Aber nicht bloß die Industrie des Oberlandes, sondern auch andere Interessen kommen hiebei in Betracht. Ich bitte zu erwägen, wenn schon diese Linie gebaut würde, ob es nicht auch im Interesse der Stadt Laibach gelegen ist, wenn sie um 20 km näher an Görz gerückt würde. Denken Sie ferner an die Unterkrainer Bahnen, ob es nicht im Interesse derselben liegt, wenn der Export von Holz und Kohle nach Italien erleichtert würde; denken Sie sich, welche Frachternmäßigung für die Unterkrainer Bahnen möglich wäre, wenn die Staatsbahn via Lees-Beldeß über die Wochein an die italienische Grenze führen könnte und wieviel billiger die Tarife für den Verkehr nach Italien sein könnten, als solche heute sind. Darüber darf man, glaube ich, nicht ein so kurzes Urtheil fällen und einfach sagen, was zwar populär scheint: Es ist gegen die Landesinteressen, es ist sonst niemand theilhaftig, als die Industrie-gesellschaft! Der Herr Vertreter der Wochein ist nicht da und Sie werden es daher entschuldigen, daß ich das

Wort im Interesse der Bewohner der Wochein ergriffen habe und im Anschlusse zu den Ausführungen Se. Excellenz des Herrn Baron Schwegel sage: Wir vom Standpunkte der localen Interessen werden diese Frage nicht entscheiden, wir sind zu wenig einflussreich dazu, um den Ausschlag zu geben mit unseren localen Interessen, und müssen daher das gesamtstaatliche Interesse entscheiden lassen, welche Linie gewählt wird. Wenn aber die Wahl auf die Wochein fällt, so möchte ich das von Seite des hohen Landtages nicht so hingestellt wissen, als hätten wir gar kein Interesse an dieser Linie, sondern ich glaube, das Land hat sehr viel Interesse daran, wenn auch vielleicht weniger als an der Lack-Loibler-Bahnlinie; die Wocheiner Interessen können kleiner sein, sie sind aber immerhin noch sehr bedeutend.

Deželni glavar:

Gospod poslanec Klun ima besedo.

Poslanec Klun:

Železnica Loka-Divača je bila že dostikrat obravnavana v visokem deželnem zboru. Vselej se je ta izrekel za to železnico in sicer iz raznih uzrokov, katere je zlasti v seji dne 20. januarja 1888. utemeljeval nek nujni predlog obširno razpravljaj prevzvišeni gospod baron Schwegel. On nam je danes zagotavljal, da stoji gledé Ljubelske železnice na tistem stališču, kakor prejšnja leta. Kar je pa pozneje govoril o železnici Loka-Divača, nam priča, da ne stoji več na tistem stališču, ker sta te dve železnici v tako tesni zvezi, da mora odpasti železnica čez Ljubelj, ako se ne gleda na najkrajšo zvezo, čez Kranj in Loko do Trsta. Zato mislim, da bi morali mi sami v prvi vrsti odkloniti vsako podporo za Ljubelsko železnico, ako ne bi imeli upanja, da se bode dalje potegnila do Trsta, kakor mesto Tržaško že leta in leta zahteva in je zahtevalo to tudi letos z nekim v svojem zastopu storjenim sklepom. Ekszellenca baron Schwegel je svoje pomisleke zoper progo Loka-Divača opiral na to, da se ne sme gledati le na deželne koristi, kakor jih ima pred očmi tovariš gospod dr. Tavčar, ampak tudi na splošne državne koristi, in da je treba dalje prevdarjati tudi to, ali so tiste splošne koristi res tako velike, da bi cena te zveze ne bila previsoka. Gospod tovariš dr. Tavčar je omenjal v svojem govoru tudi Turiske železnice, po kateri naj bi se zvezala Nemčija s Trstom; ali to bi ne bila najkrajša zveza za Trst, temveč za Benetke in promet bi se skoraj bolj obračal do Benetk, kakor pa v Trst. V prvi vrsti treba je pa gledati, da se domači promet obrne proti Trstu, zlasti promet iz Češke. Ako bi se pa od dr. Tavčarja omenjena železnica delala, bi se promet iz Heba obrnil na Turisko železnico in naša država bi imela od te proge komaj 45% celega prometa, drugo bi spravile druge države. Vprašalo se je dalje, ali je zveza med Divačo in Loko potrebna ali ne, in reklo se je, da ni tako silno potrebna, kar je poudarjal tudi gospod tovariš Luckmann, češ, da je treba pred očmi imeti podržavljenje južne železnice. Gotovo lepa je želja, katero

gojimo vsi, da bi se podržavila južna železnica in da bi država dobila več vpliva na tarife; ali to vprašanje ni tako blizu, ker ni odvisno samo od naše vlade, nad katere dobro voljo ne dvomim, ampak odvisno je to tudi od ogerskega ministerstva. To pa dela zapreke, katerih ni lahko odpraviti; poleg tega se je pa tudi ozirati na silno veliko kupno ceno, katero bi južnoželezniška družba od države zahtevala.

Prevzvišeni gospod baron Schwegel je dalje rekel, da morajo troški železnice biti v soglasji s koristijo, in je omenjal velikih stroškov, ki bi jih prizadejala železnica Loka-Divača. V rokah imam nek spis „Trient und die südösterreichische Eisenbahnfrage“, iz katerega je pa razvidno, da troški ne bi bili tako veliki, kakor si jih misli eksclenca gospod baron Schwegel. V tej knjižici proračunjeni so troški Turške železnice na 30 milijonov gld., troški za železnico Loka-Divača na 15 milijonov gld. in za progno Loka-Ljubelj-Celovec pa na 17 milijonov gld. Vsega skupaj bi troški železnice Divača-Loka-Ljubelj-Celovec torej znašali samo 2 milijona gld. več nego troški Turške železnice. Ali treba je gledati na to, da se naš domači promet obrne proti Trstu; Tržaški trgovci se že zdaj po pravici pritožujejo, da so se začele iz Nemčije prav zaradi tega, ker Trst nima druge zveze s severom, po drugih lukah na jugu uvažati in skladati reči, katere je poprej Trst oskrboval, ter se je bati, da Trst skorej zgubi vso kupčijo z vzhodnimi deželami. To je tudi jeden glavnih vzrokov, da se mora skrbeti za drugo zvezo med Trstom in severom, po kateri bi bilo pa tudi našim planinskim deželam in deželi Češki mogoče, spravljati svoje blago v Trst in si varovati trg, katerega so doslej imele.

Prevzvišeni gospod baron Schwegel in tudi tovariš gospod Luckmann sta se v svojih govorih ozirala na Bohinjsko železnico in trdila, da se ta progna prav za prav ni sprožila pri nas, temveč od dežele Goriške. Gotovo je prav, da Goriška dežela skrbi in mora skrbeti za zvezo, ki bi bila koristna deželi Goriški; ali ravno tako moramo tudi mi skrbeti, da za naše izdelke in izvoz dobimo kolikor mogoče primerno zvezo; in že dr. Tavčar je omenjal, v koliko našim potrebam v tem oziru zadostuje železnica Loka-Divača, in jaz le še dostavljam, da bode, ker gre ves izvoz iz Kranjske proti Trstu, velikobolj primerna progna iz Loke v Divačo, kakor da bi se moral promet iz Dolenjskega obrniti šele v Bohinj in potem naprej na Italijansko. Ali bi bila to v istini krajša zveza? (Poslanec Luckmann: — „Abgeordneter Luckmann: „33 kilometrov!“) Kar se tiče klimatičnih razmer, o katerih prevzvišeni gospod baron Schwegel trdi, da so na proggi Loka-Divača ravno take, kakor na Krasu sploh, jaz ne sodim tako. Kdor pozna dotične kraje od Loke in od Poljan naprej, ve, da je svet obraščen z gojzdi, da so kraji lepi in gosto obljudeni in da se tam ni bati takih vremenskih nezgod, kakor jih ima železnica čez Kras. Sicer je pa vse te pomisleke, katere je danes izražal gospod baron Schwegel, najbolje pobijal leta 1886. on sam; zato mislim, da mi ni treba o tej reči še dalje in obširneje govoriti, ampak

da zadostuje, če ga spominjam na besede, katere je takrat govoril. Našteval je vse koristi, katere bode ta progna imela nasproti drugim projektom, in pri utemeljevanji svojega dotičnega nujnega predloga dne 20. januarija leta 1886. končno pravi:

(bere: — hieš:)

„Der Landesauschuss wird beauftragt diese Anschauungen und Wünsche des Landtages des Herzogthumes Krain zur Kenntniss der hohen Regierung zu bringen und dieselbe im Namen der Vertreter dieses Landes zu bitten: Den Ausbau der Rudolfsbahn behufs einer kurzen und directen Verbindung von Triest mit den nordwestlich gelegenen Hinterländern des Reiches ernstlich in's Auge zu fassen und zu diesem Zwecke die nothwendigen Einleitungen zu treffen, damit die Strecke Triest-Herpelje-Divača über diesen letzteren Ort und Präwald hinaus und bis Lač verlängert, dann von einem geeigneten Punkte der Rudolfsbahn, etwa von Krainburg aus über Neumarkt und durch den Voibl, eine Verbindung mit Klagenfurt hergestellt und endlich eine Abfürzung der bestehenden Trasse durch eine Verbindung über die Tauern zwischen Thalheim und Rottemann bewerkstelliget werde“; in ko je bil vse te točke drugo za drugo pojasnil, rekel je končno: „Die Linie also, deren Ausbau durch diesen Dringlichkeitsantrag befürwortet wird, entspricht bezüglich ihrer Kürze allen Anforderungen. Aber sie entspricht auch allen handelspolitischen Anforderungen mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Reiches. Die projectirte Eisenbahnverbindung ist nicht von einseitiger Wichtigkeit für Triest, sondern von gleich hoher Bedeutung für die meisten Kronländer der diesseitigen Reichshälfte; Böhmen, Niederösterreich und die Alpenländer haben an dem Zustandekommen dieser Bahn ein vitales Interesse. Eine Bahn nun, welche allen Bedürfnissen und Anforderungen Rechnung trägt, die Interessen keines einzigen Landes schädigt, hat die Berechtigung, mit all' den Opfern gebaut zu werden, die, ich leugne es nicht, zur Durchführung des Projectes erforderlich wären.“

Mislim torej, da bi bilo prav dobro, ako bi nas bil eksclenca gospod baron Schwegel danes zagotovljal, da stoji tudi gledé proge Loka-Divača na tistem stališču, kakor nekaj. Opozarjal bi le še na to, da se je zastop Tržaškega mesta že dostikrat baval s tem vprašanjem, in ga ravno pred nekolikimi dnevi zopet pretresal, in pri tej priliki razmotrival tudi vprašanje Bohinjske železnice, katero bi Goričani radi obrnili skozi svojo deželo; ali izrekel se je proti Bohinjski železnici in prišel do sklepa, da je za Trst progna Loka-Divača najboljša. Prevzvišeni gospod baron Schwegel pravi sicer, da bi ta železnica bila konkurenčna progna južni železnici, ki se pa hoče podržaviti; toda gospoda moja, veliko železnic se je že gradilo, o katerih se je mislilo, da bodo zgolj le konkurenčne železnice; ali na zadnje se je pokazalo, da vsled tega stare proge niso trpele, ampak da se je le promet oživil. Leta 1867. se je gradila cesarja Ferdinanda severna železnica; že eno leto pozneje so delali Franc Jožefovo železnico; nekaj pozneje so zgradili severno-zahodno železnico; in naposled državno železnico. Pa severna železnica vsled teh novih prog ni trpela nobene škode, in tudi te proge imajo zadosti prometa. Ravnotako

stojé reči v našem slučaju; vsi želimo, da bi se oživil promet v naših deželah, ker imamo še precej reči za izvoz, kateri bi se gotovo oživil, ako bi se doseгла zveza med severom in Trstom preko Loke in Divače. Mislim torej, da visoki deželni zbor ostane sam sebi zvest in dosleden, ako sprejme predlog, kateri ravno priporoča to železnico in ob enem sprejme tudi dostavek gospoda poslanca dr. Tavčarja. Že v državnem zboru sem plediral za to železnico, ko sem zagovarjal železnico čez Ljubelj in Karavanke, ker sem prepričan, da bode slednja proga le takrat imela pomen, ako se nadaljuje in potegne do Trsta. Ugovor pa, da za Idrijo ni treba skrbeti, ker se iz Idrije proti Loki lahko napravi lokalna železnica, ni resen, temveč hočejo z njim le pomiriti dotične kraje, češ, pozneje pridete tudi vi na vrsto. Ne vem pa, ali bomo mogli s skromnimi sredstvi, s katerimi razpolaga naša dežela, v istini zgraditi vse lokalne železnice, ki jih priporočajo. Zato je najbolje, da se najprej držimo glavnih železnic, ki so potrebne ne samo za našo deželo, temveč tudi za druge dežele in celo državo, med katerimi je pa v prvi vrsti železnica iz Loke v Divačo. Ni mi treba razkladati, koliko vitalnih interesov ima naše ljudstvo v Trstu inkako dobro bi bilo za našo deželo, če bi Trst zmiraj prosperiral; ker potem bode dobro tudi za naše ljudi, ki imajo svoj zaslužek v Trstu, in so vezani na Tržaški trg. Zaradi tega prosim, da sprejmete predlog finančnega odseka z dostavkom tovariša gospoda poslanca dr. Tavčarja.

Deželni glavar:

Gospod poslanec dr. Schaffer se je oglasil k besedi.

Abgeordneter Dr. Schaffer:

Es war ursprünglich nicht meine Absicht in die Debatte einzugreifen, zumtheil deswegen, weil ich der Ansicht bin, daß in Angelegenheiten, wie es die vorliegende ist, mit Reden leicht des Guten viel zu gethan werden kann und es im großen und ganzen eigentlich am zweckmäßigsten ist, in solchen Fällen so wenig als möglich zu sprechen, dafür aber allerdings umso energischer zu handeln, zumal in dieser Frage nicht wir das entscheidende Urtheil zu fällen haben werden. Wenn ich trotzdem das Wort ergreife, so geschieht es deshalb, weil der erste Herr Redner, der Herr Abgeordnete für Krainburg und Laß meine Wenigkeit directe apostrophiren und ein Gespräch, daß ich vor einigen Tagen im Corridor mit ihm zu führen das Vergnügen hatte, in die Debatte ziehen zu sollen geglaubt hat. Ich halte es für eine sehr mißliche Sache, derartige zufällige Äußerungen, welche mehr oder weniger vertraulicher Natur zu sein pflegen bei der Debatte hier im hohen Hause pro oder contra als Argument zu benützen. Ein solches Vorgehen scheint mir zwar nicht aus persönlichen Gründen, da ich für mich in dieser Richtung nicht die geringste Rücksicht beanspruche, wohl aber vom sachlichen Standpunkte nicht unbedenklich zu sein; immerhin aber bin ich bereit, meine diesfällige Äußerung auch hier vollkommen aufrecht zu halten. Ich habe damals davon gesprochen, daß nach meinen Informationen in gewissen Kreisen die Wocheiner

Linie nicht ohne Chancen ist. Das ist eine Thatsache, die leicht constatirt werden kann, aber darauf lege ich keinen zu großen Wert. Meiner Ansicht nach bildet nämlich die Wocheiner Bahn keinen Gegensatz zu der Loiblbahn, vielmehr glaube ich, daß eine Verbindung zwischen diesen beiden Linien ganz gut denkbar wäre. Auf diesem Standpunkte sind wir auch im vorigen Jahre gestanden; und alle Erhebungen, die in dieser Beziehung gepflogen wurden, haben immer die Wocheiner Bahn mit der Loiblbahn in Zusammenhang gebracht, und ich für meine Person stehe festhaltend an den Beschlüssen des vorigen Jahres heute der Loiblbahn genau so sympathisch gegenüber und würde mich gegebenen Falles genau so energisch für diese Bahn einsetzen, wie voriges Jahr.

Nun habe ich bei der fraglichen Gelegenheit auch noch eine andere Äußerung gemacht und damit glaube ich den richtigen Standpunkt bezeichnet zu haben. Ich habe gesagt: Vor allem aber ist es nothwendig, dafür Sorge zu tragen, daß Krain überhaupt nicht umgangen wird, das heißt, wenn eine zweite Verbindung mit Triest hergestellt wird, muß Krain hiebei in Betracht kommen. Und ebenso scheint mir die Sache auch heute präcificirt werden zu müssen. Wir haben in dieser Frage nicht zu entscheiden, hiezu sind andere Factoren berufen; aber das haben wir anzustreben, daß Krain überhaupt nicht übergangen wird, und wir dürfen also nicht an die Linie A oder B mit Eigensinn und Zähigkeit uns anklammern, sondern wir müssen vor allem darnach trachten, daß Krain überhaupt zur Berücksichtigung kommt. Das scheint mir, wie gesagt, der richtige Standpunkt zu sein, einen anderen aber können wir nicht leicht einnehmen, weil die schließliche Entscheidung nicht bei uns liegt. Wenn es sich jedoch darum handelt, vom specifisch krainischen Standpunkte aus die beiden Linien, nämlich die Verbindung mit Italien durch die Wochein und die Verbindung Laß-Divača, zu vergleichen, so glaube ich, daß diese beiden Linien bezüglich ihrer Wichtigkeit im Hinblick auf die Landesinteressen sich mindestens die Waagschale halten: und faßt man ins Auge die wirtschaftliche Bedeutung der betreffenden Landstriche, die Entwicklungsfähigkeit der Industrie, die Tüchtigkeit der Bevölkerung, die Möglichkeit eines bedeutenden Localverkehrs, so kann man mit Beruhigung die beiden Linien mindestens als gleichwertig betrachten. Darum glaube ich, brauchen wir und speciell meine Wenigkeit, der ich in der Lage bin, hier die gesamtwirtschaftlichen Interessen des Landes ins Auge zu fassen, nicht betrübt zu sein, wenn diese oder eine andere Linie gewählt wird; denn schließlich muß unsere Sorge doch diese sein, daß wir überhaupt etwas erreichen und daß bei der Lösung dieser Frage Krain nicht übergangen wird.

Deželni glavar:

Želi se kdo besede?

Gospod poslanec dr. Tavčar ima besedo.

Poslanec dr. Tavčar:

Odgovoriti moram nekoliko besed zadnjemu gospodu predgovorniku, ker sem posnel iz njegovega govora, da zmatra on kot nedopustno, da se razgovori, katere smo imeli posamezni poslanci med saboj, spravijo v javnost. Naglašal sem samo to, da nekatere razmere kažejo, da se je v merodajnih kro-

gih mnenje gledé Ljubeske železnice bistveno spremenilo, in da ima nek drug projekt pričakovati več sreče. Navajal sem v tem oziru, da je gospod poslanec Šuklje popustil zobotvorno mašino, dalje da je ekselencia gospod poslanec baron Schwegel preveč poudarjal celokupne državne interese, in potem, da je tudi tovariš gospod dr. Schaffer rekel, da ima projekt Bohinjske železnice pričakovati več sreče. Jaz tega izreka ne morem zmatrati zaupnim in takim, da bi se ne smelo o njem govoriti, ker se je gospod predgovornik dr. Schaffer skliceval na svoje informacije. Zato moram zavriniti vsako očitjanje, kakor da bi bil zakrivil kako netaktnost, in zato tudi mislim, da gospod predgovornik dr. Schaffer ni imel povoda, ravno zaradi mojih besed poseči v debato.

Gledé stvari same, omenjam še to, da se mi pri sedanjí konstelaciji, ko bode vlada sama skrbela za svoje interese, ne vidi umestno, preveč naglašati celokupne državne interese in ponavljaje se sklicevati na lanski sklep, ker bi se to tolmačilo tako, kakor da bi se bil visoki deželni zbor postavil na stališče, da sta obé progi jednake koristi za deželo. Na Predlisko in Tavrsko železnico ni misliti, že iz strateških ozirov ne. Kakor hitro pa spoznamo, da je treba, da teče železnica po naši deželi, moramo se potegovati za progo, ki bi bila deželi najbolj koristna. Bohinjske proge primerjati z železnico Loka-Divača, ki bi bila tako silnega pomena za Notranjsko, za Idrijo itd., to nikakor ne gre, in zato mislim, da bi se mnenje, da je za deželo našo vse jedno, ali se gradi ta ali ona proga, ne smelo zastopati v deželnem zboru Kranjskem. O tem ne more biti dvoma, da bi bila zveza Loka-Divača za deželo na vsak način veliko bolj koristna nego železnica čez Bohinj.

Kar se tiče izpeljav prvega govornika, ki je govoril za menoj, ekselence gospoda barona Schwegeln, ne bodem se spuščal v detail, temveč le nekaj bi naglašal, da jaz nikomur ne štejem v greh, ako spremeni mnenje na takem polji, kakor so železnična vprašanja. Za mé ni merodajno, ako je kak strokovnjak svoje mnenje spremenil v taki stvari, vsaj se včasih spremeni mnenje celo na političnem polji. Ali gospoda moja, razmere so take, da mora, komur je na srci korist dežele, pristopen biti boljšemu pouku, pa v besedah ekselencije gospoda poslanca barona Schwegeln, pogrešam potrebne preciznosti. On zida na nejasnost, na negotovost, na okolnosti, ki še niso dognane. Po mojih mislih so dandanes razmere take, da moramo v interesu dežele z ozirom na nejasnost novega projekta zastopati interese dežele tako, da se izrečemo za progo Divača-Loka, in zaradi tega, da bi se lanski in današnji naš sklep ne tolmačila tako, kakor da bi visoki deželni zbor malenkostno važnost pokladal na to, ali se zgradi ali Bohinjska ali pa železnica Loka-Divača, stavljal sem spreminjalni svoj predlog in zaradi tega naj se opusti tudi sklicevanje na lanski sklep, katero bi se utegnilo napačno tolmačiti.

Deželni glavar:

Zeli še kdo besede?

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

Ker ne, ima gospod poročevalec besedo.

Poročevalec ces. svétnik Murnik:

Visoki deželni zbor! Jaz za svojo osobo nisem mislil, da se bode nasvet finančnega odseka tako tolmačil. V svojem poročilu, katero sem v imenu finančnega odseka danes podal visoki zbornici, skliceval sem se na predloge, kateri so se v visoki zbornici stavili že od leta 1869. naprej, in tisti predlog od leta 1869. bil je za zvezo Rudolfove železnice preko Gorice s Trstom. Dalje sem se skliceval na sklep leta 1872., na dva sklepa iz leta 1874., dalje na sklep iz leta 1881., na onega iz leta 1886., na sklep iz leta 1890., ki tudi govori o preiskovanjih gledé proge skozi Bohinj v Gorico in na lanski sklep.

Čudil sem se pa tembolj, da se današnji predlog finančnega odseka tako tolmači, ker smo v zadnji seji storili sklep gledé železnice Kranj-Tržič, v katerem se, kar se tiče Ljubelske železnice, vse ono ponavlja, kar se je sklenilo dné 9. maja leta 1893. in kjer je izrečeno, da bode proga Kranj-Tržič oziroma Celovec-Košentaver le delna proga Ljubelske železnice čez Karavanke, za katero se je visoki deželni zbor lanskega leta toplo izrekel in na podlagi katerega sklepa je tudi deželni odbor vložil pri visokem trgovinskem ministerstvu prošnjo, med tem, ko je jednako prošnjo v tej zadevi že pred sklepom, namreč dné 5. februarja leta 1893., vložil državnemu zboru — če se ne motim — prevzvišeni gospod baron Schwegel. Zato se mi čudno zdi, da se potem nekako misli, da bi se s tem sklepom ne izreklo tukaj v visoki zbornici za celo Ljubelsko železnico, namreč za zvezo državne železnice v Kranji z državno železnico na Koroškem kot del okrajšave, ki bi se pozneje zvršila pri Rottenmannu. Ali sklep od lani se po mojem mnenji ni prav tolmačil, vsaj jaz sem ga drugače tolmačil. Sklep iz lanskega leta govori o tem, da bode dežela železnico iz Kranja v Tržič podpirala tako, kakor je bilo v zadnji seji izrečeno in potem pravi, da, ker se je že ena proga v Trst študirala, in se študira tudi že proga od Škofjeloke čez Cirkno v Gorico, naj bi se tudi študirala proga skozi Bohinj, in končno se pravi, kar je posebno važno: „Ob jednem izreka deželni zbor, da je pripravljen podpirati po moči nadaljevanje Rudolfove železnice, ki bi se odeepila od primernegega kraja ob progi Trbiž-Ljubljana in zvezalo to železnico s Trstom.“, ali kakor se glasi v nemško sestavljenem predlogu: „Gleichzeitig spricht der Landtag seine Bereitwilligkeit aus, eine Fortsetzung der Rudolfsbahn, welche von einem geeigneten Punkte der Strecke Tarvis-Laibach ausgehend zum Anschlusse nach Triest führen würde, möglichst zu unterstützen.“

Ta oddelek lanskega sklepa je v soglasji s sklepom iz leta 1886. in se soglašata tudi z drugimi sklepi iz leta 1881., 1884. in 1893.; v katerih je visoki deželni zbor po svojih raznih poročevalcih vedno poudarjal, da bi bila zveza Rudolfove železnice preko Loke in Divače s Trstom ne le za dotične kraje, po katerih bi šla, ampak tudi za celo deželo Kranjsko, oziroma za celo zahodno polovico naše Avstrije in, ker se gre tudi za edino trgovinsko pristanišče Tržaško, tudi za Trst največje važnosti. To smo izrekli tudi dné 9. maja leta 1893., če se sklep tako tolmači, kakor ga jaz tolmačim. Ako se

drugače tolmači, je to popolnoma odveč, ker tukaj v gorenjih nasvetih ne gre za nič drugega, nego da se vlada naprosi, da se tudi ta črta preštudira, med tem, ko sta dve črti že pregledani, namreč Loka-Razdrto-Divača in ona druga Loka-Cirkno-Gorica. Ako predlog tako tolmačimo, se mi tudi ne zdi, da ne bi bilo umestno, ako bi se sprejel nasvet finančnega odseka, kakor sem ga prečital.

Častiti gospod poslanec dr. Tavčar je seveda stvar drugače tolmačil, in to se mi zdi zaradi tega, ker ni natančno prečital končnega stavka onega sklepa; kajti če bi bil on to storil, prišel bi bil do prepričanja, da se s tem predlogom pride do tistega cilja, kakor z njegovim predlogom, ako se reče „s toplim priporočilom“ in da se izpusté besede „z ozirom na sklep deželnega zbora z dné 9. maja 1893. l.“ To je za mé dokaj bolj očitno, ker se na ministertvo ne more predložiti samo teh prošelj, katere so danes v obravnavi, ampak tudi celo poročilo in v tem celem poročilu se sklicuje poročevalec in razni govorniki na prejšnje obravnave o tej zadevi.

Če preidem na to, kar so posamezni gospodje govorniki pozneje bili navedli, si jaz mislim, da je prvi govornik za tovarišem gospodom dr. Tavčarjem, prevzvišeni gospod baron Schwegel, večinoma le to poudarjal, kar sem jaz sedaj poudarjal, da mu je glavna stvar to, da se bode izpeljala železnica in druga zveza s Trstom preko kranjske dežele, in da mu ni toliko na tem ležeče, ali gre skozi Loko ali Divačo ali iz Javornika čez Bohinj. Torej, katera železnica bo imela večje chance, za tisto se bode po svoji moči potegnil.

Častiti gospod tovariš Luckmann se je tudi izrazil enako in je rekel, da je „Anhängen der Loib-bahn“ in da je glede Bohinjske železnice mnenja, da bi se s to z ozirom na Dolenjsko železnico dosegla boljša zveza ne s Trstom, ampak z laškimi deželami in da bi se na najkrajši poti izvažalo blago iz Dolenjskega.

Častiti gospod predgovornik Klun je poudarjal, da stoji na tistem stališču kakor predvčerajšnjem in druga leta, ko ni šlo za drugo črto nego Loka-Divača-Trst. Tudi jaz sem tega mnenja, da Bohinjska železnica ne more biti v nasprotju z železnico čez Ljubelj, kakor misli gospod tovariš dr. Tavčar. Vprašanje, katera železnica je za nas bolj važna: Loka-Divača-Trst ali iz Javornika skozi Bohinj v Gorico in Trst, o tem vprašanju se bomo lahko zjediniili. Bolj važna je gotovo, ako se vzame v poštev le kranjska dežela, železnica Loka-Razdrto-Divača-Trst, ker zadene več krajev in bi več — specijelno deželi naši — mogla koristiti, kakor ona skozi Bohinj. Pri vsem tem pa moramo priznavati, da se o Bohinjski železnici tudi ne sme tako misliti, kakor da bi od nje imela korist samo obrtna družba, ampak korist bi imeli vsi Bohinjci, ako bi se napravila železnica skozi Bohinj, ker Bohinj ni posest obrtne družbe, ampak imajo vsi Bohinjci tam posestva, od katerih je seveda posestvo kranjske obrtne družbe največje.

Mnenju, katero se je večkrat poudarjalo, ne bi mogel pritrditi, da mora pri železnicah sploh in tudi pri tej železnici odločevati samo skupni državni

interes, namreč oni, katerega si napravljajo tisti gospodje, ki so v državi ravno na krmilu. Jaz bi bil nasprotnega mnenja, da se je pač ozirati na skupni državni interes pri takih železnicah, ki nimajo služiti samo koristi ene dežele, ampak ki imajo vezati več dežel, kakor ta železnica, ki ima nazadnje tudi promet iz sosedne Nemčije obrniti do Trsta, in jaz mislim, da morajo oni, ki odločujejo o državnem interesu, vendarle imeti tudi sodbe onih zastopov pred očmi in se morajo ozirati na mnenje zastopov onih dežel, po katerih bi tekla proga, ako se hoče, da bodo dotični sklepi storjeni popolnoma objektivno in v državnem interesu. Če pogledamo, da se je za novo zvezo izreklo jako veliko deželnih zastopov: Češki, Gorenjeavstrijski, Koroški, Tržaški, Istrski in Kranjski, in če se vsi izrečejo za jedno črto, mislim, da so se gotovo ne le v deželnem, temveč tudi v državnem interesu izrekli za to črto, in to je treba v poštev vzeti. Mislim, da, ako so se vsi deželni zastopi in vse trgovinske in obrtnijske zbornice zmiraj izrekle za eno in isto črto, da tudi oni gospodje, kateri bodo imeli o stvari končno odločevati, ne bodo mogli biti zoper stvar in izreči se zoper to črto. Tako je treba tolmačiti državni interes in na tej poti se ga naredi. Prosil bi pa častite gospode poslance, da se pri tej stvari postavijo na tisto stališče, na katerem sem jaz, namreč da moramo mirnim putem to za celo državo važno stvar razmotrivati, da je ne oškodujemo. Spominjam Vas, koliko časa je trpelo, da smo dosegli dolenjsko železnico in kaj je bila največja ovira? Jaz sem popolnoma uverjen, da bi jo bili dobili že leta 1875. ali 1876., ako bi bili vsi jedini, ki so bili poklicani delati v tej stvari, in ravno tako je s to stvarjo. Ako častiti gospodje sklepe lanskega leta in prejšnjih let spravite v soglasje, kakor jih jaz tolmačim, bomo vsi jedini. Po zadnjih sklepih se ima stvar pregledati, in če bi se država izrekla za drugo črto, je dobro, da jo poznamo, da jo potem moremo zagovarjati ali pa pobijati. S tem, da smo se lanskega leta izrekli za to, da naj se študira ona druga proga, še nismo rekli, da se mora izpeljati železnica skozi Bohinj.

Z ozirom na vse to bi prosil visoko zbornico, da bi pritrdila nasvetu finančnega odseka. Za svojo osebo pa tudi izrekam, da ker ravno sklep z dné 9. maja leta 1893. tako tolmačim, kakor sem preje rekel, nimam nič proti temu, da se izpuste besede: „z ozirom na sklep deželnega zbora z dné 9. maja 1893. l.“, kakor nasvetuje častiti gospod poslanec dr. Tavčar. Jaz stvar tako tolmačim, da je to eno in isto.

Deželni glavar:

Prestopimo na glasovanje in sicer se bo glasovalo najprej o spreminjalnem predlogu gospoda poslanca dr. Tavčarja, in če pade ta predlog, glasovalo se bode potem o odsekovem predlogu.

Prosim torej gospode, kateri pritrdé spreminjalnemu predlogu gospoda poslanca dr. Tavčarja, ki se glasi:

„Prošnje občin Škofja Loka, Žiri, Poljane, Trata, Javorje in Senožeče za zgradbo železnic predložiti

je s toplim priporočilom c. kr. trgovinskemu ministarstvu.“

tisti gospodje naj izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Predlog je sprejet in torej odpade glasovanje o odsekovem predlogu.

Daljna točka je:

9. Ustno poročilo upravnega odseka o napravi nove deželne ceste od Gomile do Štamperga na Zagrebški državni cesti v Trebanjskem cestnem okraji in o uvrstitvi od Gomile do deželne ceste Radna-Mokronog-Velika Loka držečega 380 m dolgega kosa okrajne, v zakonu o uvrstitvi cestá iz leta 1866. pod točko 32 a) navedene ceste med deželne ceste, z dotičnim načrtom zakona (k prilogi 58.).

9. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses, betreffend die Herstellung einer neuen Landesstraße von Gomila bis Steinberg an der Agramer Reichsstraße im Straßenbezirke Treffen und Aufnahme des von Gomila abwärts bis zur Radna-Rassenuß-Großlacker Landesstraße führenden, 380 m langen Fragmentes der im Straßenkategorisierungsgesetze vom Jahre 1866 unter Post 32 a) vorkommenden Bezirksstraße in die Kategorie der Landesstraßen, sammt Vorlage des bezüglichen Gesetzentwurfes (zur Beilage 58.).

Berichterstatter Ritter v. Langer :

Hohes Haus! Die Vorlage des Landesauschusses, über welche ich namens des Verwaltungsausschusses zu berichten die Ehre habe, befaßt sich mit einer Neuanlage der aus dem Neudegger Thale über Rassenuß zur Reichsstraße bei Deutschdorf nächst Treffen führenden Landesstraße statt der bisherigen Bezirksstraße, welche derartig beschaffen ist, daß ein größerer Lastenverkehr auf derselben absolut unmöglich erscheint. Die Wichtigkeit dieser Neuanlage erhöht sich dadurch, daß die neu anzulegende Straße eine Zufahrtsstraße zur Unterkrainer Bahn aus dem Neudegg-Rassenußer Thale schaffen soll, einer Gegend, welche als eine der productivsten Gegenden Unterkrains von Bedeutung ist. Die Gegend von Rassenuß und Neudegg ist bedeutend durch den Holzexport, durch ihre große Anzahl von Wiesen, deren Wert durch die Neuring-Regulirung nur noch erhöht wird, und bedeutend durch ein Kohlenlager bei Neudegg, welches Kohlenlager von Sachverständigen geprüft und für ergiebig befunden worden ist, eine Gegend also, aus welcher die Unterkrainer Bahn Nutzen ziehen wird.

Wenn aus dieser Gegend nicht eine Exportstraße mit kürzerer Linie gezogen und nicht eine Straße hergestellt wird, welche für jedes Fuhrwerk benüßbar sein wird, so bleibt der Export der Südbahn erhalten. Nachdem uns aber das Interesse der Unterkrainer Bahn mehr am Herzen liegt, als jenes der Südbahn, so glaube ich, daß der hohe Landtag die Vorlage umso eher genehmigen wird, als dieselbe die im Jahre 1892 hier beschlossene Resolution befolgt, deren erster Absatz lautet: (bere: — liest:)

„Bei der Regulirung des Straßennetzes in Unterkrain ist darauf zu sehen, daß dasselbe eine organische Verbindung mit den Unterkrainer Bahnen erhalte.“

Zur Darlegung der Situation erlaube ich mir die dortigen Straßenzüge den Herren in Erinnerung zu bringen. Es führt eine Landesstraße von Radna über Rassenuß und Neudegg nach Großlacker. Von dieser Landesstraße zweigt in der Nähe von Gomila die Bezirksstraße ab, welche über Rodne zur Reichsstraße führt und bei Deutschdorf in dieselbe mündet. Dies ist die einzige Straße, welche aus der Neudegger und Rassenußer Gegend nach Treffen führt. Sie ist jedoch so angelegt, daß eine Zufahrt größerer Lasten auf derselben unmöglich erscheint, da die Steigung vielfach 11%, 13% und selbst 16% beträgt, was eine Abnormität genannt werden muß, wenn man bedenkt, daß die höchste zulässige Steigung bei Straßen nur 5% — 6% betragen soll. Statt dieser Bezirksstraße soll also endlich eine Landesstraße geschaffen werden, welche bei Steinberg, somit näher an Treffen, in die Reichsstraße einzumünden hätte. Wie aus dem Plane ersichtlich ist, kann diese Straße so angelegt werden, daß sie nicht nur kürzer wird, sondern auch fast eben läuft. Die höchste Steigung würde 5,4% betragen, die übrigen nur 1% — 2%, und während die Bezirksstraße eine Länge von 5673 m hat, würde die neue Landesstraße nur eine Länge von 4272 m aufweisen und außerdem näher bei Treffen in die Reichsstraße einmünden. — Die Abkürzung wäre demnach 1401 m. — Trotzdem blieben gegen diese Neuanlage der Straße Einwendungen seitens der nächsten Interessenten nicht aus; die einen verlangten, die Straße möge über Oberbärenthal geführt werden, die Insassen von Dull dagegen, die Straße soll Dull berühren, welchen beiden Begehren aus technischen Gründen nicht stattgegeben werden kann; endlich wünschten andere eine Correctur der Bezirksstraße statt der Umliegung derselben, welchem Verlangen schon deshalb nicht entsprochen werden kann, da die Correctur dasselbe kosten würde, die bestehende Straße gegenüber der projectirten Neuanlage aber um 1400 m länger ist und durch eine Correctur nur noch verlängert würde. — Die Correctur wäre ganz und gar unpraktisch. Die Kosten der neu anzulegenden Landesstraße werden sich auf 13.000 fl., wovon 1500 fl. auf die Grundeinlösung entfallen, belaufen. Von diesen 13.000 fl. entfallen auf das Land 6500 fl. Nun geht allerdings aus dem Neudegger Thale schon jetzt eine Landesstraße zu einer künftigen Bahnstation der Unterkrainer Bahn, nämlich die Landesstraße nach Großlacker; aber dieser Straßenzug ist unverhältnißmäßig länger, als der neuprojectirte nach Treffen es wäre, zudem müßte diese Straße zwischen Gomila und Großlacker regulirt werden, was, wie Sachverständige versichern, größere Kosten verursachen würde, als die Neuanlage

der Straße, von welcher die Vorlage spricht. In Folge dessen stellt der Verwaltungsausschuß den Antrag:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Bericht des Landesausschusses wird zur Kenntnis genommen.

1.) Dem vorliegenden Gesetzentwurfe wird die Zustimmung erteilt.

2.) Behufs Durchführung des Straßenprojectes wird der erforderliche Credit für die den Landesfond treffenden Baukosten pr. 6500 fl. bewilliget.

3.) Der Landesausschuß wird beauftragt, dem Gesetzentwurfe die Allerhöchste Sanction zu erwirken.

Poročilo deželnega odbora se jemlje v vednost.

1.) Prilozeni načrt zakona se odobruje.

2.) Zaradi izvršitve načrta dovoljuje se potrební kredit v pokritje na deželni zaklad odpadajoče polovice stavbinskih troškov v znesku 6500 gld.

3.) Deželnemu odboru se naroča, izposlovati načrtu zakona Najvišje potrjenje.“

Außerdem ist eine Resolution beschloffen worden, welche lautet:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

Der Landesausschuß wird beauftragt, nach Fertigstellung der neu projectirten Landesstraße über Gomile bis zur Reichsstraße bei Steinberg ehestens dem hohen Landtage

1.) über die Frage Bericht zu erstatten und eventuell Anträge zu stellen, ob es den Verkehrsverhältnissen nicht angemessen erscheint, die weitere Strecke der Radna-Rassensfuß-Großlacker Landesstraße, das ist, von dem Punkte an, wo die neu zu schaffende Landesstraße von ihr abzweigen soll, bis zur Einmündung in die Reichsstraße bei Korenitska als Landesstraße aufzulassen und in die Kategorie der Bezirksstraßen einzureihen.

2.) Die Auflassung der von Gomila über Radna zur Reichsstraße bei Unterdeutschdorf führenden Bezirksstraßenstrecke als solche und Einreihung derselben in die Kategorie der Gemeindestraßen in Antrag zu bringen.

Deželni glavar:

Otvarjam splošno razpravo.

Zeli kdo besede?

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

Ker ne, prestopimo v nadrobno razpravo in prosim gospoda poročevalca, da prečita § 1.

Berichterstatter Ritter von Langer:

(Bere § 1. iz priloge 58. — Liest § 1 aus der Beilage 58.)

Deželni glavar:

Gospod deželni predsednik se je oglašil k besedi.

A. k. Landespräsident Freiherr v. Hein:

Ich erlaube mir darauf aufmerksam zu machen, daß der deutsche Text des § 1 sich mit dem slovenischen

Texte nicht vollkommen deckt. Der deutsche Text lautet (bere: — liest): „Im Straßenconcurrentenzbezirke Treffen ist die Straßenstrecke von Gomila bis Steinberg an der Agramer Reichsstraße als Landesstraße neu herzustellen“. Das hätte den Sinn, daß eine bereits bestehende Straßenstrecke neu hergestellt wird, während doch etwas ganz anderes gemeint ist und der Zweck des Gesetzes im slovenischen Texte correct und richtig zum Ausdrucke gebracht wurde.

Slovenski tekst se glasi „da je zgraditi novo cestno progo od Gomile do Štamperga na Zagrebški državni cesti kot deželno cesto“.

Dementsprechend müßte es im deutschen Texte heißen: „Im Straßenconcurrentenzbezirke Treffen ist ein neuer Straßenzug von Gomila u. s. w. als Landesstraße herzustellen“. Oder wenn man nicht sagen will „neuer Straßenzug“, so kann man auch sagen „eine neue Straße von Gomila u. s. w. als Landesstraße herzustellen“; das würde dem slovenischen Texte entsprechen. Ich würde das hohe Haus, respective den Herrn Berichterstatter ersuchen, dieser Rectificirung des Textes Rechnung tragen zu wollen.

Landeshauptmann Detela:

Ich bitte den Herrn Berichterstatter sich hierüber zu äußern.

Berichterstatter Ritter von Langer:

Die hohe Regierung wünscht eine Abänderung des § 1 und zwar nach Ansicht derselben im Interesse einer größern Übereinstimmung des slovenischen Textes mit dem deutschen Texte. Nachdem an dem Sinne des § 1 dadurch nichts geändert wird, so erkläre ich mich mit dem Wunsche der hohen Regierung einverstanden und beantrage, daß § 1 in der deutschen Textirung nicht so lauten soll, wie ich denselben eben vorgelesen habe, sondern (bere: — liest):

„Im Straßenconcurrentenzbezirke Treffen ist eine neue Straße von Gomila bis Steinberg an der Agramer Reichsstraße als Landesstraße herzustellen“, conform dem slovenischen Texte, der unverändert bleibt.

Deželni glavar:

Zeli kdo besede gledé novega teksta?

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

Ako ne, bodemo glasovali in prosim gospode, ki pritrjujejo § 1. v spremenjenjej obliki, da blagovole ustatí.

(Obvelja. — Angenommen.)

Prosim gospoda poročevalca, da prečita § 2.

Berichterstatter Ritter von Langer:

(Bere §§ 2., 3., potem naslov in uvod iz priloge 58., kateri obveljajo brez debate. — Liest §§ 2, 3, dann Titel und Eingang aus der Beilage 58, welche ohne Debatte angenommen werden.

Ich beantrage die dritte Lesung.

Deželni glavar:

Prosim gospode, kateri pritrdé ravnokar v drugem branji sprejetemu načrtu zakona tudi v tretjem branji, naj izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Načrt zakona je tudi v tretjem branji sprejet.

S tem je sprejet tudi prvi odsekovi predlog in glasovati nam je še o drugem in tretjem predlogu.

Prosim gospode, ki se strinjajo z drugim predlogom upravnega odseka, naj izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Drugi predlog je sprejet.

Prosim gospode, ki se strinjajo s tretjim predlogom, naj izvolijo obsedeti.

(Obvelja. — Angenommen.)

Tudi tretji predlog je sprejet.

Glasovati nam je še končno o resoluciji upravnega odseka in prosim gospoda poročevalca, da jo prečita.

Berichterstatter Ritter von Langer:

(Bere resolucijo. — Liest die Resolution.)

Deželni glavar:

Zeli kdo besede?

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

Ker ne, prosim gospode, ki pritrdé tej resoluciji, naj izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Resolucija je sprejeta in s tem rešena ta točka.

Daljna točka je:

10. Ustno poročilo upravnega odseka o načrtu za preložitev deželne ceste iz Radne čez Mokronog na Veliko Loko med km 24·140 in km 25·760, z dotičnim načrtom zakona (k prilogi 64.).

10. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über das Project für die Umlegung der Radna-Massenfuß-Großlacker Landesstraße im Concurrencybezirke Massenfuß zwischen km 24·140 und km 25·760 sammt dem bezüglichlichen Gesetzentwurfe (zur Beilage 64.).

Berichterstatter Ritter von Langer:

Der nächste Punkt der Tagesordnung, über welchen ich zu referiren die Ehre habe, steht im Zusammenhange mit dem soeben beschlossenen Gesetze und wird nur deshalb getrennt behandelt, weil das Straßenstück, um welches es sich handelt, nicht im Bezirke Treffen, sondern im Bezirke Massenfuß liegt. Es handelt sich nämlich um die Umlegung eines kurzen Straßenstückes zwischen km 24·140 und km 25·760 der früher besprochenen Landesstraße zwischen Radna und Großlack und zwar

in der Nähe von Neudegg. Dieses kleine Stück von etwas mehr als 1 km ist in seinem Laufe durch drei sehr starke Hügel unterbrochen. Man würde es kaum glauben, daß auf einem so kurzen Stücke von 1 km drei Höhenzüge vorkommen, welche einen größeren Verkehr nicht nur schwierig gestalten, sondern geradezu in Frage stellen. Wenn nun zum Zwecke der Ermöglichung eines regen Verkehrs aus der Massenfüßer-Gegend zur Bahn nach Treffen die übrige Straße durch das eben beschlossene Gesetz geebnet werden soll, so kann dieses kurze Straßenstück nicht als einziges Verkehrshinderniß mehr belassen werden, da sonst alles Übrige illusorisch würde. Infolge dessen stelle ich im Namen des Verwaltungsausschusses den Antrag:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„1.) Dem vorliegenden Gesetzentwurfe wird die Zustimmung erteilt.

2.) Behufs Durchführung des Projectes wird der erforderliche Credit für die den Landesfond treffenden Baukosten pr. 3055 fl. bewilligt.

3.) Der Landesausschuß wird beauftragt, dem Gesetzentwurfe die Allerhöchste Sanction zu erwirken.

1.) Priloženi načrt zakona se odobruje.

2.) Zaradi izvršitve načrta dovoli se potrebni kredit v pokritje na deželni zaklad odpadajoče polovice stavbinskih troškov v znesku 3055 gld.

3.) Deželnemu odboru se naroča, izposlovati načrtu zakona Najvišje potrjenje.“

Ich bitte die Herren in die Spezialdebatte einzugehen.

Deželni glavar:

Otvarjam splošno razpravo.

Zeli kdo besede?

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

Ker ne, prestopimo v nadrobno razpravo in prosim gospoda poročevalca, da prečita § 1.

Berichterstatter Ritter von Langer:

(Bere §§ 1., 2. in 3. iz priloge 64., ki obvelja brez debate. — Liest §§ 1, 2 und 3 aus der Beilage 64, welche ohne Debatte angenommen werden.)

Titel und Eingang lauten (bere naslov in uvod načrta zakona iz priloge 64. — liest Titel und Eingang des Gesetzentwurfes aus der Beilage 64.).

Deželni glavar:

Gospod deželni predsednik ima besedo.

G. k. Landespräsident Freiherr von Hein:

Im Titel des Gesetzes erscheint es nothwendig im slovenischen Texte einen Druckfehler oder eigentlich eine Auslassung zu berichtigen; es soll nämlich in der zweiten Zeile heißen: „na podstavi § 22. deželnega zakona z dne 28. julija 1889“ usw.

Deželni glavar:

Zeli še kdo besede?

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

Ne. Gospod poročevalec?

Berichterstatter Ritter von Langer:

Dem von Seite des Herrn Vertreters der hohen Regierung eben geäußerten Wunsche zufolge soll vor dem Worte „zakona“ das Wort „deželnega“ eingeschoben werden. Ich stimme dem zu. Außerdem soll in der letzten Zeile des Einganges im deutschen Texte nach „17“ ein Beistrich gesetzt werden.

Titel und Eingang des Gesetzentwurfes hätten zu lauten:

„Zakon

z dné,

veljaven za vojvodino Kranjsko,

o preložitvi deželne ceste iz Radne čez Mokronog na Veliko Loko v skladovnem okraji Mokronoškem med km 24.140 in km 25.760.

Po nasvetu deželnega zbora Svoje vojvodine Kranjske ukazujem na podstavi § 22. deželnega zakona z dné 28. julija 1889. l., dež. zak. št. 17, tako:

Gesetz

vom,

wirkfam für das Herzogthum Krain,

betreffend die Umlegung der Radna-Massenfuß-Broßlacher Landesstraße im Concurrrenzbezirke Massenfuß zwischen km 24.140 und km 25.760.

Über Antrag des Landtages Meines Herzogthumes Krain finde Ich auf Grund des § 22 des Landesgesetzes vom 28. Juli 1889, L. G. B. Nr. 17, anzuordnen, wie folgt:“

Deželni glavar:

Prosim glasovati, in prosim gospode, kateri pritrdé naslovu in uvodu načrta zakona, kakor ga je sedaj predlagal gospod poročevalec, naj izvolijo ustatí.

(Obvelja. — Angenommen.)

Sprejeto.

S tem je načrt zakona sprejet v drugem branji, kakor tudi ob enem prvi odsekovi predlog.

Glasovati nam je še o ostalih dveh odsekovih predlogih.

Gospodje, kateri pritrdé drugemu predlogu, izvolijo ustatí.

(Obvelja. — Angenommen.)

Drugi predlog je sprejet.

Prosim gospode, ki se strinjajo s tretjim predlogom, naj izvolijo obsedeti.

(Obvelja. — Angenommen.)

Tudi tretji predlog je sprejet.

Berichterstatter Ritter von Langer:

Ich beantrage die dritte Lesung.

Deželni glavar:

Gospod poročevalec predlaga tretje branje.

Prosim torej gospode, kateri ravnokar v drugem branji sprejetemu načrtu zakona pritrdé tudi v tretjem branji, naj izvolijo ustatí.

(Obvelja. — Angenommen.)

Načrt zakona je sprejet tudi v tretjem branji.

Preidemo k daljni točki, to je:

11. Ustno poročilo upravnega odseka gledé uvrstitve v cestnem okraji Krškem se nahajajoče občinske ceste, ki se pri Belem Bregu od Krško-Kostanjeviške deželne ceste odcepi ter drži čez Drnovo, Zasap in Češence do Cerkljan in od tu naprej do ondotnega broda čez Krko, med okrajne ceste (k prilogi 61.).

11. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses, betreffend die Einreihung der im Straßenbezirke Gurkfeld vorkommenden, bei Velibreg von der Gurkfeld-Landstraßer Landesstraße abzweigenden, über Dernovo, Sasap und Kerchdorf bis Zirkle, und von da bis zu der dortigen Gurküberfuhr führenden Gemeindestraße, in die Kategorie der Bezirksstraßen (zur Beilage 61.).

Berichterstatter Freiherr von Rechbach:

Die Gemeinde Zirkle im Straßenbezirke Gurkfeld hat beim Landesausschusse das Gesuch eingebracht, das Nöthige zu veranlassen, daß die von der Gurkfeld-Landstraßer Landesstraße bei Velibreg abzweigende, über Dernovo, Sasap und Kerchdorf bis Zirkle an der Agramer Reichsstraße und von da bis zur Gurküberfuhr führenden Gemeindestraße vom Gurkfelder Bezirksstraßen-ausschusse in die Obforge übernommen, daher in die Kategorie der Bezirksstraßen eingereiht werde.

Der Bezirksstraßen-ausschuss von Gurkfeld, darüber befragt, hat sich für die Übernahme ausgesprochen, indem er vorbringt, daß diese Gemeindestraße die einzige Verbindung der Ortsgemeinde Zirkle mit Gurkfeld, als dem Sitze der k. k. Bezirksbehörden bildet. Der Verkehr auf dieser Straße sei ein reger, indem auf derselben auch Fuhrwerke aus dem Landstraßer Bezirke unter Benützung der Gurküberfuhr bei Zirkle nach Gurkfeld und zur Eisenbahnstation nach Videm verkehren, vermöge welcher Umstände dieser Straße die Merkmale einer Bezirksstraße anhaften. Außerdem würde die Erhaltung dieser Straße keine besonders großen Kosten verursachen, da dieselbe eine nahezu ebene Lage hat und über trockenen Boden führt.

Der Landesausschuss hat aus diesen Gründen sich dafür ausgesprochen, daß diese Strecke in die Kategorie

der Bezirksstraßen eingereicht werde und stellt den Antrag, welchen auch der Verwaltungsausschuß dem hohen Hause zur Annahme empfiehlt.

Der Antrag lautet:

Der hohe Landtag wolle auf Grund des § 22, Punkt 3 des Gesetzes vom 28. Juli 1889, L. G. B. Nr. 17, beschließen:

„1. Die im Straßenbezirke Gurkfeld vorkommende, bei Belibreg von der Gurkfeld-Landstraßer Landesstraße abzweigende über Dernovo, Sajap und Kerschdorf bis Zirkle und von da bis zu der dortigen Gurk-Überfuhr führenden Gemeindefraße wird in die Kategorie der Bezirksstraßen eingereicht.

2. Der Landesausschuß wird beauftragt, wegen Übergabe dieser Straße in die Obforge des Gurkfelder Bezirksstraßenausschusses das Erforderliche zu veranlassen.“

Deželni glavar:

Zeli kdo besede?

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

Ker ne, prosim gospode, ki se strinjajo s prvim predlogom, da blagovolé obsedeti.

(Obvelja. — Angenommen.)

Prvi predlog je sprejet.

Prosim gospode, ki se strinjajo z drugim predlogom, naj izvolijo obsedeti.

(Obvelja. — Angenommen.)

Tudi drugi predlog je sprejet.

Daljna točka je:

12. Utemeljevanje samostalnega predloga gospoda poslanca Ivana Hribarja gledé slovenskega jezika pri c. kr. poštne in brzojavnem nadravnateljstvu v Trstu in gledé slovenskih napisov nad ondrotnimi uradi (k prilogi 72.).

12. Begründung des selbständigen Antrages des Herrn Abgeordneten Johann Hribar inbetreff der slovenischen Sprache bei der k. k. Telegraphen- und Oberpostverwaltung in Triest und inbetreff slovenischer Aufschriften bei den dortigen Ämtern (zur Beilage 72.).

Poslanec Hribar:

Visoki deželni zbor! V Trstu zida se na trgu „Piazza Dogana“ veliko in lepo poslopje, v katero se bodo brzkone že letos preselili uradi c. kr. poštne in brzojavnega nadravnateljstva. V tem poslopju bodo torej imeli uradi, veljavni kot višja oblastva tudi za deželo Kranjsko, svoj sedež. O takih razmerah bi bilo kod drugod samo po sebi umevno, da se bode pri teh uradih tudi oziralo na večino deželnega prebivalstva; pri naših razmerah pa je to

težko pričakovati, in zato zdelo se je meni in tovarišem, da je dolžnost naša, opozoriti visoko vlado, da po pravici, utemeljenej v državnih temeljnih zakonih, smé slovenski narod zahtevati, da se pri teh uradih bolje upošteva slovenski jezik kakor dosedaj in da se zlasti na viden način obeleži, da so to uradi, ki veljajo tudi za vojvodino Kranjsko. Imeli smo dosedaj priliko opazovati, da je vlada vedno premalo ozir jemala na Slovence in da je zlasti rada pozabljala onih določil, ki dajejo kakoršnokoli pravico tudi Slovincem.

Ako se ozremo na stanovništvo dežel, za ktere je postavljeno c. kr. poštno in telegrafsko nadravnateljstvo v Trstu, vidimo, da na Kranjskem in Primorskem stanuje vsega skupaj 768.560 Slovanov, namreč 646.490 Slovencev in 121.870 Hrvatov. Temu ogromnemu številu stoji nasproti 276.603 Italijanov in 41.971 Nemcev. Iz tega je razvidno, da je v obeh teh kronovinah Slovencev in Hrvatov 70·67⁰/₁₀₀, med tem ko spada na Italijane 25·44⁰/₁₀₀ in na Nemce celo samo 3·89⁰/₁₀₀ vsega prebivalstva. Kakor rečeno, povsod drugod bi se na tako ogromno večino prebivalstva, ki znaša skorej dve tretjini vsega prebivalstva, samo po sebi moralo ozir jemati. Vsaj se vender ljudsko štetje ne zvršuje po narodnosti samo zato, da se rezultati izkazujejo v statističnih tabelah, temveč tudi zato — vsaj pri nas bi moralo tako biti — da imajo državni uradi neko podlago, po kateri se imajo ravnati, kadar treba izvrševati zakonske določbe o ravnopravnosti.

Ako pa pravičnost že govori za to, da se pri c. k. poštne in brzojavnem nadravnateljstvu v Trstu dá slovenskemu jeziku ono veljavo, katera mu gre z ozirom na ogromno večino prebivalstva, govori za to tudi še nekaj drugega in to je: važen politični moment. Slovenski živelj, v družbi s Hrvatskim življem je za Avstrijo neizmerno važen faktor ob obalih jadranskega morja, ker se o vsaki priliki in v vsakej nezgodi more gotovo oslanjati na stanovništvo Slovensko in Hrvatsko; kajti to je gotovo, da Njegovo Velečanstvo, presvitli naš cesar nima udanejših podložnikov, ko so podaniki slovenskega in hrvatskega jezika. Zato pa je *raison d'être* državna, da se svetu pokaže, da v onih kronovinah, ki so za državo tako važne kot izhodišče svetovnemu prometu in ki takorekoč leže ob vratih k ostalemu svetu, živi poleg življa, ki ima neko posebno, vsem dobro znano stremljenje, zvesti živelj Slovanski. Žalibog da se prepričanje, da bi bilo v tem zmislu treba ravnati ob obalih jadranskega morja, še ni razširilo v onih krogih, ki imajo usodo narodov in države v rokah. Kakor sem dejal, preradi nas prezirajo; poleg tega pa se italijanskemu življu daje preveč pravice na škodo slovanskemu, tako celo da italijanski element more naše rojake pod zaščito vlade tlačiti in na najbrutalnejši način postopati proti slovanskemu življu. Vsaj je znano, kakošna je ošabnost Italijanov v primorskih krajih proti Slovincem. Znano je, kako se ravna z njimi v Trstu, ako zahtevajo ljudskih šol. Niti tega se ne more doseči vkljub vsemu naporu, da bi se ustanovila vsaj jedna — tako potrebna — slovenska šola. In odkodi to prihaja? To prihaja od tod, ker se preveč ozir jemlje na oni, za ob-

stanek naše države ne tako važni element, kakor so Slovenci in Hrvati.

V Dalmaciji se je od leta 1866. sem začelo drugače vladati in zato se vidi, da so potihnili neki glasovi, katerih je bilo poprej v Dalmaciji ravno toliko, kakor dandanes v Istri, v Trstu in v Gorici; vsi tisti irredentistični glasovi, ki so govorili, da se mora Dalmacija odcepiti od Avstrije. Slovanskemu življu v Dalmaciji priznala je Avstrija pravice, katere mu gredo in priznala je, čeravno ne v polni meri važnost tega elementa. Od takrat pa je ponehalo tam irredentistiško gibanje. Ne more se pa tega trditi o Istri in Trstu, zlasti o Trstu ne, kjer se razširjajo tiskopisi protidinastične in veleizdajske vsebine, kateri dokazujejo, da irredentski duh tam še ni ponehal. Temu se pa more protidelovati le s tem, ako Avstrija ob Tržaških in Isternih obalnih jadranskega morja, kjer stanuje toliko Slovencev in Hrvatov, uredi svojo politiko tako, kakor jo je uredila v Dalmaciji. Če bode Avstrija to storila, potem bodo ponehale tudi na Primorskem tiste državi nevarne in skrajno sramoteče jo demonstracije. Dosedaj država ni imela poguma, da bi nastopila tako pot. Najbolje se je to pokazalo takrat, ko se je zgradila železnica Divača-Trst. Po vseh postajah od Divače do Trsta bili so od prometnega ravnateljstva državnih železnic poleg nemških in italijanskih napisov projektovani tudi napisi v slovenskem jeziku. Ali oglasili so se iz italijanskih krogov, ki imajo žalibog preveč zaslombe v rumeni hiši, v kateri se nahaja sedež deželne vlade Primorske, protestovali so proti slovenskim napisom na postaji tržaške in na sramoto Avstriji so dosegli, da so kapitulovali odločilni faktorji pred njimi, in da se na postaji pri Sv. Andreji res niso napravili slovenski napisi. Bojim se, da se bode kaj takega tudi pripetilo, ko se bodo odprli novi lokali za c. kr. pošto in brzojavno nadravnateljstvo. Bojim se, da bodo Italijani zopet protestovali, ako bode vlada nameravala na dotičnih uradih napraviti tudi slovenske napise; bojim se pa tudi, da vlada niti na to ne misli, in ker je mogoče jedno in drugo, zato je sem si štel v dolžnost, staviti s tovariši svojimi predležeči predlog, da se vlada — ako na to ne misli — resno opozori, da je to dolžnost njena; ob enem pa tudi pravica slovenskega naroda, da kaj takega zahteva. Če bi pa vlada na to mislila, pa se zopet ukloniti nameravala morebitnim protestom italijanskih prenapetnežev, potem prosim gospoda vladnega zastopnika, naj na merodajno mesto sporoči, da po mnenji visokega deželnega zbora imajo Slovenci kronovine Kranjske same, ako se že ne oziramo na Slovence v Primorski, neoporečno pravico zahtevati, da se jeziku slovenskemu pri uradih, ki imajo veljati tudi za deželo Kranjsko, dá veljava, katera mu gre po vrednosti prebivalstva in po številu prebivalcev. To je namen predlogu, kateri sem stavil s tovariši. Utemeljil sem ga na kratko. Vsaj obširno ni treba govoriti, kjer je zakon na naši strani. V formalnem oziru predlagam, da se predlog v posvetovanje in poročanje odkáže upravnemu odseku.

Deželni glavar:

Prosim torej gospode, kateri pritrdé predlogu gospoda poslanca Hribarja, da se njegov samostalni predlog izroči upravnemu odseku, naj izvolijo ustati. (Obvelja. — Angenommen.) Predlog je sprejet.

Prestopimo k daljni točki, to je:

13. Utemeljevanje samostalnega predloga gospoda poslanca Ivana Hribarja gledé slovenskega učnega jezika na c. kr. državnih gimnazijah v Ljubljani in v Novem Mestu in gledé izdavanja slovenskih šolskih knjig (k prilogi 71.).

13. Begründung des selbständigen Antrages des Herrn Abgeordneten Johann Hribar, betreffend die slovenische Unterrichtssprache an den k. k. Staatsgymnasien in Laibach und Rudolfswert und die Herausgabe von slovenischen Schulbüchern (zur Beilage 71.).

Poslanec Hribar:

V isti seji, v kateri sem stavil prejšnji svoj predlog, stavil sem z istimi gospodi tovariši predlog, da naj se v petem in šestem razredu višjih gimnazij v Ljubljani in v Novem Mestu vpelje za nekaj predmetov slovenski učni jezik, in kot drugi del nasveta, da naj se deželnemu odboru dá pooblastilo, da sme iz kredita, kateri mu je bil v prejšnjih letih že dovoljen v jednake namene, porabiti primerne zneske za dobavo učnih knjig za peti in šesti gimnazijski razred.

Obširno govoriti ne bode treba, kajti znano je vsakemu častitih gospodov tovarišev, da se je o vprašanji slovenskega učnega jezika na nižjih in višjih gimnazijah v tej visoki zbornici od leta 1867. do danes jako temeljito in vsestransko obravnavalo. Pred vsem je treba opozoriti, da stojim na stališči državnega osnovnega zakona, čegar član 19., alinea 2. razločno pravi: „Die Gleichberechtigung aller landesüblichen Sprachen in Schule, Amt und öffentlichem Leben wird vom Staate anerkannt“.

Na tem stališči smo Slovenci vedno stali. Mi moremo torej reči, da smo tako ustavoverni, kakor malo narodov v tej državi. Pa vender se nam tudi te ustavne določbe niso izpolnjevale, med tem ko so se izpolnjevale — ako ne v polni meri, vsaj v višji — za druge narode avstrijske. Pritožeb v tem oziru je bilo silno veliko. Zlasti so bile tehtne naše pritožbe, kadar je šlo za ljudsko in srednje šolstvo. Na ljudskošolskem polju so te pritožbe v naši kronovini še precej potihnile, ker je državna uprava sama izprevidela, — ako se izvzame okrajno glavarstvo Kočevsko — da ne gre slovenskega življa potiskati v stran in glede ljudskega šolstva kratiti pravice slovenskemu jeziku. Drugačna je stvar glede srednjega šolstva, o če-

gar jednom delu — o realkah — pa danes ne bodem govoril. Govorili smo o tej stvari v jedni poslednjih sej. Obširneje pa se o njej ne bode govorilo toliko časa, dokler se ne uredi jezikovni pouk v realkah po deželnem zakonu. Ker pričakujem, da nam bode deželni odbor v kratkem predložil načrt tega zakona, zato se danes omejujem samo na jezikovno uredbo gimnazij.

Za gimnazije se že od leta 1867. bojujemo, da se vpelje slovenski učni jezik. V posebno važen štadij je stopilo vprašanje v VII. seji deželnega zbora leta 1868., ko je poslanec dr. Janez Bleiweis predlagal, naj se deželni odbor obrne do c. kr. osrednje vlade, da dovoli, da se na srednjih šolah vsaj nekoliko predmetov poučuje slovenski. Deželni odbor se je res obrnil do vlade, ali ekscepcionalca, tedanji naučni minister je odgovoril, da mu ne ugaja tako formulovana prošnja, češ da ne bi bilo dobro iz več ozirov, da bi se nekateri predmeti poučevali slovenski, drugi pa nemški. Vsled tega odgovora je dne 6. oktobra 1869 stavil poslanec dr. Janez Bleiweis s svojimi tovariši samostojni predlog, da naj se vlada naprosi, da se na naših gimnazijah vpelje slovenski jezik kot učni jezik in da se v Ljubljanskem gimnaziju, če je treba, za Nemce napravijo paralelni razredi. O tem predlogu se je obravnavalo v X. seji deželnega zbora dne 6. oktobra 1869 in predlog je bil sprejet ter se je na znanje dal visoki c. kr. vladi. Po dolgih obravnavah, katere so se vsled tega vršile, je končno venderle naučni minister z ukazom št. 10.456, dne 8. oktobra 1871 dovolil, da naj se na spodnjih razredih kranjskih gimnazij za nekatere predmete vpelje slovenski učni jezik. S tem je stvar stopila v odločnejši štadij.

Dne 20. septembra 1873 pa je naučni minister Stremayr s posebnim ukazom zaukazal, da se ima to poučevanje, proti kateremu se je izreklo bilo naučno ministerstvo leta 1869., prenašati tako, da se za Slovence ustanové slovenski paralelni razredi. To se je zgodilo in te paralelke ostale so do danes od tistega časa, izvzemši Mariborsko gimnazijo, kjer so se ustanovile slovenske paralelke šele pozneje.

V svojem razpisu je poudarjal naučni minister Stremayr svoje stališče s sledečimi še dandanes veljavnimi besedami: „wodurch der slovenischen Jugend nicht nur ein Theil der Unterrichts-Schwierigkeiten, welche bei dem ausschließlichen Gebrauche der deutschen Unterrichtssprache sich stets ergeben haben und ergeben müssen, sondern auch die erforderliche Gründlichkeit der Sprachkenntnis und Reichhaltigkeit des Ausdrucks gehoben wird, um sich ihrer Muttersprache in den practischen Berufsacten mit entsprechendem Erfolge bedienen zu können.“

Gospoda moja, te besede sem si dovolil citovati, ker se nahajajo v ministerskem odloku. Vsaj se je od neke strani večkrat v tej visoki zbornici poudarjalo, da je napačno, siliti gorenje gimnazijske diake v slovenske paralelke, češ, da je za pridobitev znanja nemškega jezika neobhodno potrebno, da obiskujejo nemško šolo in da mora iz teh uzrokov ostati nemščina učni jezik v

gorenjih gimnazijskih razredih. Citovane besede naučnega ministra Stremayra so, gospoda moja! vekomaj resnične in ravno ti razlogi so, ki nas silijo, da vedno in vedno s podvojeno energijo zahtevamo, da glede naših srednjih šol ne ostane pri sedanji uredbi, temveč da se ima srednješolski pouk urediti tako, da bode našim dijakom, zapustivšim gimnazij, omogočeno, popolnoma pravilno in vseskozi izražati se v maternem jeziku, kakor bi to njihov poklic zahteval. Že takrat se je govorilo v ministerstvu, da bi se slovenski pouk imel razširiti tudi na višji gimnaziji. Naučni minister je poudarjal, da to zaradi tega ni mogoče, ker prvič manjka potrebnih slovenskih učnih knjig, in drugič — odpis imam pred saboj — ker slovenski jezik nima še tehničnih terminov. Vender pa je dejal — in to je še dandanes važno za nas — da nima ničesar proti temu, ako se v gorenjih gimnazijskih razredih — od petega do osmega razreda — krščanski nauk takoj prične poučevati v slovenskem jeziku. To je bilo leta 1875. Od takrat se niti gledé tega predmeta, o katerem je naučni minister sam priznal, da bi se smel poučevati v slovenskem jeziku, nič ni storilo. Zato pa je sedaj dolžnost naša, da popravimo, kar se je zamudilo, in da kar najprej skrbimo, da se priredijo potrebne učne knjige in da visoki deželni zastop na podlagi tega ministerskega odpisa zahteva, da se ima poučevanje veronauka od petega do osmega gimnazijskega razreda vršiti v slovenskem jeziku.

Vprašam se, gospoda moja, ali smo opravičeni, da stavimo take zahteve do učne uprave? Jaz pravim, da nismo samo kot narod, ki hoče eksistovati in mora željo imeti v sebi, da otroci njegovi na podlagi materinega jezika dospejo do višje izomike, upravičeni postavljati se na to stališče; temveč da nas v to upravičuje tudi ozir na to, kako so drugi narodi postavljeni gledé pouka na srednjih šolah v maternem jeziku. V tem oziru je poučna primera s številom prebivalstva po ljudskem štetju z dne 31. decembra 1880 in pa s številom srednjih šol, ki jih imajo posamezni narodi v Avstriji. Oziram se tu pač le na gimnazije, ker le za gimnazije velja samostojni predlog, kateri sem stavil z gospodi tovariši.

Iz te primere je razvidno, do živi v Avstriji 8,864.000 Nemcev, ki imajo 85 popolnih in 14 spodnjih gimnazij; Čehi, katerih se je naštel 5,180.908 imajo 33 popolnih in 5 spodnjih gimnazij; Rusi, katerih se je naštel 2,692.669 imajo res samo 2 gimnaziji, ali ti dve ste popolnoma ruski; Poljaki, katerih se je naštel 3,238.534 imajo 22 popolnih in 1 spodnjo gimnazijo, in Hrvači, katerih je s Srbi vred v tej državni polovici 563.615, imajo 3 popolne gimnazije, med tem ko imajo Italijani, katerih ni več nego 668.653, 5 popolnih gimnazij. Mi Slovenci pa, katerih se je kljubu vsem mahinacijam, katere so se vršile pri ljudskem štetju, naštel vendar 1,140.304, nimamo nobene popolne slovenske gimnazije. Kako ki torej ne mogli biti nevoljni, ako vidimo, da se drugim narodnostim pravica deli po čisto

drugem načelu in drugem merilu kakor nam. Že to nas mora siliti, da iz onega, prej navedenega razloga zahtevamo, da se ozir jemi na število in važnost slovenskega življa v tej državi.

Gospoda moja! Ko so se na naših gimnazijah uvedle slovenske paralelke — zlasti se je to poudarjalo tudi glede gimnazije v Mariboru — reklo je ministerstvo, da se to zgodi za poskušnjo, da se bode videlo, kako se bodo obnesle slovenske paralelke. Te poskušnje so se obnesle izvrstno. Učni uspehi na slovenskih paralelках so tako spodbujajoči, da dandanes ni nobenega suma več, da bi se na popolnoma slovenskih gimnazijah dali doseči veliko boljši učni uspehi, ko pri sedanji nenaravni uredbi gimnazij. Sedaj morajo dijaki, ko so dovršili 4. gimnazijski razred in se navadili rabiti materni jezik tudi v tehničnem izražanju, najedenkrat v peti šoli učiti se vseh predmetov po nemški. Premislite, kakošne težave to povzročuje dijaku, ako ni izredno nadarjen. Sreča je, da imamo Slovenci toliko nadarjenih dijakov; ali kje pa je zapisano, da se morajo pri enakih sposobnostih slovenski dijaki v višjih razredih več učiti za to, da dosežejo tiste uspehe, kakor mladeniči drugih narodnosti? Že iz človekoljubnega stališča ni prav, da se slovenskim dijakom nalagajo večja bremena, kakor drugim.

Kar se tiče predmetov samih, navedel sem s tovariši nekatere predmete, kateri naj bi se takoj začeli poučevati v slovenskem jeziku. V prvi vrsti je verouk, kateri bi se mogel takoj poučevati slovenski, kakor kaže razpis ministerstva z dne 20. septembra l. 1873. V drugi vrsti sem vzel med tiste predmete latinščino, ker imajo dijaki, kateri so se od prvega do četrtega razreda latinščine učili v slovenskem jeziku, največje težave, ko pridejo v peti razred in morajo latinščino prevajati v nemščino in iz nemščine v latinščino. Kdor pregleda šolska poročila ali se na drug način informuje, prepriča se, da slovenski dijaki ravno v petem gimnazijskem razredu nazadujejo gledé latinskega jezika, ker se pouka ne morejo tako uspešno udeleževati, kakor bi se ga mogli na podlagi materne jezika.

Med tiste predmete sem vzel dalje tudi matematiko, ker se mi zdi, da je to predmet, kateri more najbolj vplivati na logično mišljenje in točno izražanje. Gospoda moja! Koliko pa je med nami Slovenci takih, kateri bi mogli v vsakdanjem življenju vseskozi rabiti slovenski jezik? Kolikokrat vidimo, da se v popolnoma slovenski konverzaciji Slovenci poslužujejo nemškega jezika, da se ga poslužujejo pri najmanjši adiciji ali subtrakciji, ker jim manjka potrebne izobrazbe v slovenskem jeziku se izraziti. To bi se dalo odpraviti, ko bi se na vsej gimnaziji matematika poučevala v slovenskem jeziku. Mi imamo za matematiko pa tudi znamenitih strokovnjakov in učenjakov, kateri bi bili v stanu, sestaviti najboljše učne knjige, tako da se ni bati, da ne dobimo za matematiko potrebnih in dobrih šolskih knjig.

Kot četrti predmet, kateri bi se že s šolskim letom 1895/6. lahko pričel poučevati slovenski, vzel

sem naravoslovje, namreč zoologijo, botaniko in mineralogijo. Ti predmeti se na spodnji gimnaziji poučujejo v popolnoma slovenskem jeziku, pri čemer se dijaki ob enem uče tudi nemških imen in tehničnih izrazov. Res je, da je dijakom na ta način nekoliko lažje izhajati pri nemškem pouku na gorenji gimnaziji; gotovo pa je, da bi bil pouk bolj intenziven in da bi se dijaki veliko več naučili, ko bi bil pouk vseskozi slovenski. Toliko glede predmetov.

Glede učnih knjig se utegne ugovarjati in se je že večkrat ugovarjalo, da jih dosedaj nimamo. Ta ugovor je že častiti gospod tovariš Svetec nekoliko pobil, ko je v 17. seji dne 23. novembra leta 1889. govoril o ravno tem predmetu. Jaz pa tukaj še posebno naglašam, da se šolske knjige pri nobenem narodu niso produktovale, dokler niso bile potrebne. Vsaj ne bodele našli pisatelja, kateri bi spisal knjigo, da bi potem trohnela v kakem kotu, ker bi je ne mogel spraviti med svet. Sklicujem se na narode, na katere se nam je v tem oziru v prvi vrsti ozirati, na Čehe in Poljake. Tudi tu so začeli učne knjige šele spisavati, ko je bilo gotovo, da bodo imeli svoje šole, in vendar so zlasti Čehi, o čemur je ves svet prepričan, glede znanstvene literature, odkar so dobili češke srednje šole in vseučilišče, dosegli tako visoko stopinjo, da nadkriljujejo skoraj Nemce v Avstriji — ne rečem Nemcev sploh — gotovo pa je vsaj, da duševno življenje Avstrijskih Nemcev nikdar ne presega duševnega življenja, katero se je v poslednjem času pojavilo na Češkem. To je viden dokaz, kako potrebno je, da je pouk na srednjih šolah urejen na podlagi jezika narodnega. Da se to doseže, potrebno je, da merodajni faktorji skrbe za to, da se prirede potrebne šolske knjige.

Kdo pa je poklican skrbeti za to stvar? To je v prvi vrsti gotovo država sama; ali kakor poznamo benevolencijo visoke vlade nasproti slovenski narodnosti, je težko misliti, da bi kljub gorečim željam in zahtevam našim prišla do tega, da bi Slovencem zalagala učne knjige, zato da bi se po njih razširil slovenski pouk v gimnazijah. Zato se pa moramo zatekati k tistemu faktorju, kateri pride v drugi vrsti v poštev in to je deželni zastop kronovine Kranjske, v kateri jedini smo Slovenci tako srečni, da smo dospeli do narodne večine. Vsaj je ta deželni zbor že v svojej seji dne 9. januarja l. 1874. dovolil za izdajo slovenskih učnih knjig 6000 gld. in pozneje leta 1876., 1877., 1878. in l. 1884. skupaj 4500 gld., in še kasneje l. 1891. ali 1892. še 2000 gld. Izdalo se je iz tega kredita že nekoliko; vendar ga je še precej na razpolaganje, in zato mislim, da je čisto zadostno, ako se po mojem in gospodov tovarišev mojih predlogu izreče, da se deželnemu odboru naroči, da porabi oni kredit v ta namen, da se za višje gimnazijske razrede pripravi potrebne učne knjige. Jaz vem, da imajo nekateri profesorji šolske knjige v rokopisu že pripravljene; ali dosedaj se rokopisi niso dali porabiti, ker bi se noben založnik ne bil našel za nje. Ako se de-

želni odbor do njih obrne, izročili mu bodo gotovo radi rokopise in skrbeli, da se za predmete, za katere še ni preskrbljeno, prirede slovenske učne knjige.

Toliko sem imel navesti v utemeljevanje svojega in častitih gospodov tovarišev predloga. V formalnem oziru pa nasvetujem, da se izroči upravnemu odseku v posvetovanje in poročanje.

Deželni glavar:

Prosim gospode, kateri pritrdijo temu, da se samostalni predlog gospoda poslanca Hribarja izroči upravnemu odseku, naj izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Predlog je sprejet.

Daljna točka dnevnega reda je:

14. Ustno poročilo finančnega odseka o načrtu zakona glede naprave mitnice na Savskem mostu pri Radečah (k prilogi 69.) in o prošnji Valentina Krisperja, lastnika c. kr. priv. papirnice v Radečah, za pavšaliranje mostarine pri novem mostu čez Savo v Radečah.

14. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über den Gesetzentwurf, betreffend die Errichtung einer Mauth an der Savebrücke bei Ratschach (zur Beilage 69), und über die Petition des Valentin Krisper, Besitzers der k. k. priv. Papierfabrik in Ratschach, um Pauschalierung der Brückenmauth bei der neuen Brücke über die Save bei Ratschach.

Poročevalec Višnikar:

Visoka zbornica! Dne 22. marca leta 1892. nazloži se je deželnemu odboru, da stori vse potrebne korake, da se most čez Savo pri Radečah zgradi po načrtu inženirja Hraskega tako, da dežela prevzame dve tretjini, občina Radeška pa jedno tretjino stroškov. Vsi stroški so bili proračunjeni na 80.000 gld. Vojno ministerstvo je stavilo še neke pogoje, od katerih je državni prispevek 30.000 gld. napravilo odvisen in vsled tega so se povišali stroški na 88.000 gld. Deželni odbor je naročil točno ustregel, kakor je razvidno iz letnega poročila na straneh 170. do 174., in iz priloge 69. Ker se tukaj obširno poroča o stvari, ne bom se spuščal v nadrobnosti, temveč omenjam le nekaterih stvari. Zgradba mostu se je že oddala in sicer zgradba mostnega branika in dovozne ceste za 27.300 gld. in železna konstrukcija za 83.044 gld. Poleg tega pridejo še stroški za nadzornika zgradbe, za mitniško hišo itd. Vsakoletni dohodki mitnice računajo se na 3000 gld.; in ker je treba pokriti tudi letni trošek za pobiranje mostarine, kateri se računa na 800 gld., kaže se, da bode primanjkljaj znašal

okolu 700 gld. na leto. Zato predlaga deželni odbor, da se ti stroški znižajo, da dá dežela podpore 10.000 gld., kakor o svojem času pri Krškem mostu. To je tembolj opravičeno, ker je vlada dovolila podpore 30.000 gld., za kar jej moramo hvaležni biti.

Druge reči so obširno razložene v prilogi in torej predlagam le še:

Visoki deželni zbor izvoli skleniti:

- „1.) Priloženi načrt zakona se ustavno potrjuje.
- 2.) Za zgradbo Savskega mostu pri Radečah dovoli se 10.000 gld. podpore iz deželnega zaklada.
- 3.) V pokritje dalnje nepokrite potrebsčine za zgradbo tega mostu dovoli se predplačilo v znesku 28.666 gld. 67 kr. iz deželnih sredstev s pogojem, da se od tega zneska plača deželnemu zakladu vsako leto 5 % za istega obrestovanje in amortizovanje iz dohodka mostarine.
- 4.) Savski most pri Radečah je po izvršeni zgradbi v smislu §§ 7. in 23. deželnega zakona z dne 28. julija 1889. l., dež. zak. št. 17, smatrati za del Krško-Radeške deželne ceste; vender naj se s tem sklepom ne dela nikak prejudic za določilo v predležem načrtu zakona glede pokritja stroškov za vzdrževanje mostu iz dohodka mostarine.
- 5.) Deželnemu odboru se naroča, da pridobi načrtu zakona Najvišje potrjenje.

Der hohe Landtag wolle beschließen:

- 1.) Dem beiliegenden Gesetzentwurfe wird die verfassungsmäßige Genehmigung erteilt.
- 2.) Zum Baue der Savebrücke bei Ratschach wird aus dem Landesfonde eine Subvention von 10.000 fl. bewilligt.
- 3.) Behufs Bedeckung des weiteren nicht bedeckten Erfordernisses für den Bau besagter Brücke wird ein Vorschuss von 28.666 fl. 67 kr. aus Landesmitteln gegen dem bewilligt, daß von diesem Betrage jährlich 5 % für Verzinsung und Amortisirung desselben dem Landesfonde aus dem Ertrage der Brückenmauth zu bezahlen sind.
- 4.) Die Savebrücke bei Ratschach wird nach volendetem Baue desselben im Sinne der §§ 7 und 23 des Landesgesetzes vom 28. Juli 1889, L. G. B. Nr. 17, als Theil der Gurkfeld-Ratschacher Landesstraße zu behandeln sein; doch soll durch diesen Beschluß der Bestimmung des vorliegenden Gesetzentwurfes bezüglich Bestreitung der Brückenerhaltungskosten aus dem Ertragneisse der Brückenmauth in keiner Weise präjudicirt werden.
- 5.) Der Landesausschuß wird beauftragt, die Allerhöchste Genehmigung des Gesetzentwurfes zu erwirken.

Prosim, da se popravijo v načrtu zakona še sledeče tiskovne pomote in premembe:

V § 1. slovenskega in nemškega teksta je v 2. vrsti premeniti „§ 4.“ v „§ 3.“

V § 3. je pri točki 1.) začetna črka „Z“ premeniti v malo „z“; pod točko 2.) je v 1. vrsti za oklepom beseda „za“ zbrisati; in v 2. vrsti med besedama „junce“ in „telice“ zbrisati vejico in vstaviti besedo „in“; v zadnjem odstavku tega paragrafa in v prvi vrsti beseda „Sedaj“ premeniti v „Zgoraj“ je beseda „morajo“ v „morejo“. V nemškem tekstu

so pod točkami 3., 4., 5. in 6. začetne črke „ſ“ premeniti v „f“; potem je pri točki 3.) med besedama „Ziegen“ in pa „Schweine“ zbrisati vejico in mesto te vriniti besedo „und“; pod točko 4.) je v prvi vrsti beseda „ein“ premeniti v „einen“ in zbrisati besedo „Stück“; pod točko 5.) je v 1. vrsti beseda „ein“ premeniti v „einen“ in besedo „Stück“ zbrisati, kakor tudi v isti vrsti med besedama „oder“ in „Velociped“ vriniti besedo „ein“.

V § 5. v slovenskem tekstu je 6. in 7. vrsta zbrisati in mesto teh vstaviti besede: „za most, v razmeri teh predplačil, v kolikor bi se troški ne pokrili s podporami.“

V § 6. v slovenskem tekstu je v 2. odstavku, v predzadnji in zadnji vrsti besede: „dolga je bila dotlej narejena pot“ premeniti v „dolga je bila dotlej narejena pot.“

V § 7. v slovenskem tekstu je v predzadnji vrsti zbrisati besedo „vozna“.

V § 9. v slovenskem tekstu je v 1. vrsti besede „mitniško pregrajo“ premeniti v „mesto, kjer se pobira mostarina“; v 2. in 3. vrsti so besede „prišedši do pregraje“ premeniti v „prestopivši mitniško pregrajo“; v drugem odstavku je v 2. vrsti besede „v novcih in“ zbrisati in postaviti v 3. vrsti med besede „pobirati“ in „petkratno“ besedi „v novcih“. V nemškem tekstu je v 1. odstavku, v 3. vrsti beseda „Betretung“ premeniti v „Überführung“.

V § 10. v slovenskem tekstu je v 2. odstavku v predzadnji vrsti za besedo „tarifo“ zbrisati nadpičje in mesto istega vriniti besedo „in“; potem v isti vrsti zbrisati je besedi „mora imeti“, in v zadnji vrsti je beseda „razsvetljen“ premeniti v „razsvetljevati“. V zadnjem odstavku sta besedi „Kadar mostninar“ zbrisati in mesto njih vstaviti „Ako se“; v isti vrsti je beseda „mostarina“ premeniti v „mostarina“; v drugi vrsti je beseda „kadar“ premeniti v „ako se“; v 3. vrsti zbrisati je besedo „tedaj“ in za besedo „zapade“ vriniti „mostninar“; istotako je v predzadnji vrsti beseda „potegnili“ premeniti v „pobral“.

V nemškem tekstu je v 1. odstavku, v predzadnji vrsti beseda „der“ premeniti v „den“, in v zadnji vrsti zbrisati besedo „denfelben“; v zadnjem odstavku so besede „im Grunde des Strafgesetzes“ premeniti v „nach dem Strafgesetze“.

V § 11. v slovenskem tekstu, v 2. vrsti prvega odstavka izbrisati so besede „županu tistega kraja, kjer se mostarina pobira“ in mesto njih postaviti besede „občinskemu predstojništvu tržke občine Radešče“; v zadnjem odstavku je beseda „neizterljiva“ premeniti v „neizterljiva“. V nemškem tekstu v prvem odstavku, v 2. vrsti, premeniti so besede „des Maut-Einhebungspunktes“ v „der Marktgemeinde Ratschach“.

V § 12. je v 1. vrsti slovenskega teksta besedo „rekurzih“ premeniti v „prezivih“; in mesto besede „župana“ vriniti so besede „občinskega predstojništva“.

Druzega nimam omenjati in prosim, da se prestopi v splošno razpravo.

Deželni glavar:

Otvorjam splošno razpravo. Želi kdo besede? (Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Ker ne, prestopimo v nadrobno razpravo in prosim gospoda poročevalca, da prečita § 1.

Poročevalec Višnikar:

§ 1. se glasi:

§ 1.

Deželnemu odboru kranjskemu se dovoli, napraviti mitnico ter pobirati v § 3. določeno mostarino na Savskem mostu pri Radečah.

§ 1.

Dem frainischen Landesauschusse wird die Errichtung einer Brückenmaut und die Einhebung der im § 3 festgestellten Mautgebühren an der Savebrücke bei Ratschach bewilliget.

(Obvelja brez debate. — Wird ohne Debatte angenommen.)

§ 2. se glasi:

§ 2.

Mostarina se pobira na mostnem braniku desnega brega Save.

§ 2.

Der Maut-Einhebungspunkt befindet sich auf dem Brückenkopfe am rechten Saveufer.

(Obvelja brez debate. — Wird ohne Debatte angenommen.)

§ 3. se glasi:

§ 3.

Mostarina znaša:

- 1.) za vsako glavo uprežene vozne živine 12 kr.
- 2.) za vsako glavo gnane živine (konje, bike, vole, krave, junce in telice, mezge in osle) 5 "
- 3.) za vsako glavo drobnice (za teleta, ovce, koze in prašiče) 3 "
- 4.) za vsak prazen voz brez uprežene živine 6 "
- 5.) za vsak samotež voziček ali velociped 3 "
- 6.) za vsako osebo 1 "

Zgoraj navedene mostarine se morejo izpremeniti samo po vsakokratnem dogovoru deželnega odbora s c. kr. deželno vlado.

§ 3.

Die Mautgebühren betragen:

- 1.) für ein Stück Zugvieh in der Bespannung 12 fr.
- 2.) für ein Stück Treibvieh (Pferde, Stiere, Ochsen, Kühe, Jungvieh, Maultiere und Esel) 5 "
- 3.) für ein Stück Kleinvieh (Kälber, Schafe, Ziegen und Schweine) 3 "
- 4.) für einen leeren Wagen ohne Bespannung 6 "
- 5.) für einen Handwagen oder ein Velociped 3 "
- 6.) für eine Person 1 "

Die vorstehend angeführten Mautgebühren können nur im jeweiligen Einvernehmen des Landesaussschusses mit der k. k. Landesregierung abgeändert werden.“

(Obvelja brez debate. — Wird ohne Debatte angenommen.)

§ 4. se glasi:

„§ 4.

Osebam, ki vodijo uprežen voz, ali ki se pe-ljejo na vozu, ni treba plačati v § 3:6. določene mostarine. Ravno tako ni plačati mostarine od take živine, ki se nosi ali vozi.

§ 4.

Personen, welche einen gespannten Wagen lenken, oder mittelst desselben befördert werden, unterliegen nicht der im § 3:6. festgestellten Mautgebühr. Ebenso ist für jenes Vieh, welches getragen oder gefahren wird, eine Mautgebühr nicht zu entrichten.“

(Obvelja brez debate. — Wird ohne Debatte angenommen.)

§ 5. se glasi:

„§ 5.

Dohodek mostarine se porabi v prvi vrsti za vzdrževanje tega mostu. Presežek, ki bi se pokazal konci upravnega leta, porabi se v poplačilo in obrestovanje denarnih predplačil, katera ste dali dežela in tržka občina Radeška v pokritje stavbinskih troškov za most, v razmeri teh predplačil, v kolikor bi se troški ne pokrili s podporami.

§ 5.

Das Erträgnis der Brückenmaut wird in erster Linie für die Erhaltung dieser Brücke verwendet. Der am Schlusse des Verwaltungsjahres sich ergebende Ueberschuss wird für die Tilgung und Verzinsung der vom Lande und von der Marktgemeinde Ratschach geleisteten Geldvorschüsse zur Bestreitung der Brückenbaukosten, insoweit diese durch Subventionen nicht bedeckt sind, im Verhältnisse dieser Vorschußleistungen verwendet.“

(Obvelja brez debate. — Wird ohne Debatte angenommen.)

§ 6. se glasi:

„§ 6.

Mesto, kjer je plačevati mostarino, zazname-nuje se z mitniško pregrajo.

Mostarino je plačati pri prestopu mitniške pre-graje brez ozira na to, koliko dolga je bila dotlej narejena pot.

§ 6.

Die Stelle, wo die Mautgebühr zu entrichten ist, wird durch den Mautschranken bezeichnet.

Die Mautgebühr ist bei Passirung des Mautschran-kens ohne Rücksicht auf die bis dahin zurückgelegte Weg-strecke zu entrichten.“

(Obvelja brez debate. — Wird ohne Debatte angenommen.)

§ 7. se glasi:

„§ 7.

Od voza, izpred katerega se je jeden del upre-žene vozne živine blizu mitniške pregraje izpregel

ter potem skozi mitnico gnal, je plačati mostarino v tisti meri, kakor bi bila izprežena živina pred voz uprežena šla skozi pregrajo.

§ 7.

Für ein Fuhrwerk, von welchem ein Theil des zur Bespannung verwendeten Zugviehes zunächst dem Mautschranken ausgespannt und dann durch den letzteren getrieben wird, ist die Maut in demselben Ausmaße zu entrichten, als wäre das ausgespannte Vieh in der Be-spannung durch den Schranken gegangen.“

(Obvelja brez debate. — Wird ohne Debatte angenommen.)

§ 8. se glasi:

„§ 8.

O znižanji mostarine in o oprostilih od nje veljajo vsa za erarske ceste vsakikrat obstoječa za-konita določila.

§ 8.

Bezüglich der Mautermäßigungen und Mautbe-freiungen haben sämmtliche für die Avarial-Mauten jeweilig bestehenden gesetzlichen Bestimmungen Geltung.“

(Obvelja brez debate. — Wird ohne Debatte angenommen.)

§ 9. se glasi:

„§ 9.

Kdor prestopi z vózom mesto, kjer se pobira mostarina, ne da bi plačal vso dolžno mostarino, ali kdor, prestopivši mitniško pregrajo, ne plača dolžne mostarine, zakrivi se prikrajšane mostarine ter zapade globi petkratne do desetkratne prikrajšane mostarine.

Mostninar ima pravico od tistega, kogar zasači na mostarinskem prestopku, proti pismenemu po-trdilu v zagotovilo globe pobrati v novih petkratno prikrajšano pristojbino, katero mora brez odloga od-rajtati županu.

§ 9.

Wer die Mauteinhebungsstelle ohne Zahlung der vollen entfallenden Mautgebühr mit einem Fuhrwerk überschreitet oder sonst bei Ueberschreitung des Maut-schrankens die gebührende Zahlung nicht leistet, macht sich einer Mautverkürzung schuldig und verfällt in eine Strafe vom Fünf- bis Zehnfachen der verkürzten Mautgebühr.

Der Mauteinnehmer ist berechtigt, von demjenigen, den er auf einer Mautverkürzung betritt, das Fünffache der verkürzten Gebühr als Sicherstellung der Strafe in Barem gegen schriftliche Bestätigung einzuheben, welchen Betrag er ohne Verzug dem Gemeindevorsteher abzu-führen hat.“

(Obvelja brez debate. — Wird ohne Debatte angenommen.)

§ 10. se glasi:

(Bere § 10. iz priloge 69. z navedenimi po-pravki. — Liest § 10. aus der Beilage 69. mit den angegebenen Correcturen.)

Deželni glavar:

Gospod deželni predsednik se je oglasil k besedi.

S. k. Landespräsident Freiherr v. Hein:

Ich habe mir erlaubt, den Herrn Berichterstatter auf diese jedenfalls bedeutende Differenz aufmerksam zu machen, indem im slovenischen Texte die Strafe um die Hälfte billiger angelegt ist, als im deutschen Texte; ich glaube aber, daß ursprünglich der Strafbetrag von 10 fl. intentionirt war, weil er mit den Bestimmungen der Gemeindeordnung, wornach der Gemeindevorstand in Ausübung der Ortspolizei Geldstrafen bis zum Höchstbetrage von 10 fl. verhängen kann, übereinstimmt. Nachdem nun gemäß § 11 die Fällung des Straferkenntnisses nach den Bestimmungen der Gemeindeordnung dem Gemeindevorstande zusteht, so wäre der Betrag von 10 fl. als Maximum das richtige. Ich würde daher den Herrn Berichterstatter ersuchen, die Rectificirung des slovenischen Textes in der Weise vorzunehmen, daß es heißen wird „od jednega do deset goldinarjev“.

Deželni glavar:

Zeli se kdo besede?

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

Ker ne, ima besedo gospod poročevalec.

Poročevalec Višnikar:

Ker je to le tiskovna pomota v slovenskem tekstu, prosim taisto tudi popraviti in sicer se ima v 3. odstavku beseda „pet“ premeniti v „deset“, tako da se § 10. sedaj glasi:

§ 10.

Mostninar ima dolžnost s strankami spodobno ravnati ter jih po dnevi in po noči brez odlašanja odpravljati, pristojbine zunaj mitniške hiše pri mitniški pregraji pobirati ter strankam, ako to zahtevajo, izročati potrdila (bolete) o plačani mostarini.

On je dolžan na najbolj vidnem in najbolj pristopnem prostoru zunaj mitniške hiše imeti pribito lahko čitavno, od deželnega odbora potrjeno mostarinsko tarifo in prostor ob mitniški pregraji po noči dosti razsvetljevati.

Ako mostninar ne izpolnuje teh predpisov, zapade globi od jednega do deset goldinarjev.

Ako se pobere mostarina v slučaju, ko je ne gre plačati, ali ako se pobere višji nego po tarifi določeni mostarinski znesek, zapade mostninar globi dvajsetkratnega zneska tiste mostarine, katero je nepristojno pobral, brez ozira na one kazni, katere ga morejo zadeti po kazenskem zakonu.

§ 10.

Der Mauteinnehmer ist verbunden, die Parteien anständig zu behandeln, bei Tag und Nacht ohne Aufenthalt zu expediren, die Gebühren außerhalb des Mauthauses bei dem Mautschranken abzunehmen und auf Verlangen den Parteien Bestätigungen über die bezahlte Mautgebühr (Bolleten) einzuhändigen.

Er ist verpflichtet, einen vom Landesausschusse bestätigten leserlichen Mauttarif an dem sichtbarsten und zugänglichsten Plage außer dem Einhebungslocale angeheftet zu halten und den Platz am Schranken zur Nachtzeit ausreichend zu beleuchten.

Bei Nichtbefolgung dieser Vorschriften verfällt derselbe in eine Strafe von einem bis zehn Gulden.

Wird die Mautgebühr in einem Falle abgenommen, in welchem sie nicht gebührt, oder wird ein höherer als der tarifmäßig bestimmte Mautbetrag eingehoben, so verfällt der Mauteinnehmer in eine Strafe des zwanzigfachen Betrages des ungebührlich bezogenen Mautgeldes, ohne Rücksicht auf jene Strafen, die ihn nach dem Strafgesetze noch treffen können.“

(Obvelja brez debate. — Wird ohne Debatte angenommen.)

§ 11. se glasi:**§ 11.**

Pravica kaznovanja pristoji v slučajih §§ 9. in 10. občinskemu predstojništvu tržke občine Radeške, in gledé izvrševanja te pravice veljajo določila občinskega reda.

Vplačane globe pripadajo v slučajih § 9. deželnemu zakladu ali mitniškemu zakupniku, v slučajih § 10. pa občinski ubožni blagajnici.

Kadar je globa neizterljiva, določiti je zaporno kazen do 48 ur.

§ 11.

Das Strafrecht in den Fällen der §§ 9 und 10 steht dem Gemeindevorstande der Marktgemeinde Ratschach zu, und haben rücksichtlich der Ausübung desselben die Bestimmungen der Gemeinde-Ordnung Geltung.

Die einfließenden Straf gelder kommen in dem Falle des § 9 dem Landesfonde oder dem Pächter der Maut, im Falle des § 10 aber der Gemeinde-Armencasse zugute.

Bei Uneinbringlichkeit der Geldstrafe ist eine Arreststrafe bis zu 48 Stunden zu verhängen.“

(Obvelja brez debate. — Wird ohne Debatte angenommen.)

§ 12. se glasi:**§ 12.**

O prizivih zoper kazenske razsodbe občinskega predstojništva v mitniških stvarih razsoja politično okrajno oblastvo.

§ 12.

Über Berufungen gegen Straferkenntnisse des Gemeindevorstandes in Mautangelegenheiten entscheidet die politische Bezirksbehörde.“

(Obvelja brez debate. — Wird ohne Debatte angenommen.)

§ 13. se glasi:**§ 13.**

Razsodbe o prepirih, ki nastanejo gledé postavljanja ali prestavljanja mitniške pregraje, kakor tudi o oprostilih od mostarine, pridržane so državni upravi (§ 22., točka 3. deželnega zakona z dne 28. julija 1889. l., dež. zak. št. 17).

§ 13.

Die Entscheidung von Streitigkeiten, welche sich hinsichtlich der Aufstellung oder Verletzung des Mautschranke sowie bezüglich der Befreiung von Mautgebühren ergeben, bleibt der Staatsverwaltung vorbehalten (§ 22, Punkt 3, des Landesgesetzes vom 28. Juli 1889, L. G. B. Nr. 17)."

(Obvelja brez debate. — Wird ohne Debatte angenommen.)

§ 14. se glasi:

„§ 14.

Mojemu ministru notranjih stvari je naročeno, izvršiti ta zakon.

§ 14.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes wird Mein Minister des Innern beauftragt."

(Obvelja brez debate. — Wird ohne Debatte angenommen.)

Naslov in uvod načrtanega zakona se glasita:

„Zakon

z dné

s katerim se deželnemu odboru krainjskemu daje pravica, napraviti mitnico na Savskem mostu pri Radečah.

Po nasvetu deželnega zbora Svoje vojvodine Krainske ukazujem takó:

Gesetz

vom

mit welchem dem krainischen Landesausschusse das Recht erteilt wird, an der Savebrücke bei Ratschach eine Brückennaut zu errichten.

Über Antrag des Landtages Meines Herzogthumes Krain finde Ich zu verordnen wie folgt:"

(Obvelja brez debate. — Wird ohne Debatte angenommen.)

Predlagam tretje branje.

Deželni glavar:

Gospod poročevalec predlaga tretje branje.

Prosim gospode, kateri pritrdé ravnokar v drugem branji sprejetemu načrtu zakona tudi v tretjem branji, naj izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Načrt zakona je sprejet tudi v tretjem branji.

S tem je rešen tudi prvi predlog finančnega odseka, in glasovati imamo sedaj še o ostalih odsekovih predlogih.

Prosim torej gospode, kateri pritrdé drugemu predlogu, naj izvolijo obsedeti.

(Obvelja. — Angenommen.)

Drugi predlog je sprejet.

Prosim gospode, ki pritrdé tretjemu predlogu, naj izvolijo obsedeti.

(Obvelja. — Angenommen.)

Tretji predlog je sprejet.

Gospodje, ki pritrdé četrtemu predlogu, izvolijo obsedeti.

(Obvelja. — Angenommen.)

Četrty predlog je sprejet.

Končno prosim še gospode, ki se strinjajo s petim predlogom, naj izvolijo ustati.

(Obvelja. — Angenommen.)

Tudi peti predlog je sprejet.

(Gospod deželnega glavarja namestnik baron Oton Apfaltrern prevzame predsedstvo. — Herr Landeshauptmann Stellvertreter Otto Freiherr von Apfaltrern übernimmt den Vorsitz.)

Poročevalec Višnikar:

Poročati mi je še o prošnji gospoda Valentina Krišperja za pavšaliranje mostarine v Radečah. Prošilec navaja v prošnji, da je tudi dosedaj plačeval brodarino v pavšalnem znesku 130 gld. na leto, sedaj pa, ko je gotovo, da se bo de most delal, hoče plačati 250 gld. mostarine na leto.

Navaja v svoji prošnji: (bere: — liešt:)

„Ker je brodovina posebno za itak predragi premog zelo občutljiva doklada, mi nikakor ne bi bilo mogoče prenašati še hujše doklade, ki bi jo donesla redna mostarina.“

Ako bi se meni nalagala redna mostarina, moral bi iz finančnih vzrokov skrbeti za to, da vožnjo čez most kolikor mogoče omejim; zidati bi moral, ker sem od Radeškega trga še $\frac{3}{4}$ ure oddaljen, v trgu centralni magacin, ki bi skrbel za to, da se vsaki voz kolikor mogoče naloži in da ne gre nikdar kak voz prazen na jedno stran, kar se sedaj pogostoma pripeti, ker gredo vozovi po premog večji del prazni na Zidan most.

Dalje bi bil prisiljen instalirati električni prenos vodne sile od mlina, ki sem ga letos kupil, do tovarne, da omejim dobivanje premoga.

Vse to bi na jedni strani meni prizadelo mnogo izdatkov, na drugi strani pa omejilo dohodek mostarine, tako da bi se denar izgubil od vsake strani.“

Dalje navaja, kako se je podražil premog, in končno prosi: (bere: — liešt:)

„Veleslavni deželni zbor naj blagovoli pooblastiti slavni deželni zbor, da se letna mostarina za mojo papirnico določi z letnim pavšalom 250 gld., kateri znesek se plača v poluletnih obrokih anticipando.“

Finančni odsek priznava važnost industrije in papirnice v Radečah in pripoznava, da je treba podpirati domačo industrijo, vendar pa ni imel nikakih podatkov, v koliki meri bode prositelj uporabljal most in ker je udeležena tudi Radeška občina, ki prispeva k troškom zgradbe jedno tretjino, zato ni mogel storiti končnega sklepa.

Predlagam torej v imenu finančnega odseka sledeče:

Visoki deželni zbor naj sklene:

„Deželni odbor se pooblašča, da dogovorno z občino Radeško določi, ali in v koliko bi se gosp. Valentinu Krisperju, lastniku papirnice v Radečah, dovolilo pavšaliranje mostarine pri Savskem mostu v Radečah.“

Landeshauptmann-Stellvertreter Freiherr v. Apfalkern:

Wünscht jemand der Herren das Wort?

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

Da dies nicht der Fall ist, so bitte ich die Herren, welche dem Antrage des Finanzausschusses ihre Zustimmung ertheilen, sich zu erheben.

(Obvelja. — Angenommen.)

Der Antrag ist angenommen.

Der nächste Punkt der Tagesordnung ist:

15. Ustno poročilo združenega finančnega in upravnega odseka o samostalnem predlogu gledé zvrševanja gozdnega zakona (k prilogi 35.).

15. Mündlicher Bericht des vereinigten Finanz- und Verwaltungsausschusses über den selbständigen Antrag in Angelegenheit der Ausübung des Forstgesetzes (zur Beilage 35).

Poročevalec Višnikar:

Visoki deželni zbor! V seji visokega deželnega zbora dné 9. junuvarija 1894. l. stavili so gospod poslanec Povše in tovariši nastopni predlog:

„Visoki deželni zbor naj sklene: deželnemu odboru se naroča, da pri visoki c. kr. vladi izposluje tako zvrševanje gozdnega zakona, da bo do gozdne paše opravičenim živinorejcem osobito po Gorenjskem omogočeno, to pravico tudi res in uspešno zvrševati.“

Ta predlog, ki so ga provzročile znane razmere med pašnimi opravičenci in lastniki velikih gozdov na Gorenjskem, o kojih so bile čitati obširne razprave in ostre kritike v javnih listih, sta finančni in upravni odsek natančno pretresala. Ker udeleženci sami niso predložili nikakih pritožeb ali prošenj, omejiti sta se morala združena odseka pri presojevanji tega vprašanja na podatke, koje je navajal gospod predlagatelj v svojem utemeljevalnem govoru, na zadevajoče razprave v javnih listih, na informacije posameznih odsekovih članov in na izjave gospoda zastopnika c. kr. deželne vlade.

Predlog se opira v prvi vrsti na neovrgljiv faktum, da se je število živine v radoljskem okraji, kjer je v prejšnjih časih živinoreja lepo

napredovala, v letih 1880. do 1890. neprimerno močno znižalo. Gospod predlagatelj meni, da je temu propadu, ki je gotovo resnega preudarka vreden, kriva neopravičena omejitev paše. Do paše upravičenim kmetom se pri zvrševanju paše nagaja ter gozdni zakon napačno tolmači — v izključljivo obrambo gozda. Za pomlajenje gozda se odločujejo prostori, kjer je najobilnejša in najboljša paša, in večkrat ob potih, kjer je najtežje odvracati živino od tacih za naraščaj namenjenih krajev. Silno kruto postopajo gozdni čuvaji nasproti kmetom, ako jih zasačijo. Nekaterniki vplacali so že glob po 50, 80 in več goldinarjev. Na planini Pungert v tržiškem okraji smejo upravičenci pasti samo od 9. ure dopoldne do 3. oziroma 4. ure popoldne in znani veleposestnik pokupuje na tisoče oralov planin in pašne pravice od kmetov. Pri uravnavi pašnih in družih gozdnih pravic se ni postopalo pravilno v smislu cesarskega patenta z dné 5. julija 1853. leta.

Pri presoji spornega vprašanja ozirati se je v prvi vrsti na določbe gozdnega zakona z dné 3. decembra 1852 št. 250 drž. zak. in sicer na §§ 9. in 10.

§ 9. tega zakona se glasi:

„Gozdi, ki so obremenjeni s služnostimi (gozdni servitutami) se morajo ne samo ohraniti, ampak tudi na primeren gospodarski način trajno oskrbovati (in angemessener Betriebsweise nachhaltig bewirtschaftet werden).“

Način in velikost gozdnih užitkov v tacih gozdih določa na zahtevanje upravičenca ali obteženca po teh načelih sestavljeni gospodarski načrt, katerega tudi le na zahtevanje jednega ali drugega določa politična oblast po zaslišanji obeh strank in na podlagi načrta, katerega so izdelali ali pregledali nepristranski zvedenci.

Ako se sploh ali pri tej priliki pokaže, da upravičenec ali zavezanec samo gledé tega nista jedina, kako je uživati sicer neoporekano gozdno služnost, razsoja o tem politično oblastvo.“

§ 10. se glasi:

„Gozdna paša v onih delih gozda, ki so namenjeni za pomlajenje in kjer bi živina utegnila pokvariti že pričetni ali prihodnji naraščaj lesa (v varovanih ali zareji odločenih krajih), se ne sme uživati, v druge dele pa ne več živine goniti, kakor kolikor jo zamore v njih dobiti potrebnega živeža.“

Varovani kraji (Schonungsflecken) naj znašajo praviloma pri gozdih visoke vrste (Hochwaldbetrieb) vsaj šesti del, pri gozdih nižje in srednje vrste pa vsaj peti del vsega gozdnega prostora.

Gozdni posestniki in pašni upravičenci morajo postavljati pastirje ali na drug primeren način za to skrbeti, da ne bode živina zahajala v zabranjene kraje. Živina naj se tudi, kolikor je to mogoče, ne pase posamezno, ampak skupno.

Živina naj se z ozirom na potrebno gozdno varstvo in po potrebi tudi po ovinkih goni na pašo.“

Razvidno je, da so te določbe, katerim načelo je: varstvo gozdov, za pašne upravičence zelo ostre, in da je treba pri zvrševanju gozdnega zakona uvaževati vse dejanske razmere in vestno paziti na to, da se pri tem ne kratijo pašne pravice in njih uživanje ne obtežuje, kjer ni to v varstvo gozdov absolutno potrebno. Da se spravijo pravice gozdnih posestnikov in pašnih upravičencev, katere so si v gotovem nasprotju, v pravo in pravično razmerje, treba se je ozirati tudi na vse dejanske razmere in potrebe in ne samo na gole črke zakona. Varstvo gozdov ne sme postati chikana servitutnim upravičencem.

Ker le prerado in prepogostoma nastanejo strastni prepiri med služnostnimi upravičenci in lastniki služnih zemljišč, izdal se je cesarski patent z dne 5. julija l. 1853., št. 130. drž. zak., kateri veleval, da naj se uravnajo in odvežejo pašne in gozdne pravice, katere se od tega časa dalje tudi ne morejo več priposestovati in da se tako zemljišča razbremené.

Urnava in odveza služnosti se vrši, ako ni za podstavo listin in razsodeb, po povprečni resnični porabi v letih 1836. do 1845. Ako pa ni iz tega časa zadostnih dokazil, ali ako se pravica ni zvrševala vsako leto, določajo obseg užitka zvedenci. Izmed zvedencev volijo obe stranki jednako število. — Kolikor je znano, so se pašne in gozdne pravice v poslednjem času običajno uravnale na podlagi izrekov zvedencev. Pri pašnih pravicah se je posebno tudi konstatovalo, koliko živine je mogoče dotičnim upravičencem prezimiti. V koliko se je v zadetih krajih na Gorenjskem v tem oziru nepravilno ali v škodo upravičencev postopalo, je danes težko konstatovati ter bi tudi ničesar ne koristilo, ker so dotične pravice že na podlagi poravnave in razsodeb pravomočno uravnane. Želeti je le, da v to poklicani organi in drugi, kojim je mir in blagostanje prebivalcev na srečo, služnostne upravičence svari pred neuspešnimi pravnimi za lastninske in druge nekdanje pravice, katerih po zakonu sedaj ne morejo in ne smejo več uživati.

Po statistiki smemo soditi, da je urnava pašne v radoljskem okraju neugodno vplivala na razvoj živinoreje. Statistika nam kaže, da je število goveje živine na Kranjskem sploh od leta 1850. do 1890. konstantno rastlo, da pa število ovac vedno pada.

Goveje živine je bilo na Kranjskem:

leta 1850. samo 147.302 glav,	
„ 1857. . . . 189.063	„ (— 28.35%),
„ 1869. . . . 189.510	„ (— 0.25%),
„ 1880. . . . 225.144	„ (— 18.78%),
„ 1890. . . . 227.613	„ (— 1.10%),

Od leta 1850. do 1880. je torej narastlo število goved za 77.842 glav ali za 54%, v poslednjem desetletju pa samo za 1%. Neugodnejše razmere nahajamo v radoljskem okraju, kjer se je po uradnih statističnih izkazih od leta 1880.

do 1890. zmanjšalo število živine za 16.6%, dočim v nobenem drugem okraju ne znaša zmanjšanje nad 4%.

Ovac je bilo na Kranjskem leta 1869. še 85.161, leta 1890. pa že samo 53.462, torej v 21 letih za 31.699 ali 37% manj. V radoljskem okraju je bilo leta 1880. 7437, leta 1890. pa samo 5522 ovac, torej za 1915 ali 27% manj. V tem oziru ni razlike med radoljskim okrajem in drugimi deli dežele ali tudi drugimi deželami naše države. — Na Avstrijskem zmanjšalo se je število ovac od leta 1851. do 1890. za 53.453.327 ali 43%, na Solnograškem pa celo za 140%, — v postojnskem okraju za 32.3% in črnomaljskem okraju za 37.6%. Kaže se povsod v državi tendenca, da ovčja reja rapidno pada. Uzrok temu je, da je trgovina z volno vsled tuje konkurence močno opešala, da se skupni pašniki vedno bolj opuščajo in da se v planinskih deželah gozdni zakon strogo zvršuje. Mesto ovac poprijeli so se ljudje bolj reje ščetinaste živali.

Konjereja na Kranjskem v obče napreduje od leta 1869., ko se je bilo našle 19.782, leta 1880. 21.975 (11% več), leta 1890. pa 23.771 (8.17% več) konj. V radoljskem okraju se skupno število konj v letih 1880. do 1890. ni zmanjšalo, — kakor se je napačno trdilo, — ampak po uradnih izkazih zvišalo za 1.72%. Povišalo se je posebno število kobil in mladih konj. Ugovarjalo se je, da se je osobito v Bohinji zmanjšalo število konj, ker je prenehalo izvažanje baucita in ker je kranjska industrijska družba opustila svoje tovarne v Bohinji. A gotovo je na konjerejo neugodno vplivala tudi prepoved, da se konji ne smejo več pasti v gozdih. Sicer se pa število konj ni znižalo. Resneja je okolščina, da se je goved v 10 letih znižalo za 16.6%, dočim se je v celi deželi zvišalo za 1.10%. Opomniti pa je, da se je število živine znižalo tudi v onih občinah radoljskega okraja, katere nimajo pašne pravice v gozdih kranjske industrijske družbe. Akoravno se smelo trdi, da opustitev skupnih pašnikov, razdelitev skupnih zemljišč in intenzivnejše obdelovanje obtežuje prosto pašo, vendar jedino to še ne opravičuje nerazmernega zmanjšanja goveje živine v radoljskem okraju. Uvaževati je še druge lokalne razmere. Pred urnavo pašne pasli so ljudje popolnoma prosto po svojih planinah in obširnih graščinskih gozdih. Odprava te „divje pašne“ upravičencem gotovo ni bila po volji, a utemeljena je v zakonu. Prevladala je skrb za gozde.

Poudarjalo se je od več strani, da se upravičencem obtežuje tudi uživanje skrčenih in uravnanih pašnih pravic, in navajali so se posamezni taki slučaji, o katerih se združena odseka nista mogla popolnoma prepričati, so li istiniti ali ne. Očitano se je, da smejo pašni upravičenci na planini „Pungert“ v tržiškem okraju pasti sami od 9. ure dopoldne do 3. ure popoldne, torej samo 6 ur na dan. A tako urnavo pašne so bajé upravičenci sami zahtevali, ker zjutraj v hladu in proti

večeru rajši pasejo po svojih nepogozdenih planinah, v vročini pa v senci po gozdih. Tudi se jim šest urna paša računa samo za polu dneva, tako, da se število živine, katero smejo pasti po gozdih, podvoji.

Ako se pokupujejo pašniki in pašne pravice od kmetov, je to v narodno-gospodarskem oziru gotovo kvarno, ker se tako zmanjšuje vrednost zemljišč, a po obstoječih zakonih se to ne dá preprečiti. Nekoliko se dá doseči le s tem, da se ljudstvo poučuje in svari pred takimi razprodajami.

Gledé glob zaradi gozdnih prestopkov je opomniti, da po izjavi gospoda vladnega zastopnika v posameznih slučajih globe niso znašale nad 5 gld.

Visočina odškodnin za gozdne poškodbe določena je v gozdnem zakonu. Izdal se je normalni tarif (Walddiebstahlentarif), po katerem je postaviti tarife za posamezne okraje z ozirom na lokalne razmere in posebno na vrednost lesa. Odškodninski tarif za radoljski okraj je precej nižji od normalnega tarifa. Za jedno goved plača se 13 kr. a. v., po normalnem tarifu 8-19 kr. star. den.; za jedno kozo 6 kr. av. v. mesto 5-67 kr. star. den. itd.

Vseh odškodnin vplačalo se je po trditvi kranjske industrijske družbe v letih 1881. do 1892. skupaj 3090 gld., ali počez na leto po 257 gld.; v 25. letih pa vsega skupaj 12.682 gld. Posestnikov, kateri imajo pašne pravice v dotičnih gozdih, je 1557. Akoravno se odškodnine od leta do leta zmanjšujejo, kažejo vendar navedene številke, da so razmere med pašnimi upravičenci in gozdnimi lastniki posebno v radoljskem okraju nezdrave in da je nujno potrebno, da se zboljšajo.

Akoravno kranjska industrijska družba trdi, da ima samo $\frac{1}{17}$ del svojih gozdov za pomlajenje odločenih, dočim bi bilo po § 10. gozdnega zakona upravičena peti, oziroma šesti del proti paši zavarovati, je vendar lahko mogoče, da je v posameznih krajih več gozda zaprtega in dalje časa, kakor je potrebno ali po zakonu dopustno. Tudi se zatrjuje, da se paša ravno na tacihi mestih zabranjuje, na primer ob potih, od katerih je najtežje živino odganjati. V kolikor so te pritožbe opravilene, odseku na podlagi podanega materiala ni bilo mogoče presojati.

Ako se pašnim upravičencem gledé pogozdovanja zemljišč, na katerih smejo pasti, krivica godi, morajo se opomniti na določbe § 9. in 10. gozdnega zakona, po katerih imajo pravico zahtevati, da se napravi gospodarski načrt. Uradnim potom se to ne more zgoditi. Pač pa je politično oblastvo dolžno, uplivati na to, da se v interesu pašnih upravičencev in gozdnih lastnikov napravijo taki gospodarski načrti, kateri bodo mnogo prepričevali. V tem oziru se je povdarjalo, da je kranjska obrtniška družba bila že predložila gospodarski načrt okrajnemu glavarstvu v Kranji, da pa ni prišlo do končne rešitve, ker pašni upravičenci niso hoteli ničesar vedeti o troških gospodarskega načrta, o kojih ni v zakonu nikake določbe.

Poudarjalo se je pri posvetovanji o predlogu gospoda poslanca Povšeta, da so pašne pravice v radoljskem okraju, kjer je v prejšnjih letih živinoreja lepo cvetela, posebne važnosti za blagostanje ondodnih prebivalcev in da pri izvrševanju gozdnega zakona ni gledati samo in jedino le na varstvo gozdov. Gotovo je, da se s pogozdovanjem ne smejo uničiti pašne pravice. Gleda naj se posebno na to, da varovani kraji ne bodo ostali dalje zaprti, kakor je za pomlajenje gozda potrebno.

Odseka sta prepričana, da se tudi pri izvrševanju gozdnega zakona dostikrat lahko uporablja od strani oblasti nekaka dobrohotnost (aequitas), ki tudi na drugih pravnih poljih dostikrat omili trdost dotičnega zakona. Tako dobrohotnost priporočati je posebno za kraje, v kojih je paša nenadomestljive vrednosti.

Iz teh razlogov sklenila sta finančni in upravni odsek nasvetovati:

Visoki deželni zbor blagovoli skleniti:

„Deželnemu odboru se naroča, da naprosi visoko c. kr. vlado, da se, kadar izvršuje gozdni zakon pri gozdno-kulturnih ukrepih, oziroma kolikor mogoče tudi na pašne pravice, koje so za gotove okraje nedomestljive vrednosti in gledé kojih je želeli, da bi se izvrševale na podlagi primernih gospodarskih načrtov, da paša ne bode onemogočena in zaprečena.“

Landeshauptmann-Stellvertreter Freiherr v. Apfalkern:

Wünscht jemand der Herren das Wort?

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

Nachdem dies nicht der Fall ist, schreiten wir zur Abstimmung. Ich bitte nun die Herren, welche dem Antrage des Ausschusses ihre Zustimmung erteilen, sitzen zu bleiben.

(Obvelja. — Angenommen.)

Der Antrag ist angenommen.

Der nächste Punkt lautet:

16. Ustno poročilo upravnega odseka o samostalnem predlogu gledé odaje živinske soli po znižani ceni (k prilogi 55.).

16. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über den selbständigen Antrag betreffend den Bezug von Viehsalz zu ermäßigtem Preise (zur Beilage 55).

Poročevalec Lenarčič:

Visoki zbor! Ko je gospod predlagatelj tovariš Kersnik zadnje stopil pred visoko zbornico s predlogom, katerega imate gospodje v prilogi 55. pred seboj, ustregel je s tem splošni želji kmetskega prebivalstva naše dežele, katero je bilo jako neljubo presenečeno po odredbi visocega c. kr. finančnega

ministerstva z dné 20. decembra 1893, drž. zak. št. 176., ktera določuje, na kak način se ima izvršiti oddaja živinske soli na občine oziroma posestnike.

Visoko c. kr. finančno ministerstvo bilo je teh mislij, da so razni občinski predstojniki vsi na taki stopinji omike, da bi mogli izpolniti one obrazce, katere predpisuje gorenja naredba. Županstva po mestih in trgih so tej zahtevi vže lahko ustregla, ali od onih kmetskih občin se pač ne more zahtevati, da bi v temeljnih računskih operacijah bili tolikanj izvežbani, da bi zvrševali one množitve in delitve, katere naredba predpisuje, kajti večina njih od onega časa, kar je obiskovala ljudske šole, ako jih je sploh obiskovala, ni imela z množenjem ali delenjem nič več opraviti ter se zadovoljila, ako ji je šlo soštevanje in odštevanje dobro od rok. Sedaj pa naj bi se te operacije zvršile po nekem navodilu, katerega more le omikan človek razumeti.

§ 3. te naredbe predpisuje, kako naj županstvo vsako leto meseca novembra po vsej županiji natanjko popiše vse domače živali posameznih posestnikov in sicer naj bi bile te živali ločene v tri kategorije. Gospodje! Tu imam pred saboj koncept tacega popisa iz vrhniške občine, kateri zavzema celih 12 pól — rečem dvanast pól. — To je pač ogromno delo, katero se že itak z delom preobložnim županstvom nalaga.

Ko je županstvo sestavilo tak zapisnik, pa dobi od c. kr. finančnih organov naznanilo, kolika množina živinske soli je določena za dotično občino in po tej množini je potem razdeliti županstvu, koliko dekagramov pripade na vsako živinsko jednoto, oziroma koliko skupne množine ima prejeti vsak posestnik. Županstvo mora zopet po § 6. vsim posestnikom naznaniti, kolika množina soli nanje spada in kdaj je sol dobiti ter je pozvati vsaj do 31. decembra, da se do 10. onega meseca, v katerem ima dotična občina sol prejeti, zglašé in plačajo.

Na podlagi tega zglasila in z ozirom na one posestnike, kateri se niso zgласili, ali se pa izrekli, da soli ne marajo, naroči županstvo sol na naznanjenem mestu, potem ko je c. kr. finančna straža svojo opazko „gut befunden“ napravila. Pri tem naročilu sme pa za one posestnike, kateri več soli zahtevajo, kakor pa reparticija znaša, naročiti nekoliko več, vendar ne toliko, da bi za dotičnika množina presejala 2 kg na jedno živinsko jednoto.

§§ 12. in 15. določata prejem soli na sosedni postaji, in kako se ima izvršiti razdelitev.

Najinteresantnejši je pa § 17., kateri sodu zbije dnó, ki namreč določa kazni za eventualne prestopke, ako bi se kdo predrznil, za živino določeno sol porabiti za kuhinjske namene.

Ves aparat za naročanje, dobavanje in razdelitev soli je tako kompliciran, da so se ga občinski predstojniki kar ustrašili, in naravno se mi vidi, ako jih je ta strah tako prešinil, da so svojim občanom naravnost odsvetovali naročitev ter sporočili c. kr. vladi, da v dotični občini ne marajo živinske soli pod tacimi pogoji.

Vprašanje pa nastane, je li pa to vpeljanje živinske soli po v zakonu določeni ceni 5 gld. za 100 kg res taka silna dobrota, in dalje ali zadostuje

določena množina v najvišji meri 2 kg za jedno živinsko jednoto dejanski potrebi? Naravnost moram za svojo osebo in tudi v imenu upravnega odseka zanikati to vprašanje. Cena 5 gld. določena je za sol na pridelovalnem mestu. Ako se ceni prištejejo še stroški ambalaže, dovoznina po železnici in končno v občino samo, dalje oni troški, kateri so združeni z manipulacijo v občini, predno pride sol v roke posestnikov, zviša se cena od 5 gld. najmanj na 7 gld. Po prej navedenem interesantnem § 17. ima pa finančna straža nadzorovati, da pride gotovo sol pravemu upravičencu v roke, kar ima za posledico, da mora dotični posestnik sam priti po sol. V nekaterih občinah so pa posamezni posestniki zelo oddaljeni od središča, na primer je v vrhniški občini vas Zaplana skorej dve uri od središča oddaljena. Posestnik, kateri ima 6 glav odrasle živine, dobi 31·2 kg soli. Pot, zamuda časa in voz, stane ga lahko 1 gld., kar znaša na 1 kg približno 3 kr. Ako se še te 3 kr. prišteje k prej navedeni ceni 7 kr., znaša to 10 kr., torej za 1/2 kr. manj, kot se navadna kuhinjska sol prodaja.

S tem, mislim, sem zanikanje prvega vprašanja gledé dobrote zakona utemeljil. Pridem na drugo vprašanje gledé normalne množine na jedno živalsko jednoto.

V tem oziru popraševal sem pri raznih živinorejcih in svoje lastno gospodarstvo, koliko soli pokladajo na primer goveji živini na dan, in tu sem dobil razne odgovore, iz katerih sem posnel, da dnevna množina variira od 3 do 10 dg. Ker se s to množino oziroma s povprečno vjemata učenjaka na tem polji: Henneberg & Stohmann, namreč s 5 dg, jemljem to zadnjo številko za podlago proračunjanju letne potrebščine $365 \times 5 \text{ dg}$ znaša 18·25 kg. Po onem merilu pa, kateri je določen na primer za vrhniško občino s 1·3 kg za jedno živalsko jednoto, ali ako se to število po dotičnem navodilu za jedno odraslo žival vzame štirikrat, znaša letna množina 5·2 kg, ali 28·5% letne faktične potrebščine.

Občna želja kmetovalcev meri na to, da se cena soli tolikanj zniža, da se to prepotrebno tvarino, katera pospešuje prebavljanje, zlasti pa čvrsto obnovljenje krvi v živalskem telesu, more živali pokladati v taki množini, kakor je za živali potrebna. Država ima svoj lep dohodek iz solnega monopola in ker država vedno obilo denarja potrebuje, je umevno, da si ga rada jemlje tam, kjer ga lahko dobi. Usojam si pa o tem predmetu biti mnenja, da bi država ne zgubila mnogo na svojih dohodkih, ako bi ustregla opravičenim željam kmetovalcev, kar hočem dokazati z malim računom.

Obče znano je, da se gibljejo lastni stroški države pri pridelovanji soli od 0·7 do 1·1 gld. za 100 kg soli. Za podlago računa jemljem nekako povprečnico to je 1 gld. za 100 kg. Pri določeni množini živinske soli 1/2 milijona q ima torej država pri določeni ceni 5 gld. dobička 2 milijona. Ako bi pa država ceno soli znižala od 5 gld. na 2 gld., sem prepričan, da bi kmetovalci segli po soli, katero bi dobivali za tako ceno in bi je naročevali v isti množini, kakoršno kaže faktična potreba, to je najmanje 3krat toliko ali 1 1/2 milijona q. Pri tej soli

znašal bi dobiček le diferenco med 2 in 1 gld., torej 1 gld. pri q , ali za gorenjo povečano množimo $1\frac{1}{2}' q$ tudi isto število goldinarjev. Vsa diferenca po tem računu znašala bi torej 2 do $1\frac{1}{2}'$, to je $\frac{1}{2}$ milijona goldinarjev. Znesek, na katerega bi se pri tako važnem vprašanji ne smelo ozirati. Ta diferenca pa bi v istini postala še mnogo manjša, ako se ozira na to, da občine soli pod prej navedenimi pogoji ne marajo in torej država onih pol milijona kvintalov živinske soli še spečati ne bode mogla, med tem, ko sem prepričan, da bi se ona množina $1\frac{1}{2}' q$ lahko oddala, ako bi bila cena soli le 2 gld.

Tu se vedno poudarja, da vsled dogovora z ogrsko vlado se cena soli ne more predruščiti. Gospoda moja, jaz mislim, da tudi ogrski kmet ravno tako za živino potrebuje živinske soli kot cislitvanska, in zakaj bi se imelo vedno jeden in isti izgovor, kadar se gre za blaginjo kmetom, med tem, ko takrat, kadar je treba novih pušk ali novih topov, ali novih montur, ni najti nikakega zadržka in milijončki le kar zginjevajo kakor kafra. Le nekoliko dobre volje treba in zadeva se lahko reši v popolno zadovoljnost obeh prizadetih strank, kmeta na eni strani in državnega interesa na drugi strani.

Upravni odsek bil je jednoglasno tega mnenja, da je predlog gospoda poslanca in tovariša Kersnika po prilogi 55. jako umesten, ter ga toplo priporoča visoki zbornici v sprejetje. Ker je pa na vsak način za obravnave med slavnim deželnim odborom in visoko c. kr. vlado dobro, ako se morejo take obravnave vršiti na podlagi konkretnega predloga, priporoča upravni odsek sledečo resolucijo:

Visoki deželni zbor naj sklene:

„I. Deželnemu odboru se naroča, da pri obravnavi z visoko c. kr. vlado zastopa sledeče stališče:

Ministerska naredba z dné 20. decembra 1893 št. 176 prenašati je tako, da se bode kontingent živinske soli, spadajoč na posamezno občino, določil na podlagi zadnje ljudske štetve, ne da bi trebalo vsakoletnega popisa po županstvu in županstvu se da polnomočje, da sme v okviru tega kontingenta naročiti živinsko sol.

Ko je potem na primeren način dalo na znanje občanom, kolika množina pripade na vsako žival raznih kategorij ter je pozvalo naj se oni, kateri želé take soli, do določenega časa zglašé pri županstvu — sme županstvo oglašivšim se posesnikom sol izročiti, eventuelno tudi v večji množini, kakor jo zakon določa namreč 2 kg na živalsko jednoto.

C. kr. finančna straža paziti bi imela le na to, da se ne vrši kaka zloraba s to soljo v druge namene.

II. Deželnemu odboru se naroča, naj pri obravnavi gledé živinske soli z visoko c. kr. vlado dela na to, da se cena te soli zniža od 5 gld. na 2 gld. ter utemeljuje željo visoke zbornice tako, da se je po taki prenašdbi nadejati najmanje trikrat tolike naročitve, kar bi imelo za posledico, da bi solni monopol ne imel nikake škode.“

Landeshauptmann-Stellvertreter
Freiherr v. Apfalktrern:

Der Herr Landespräsident hat das Wort.

K. k. Landespräsident Freiherr von Hein:

Ich will auf die Details der Resolutionen, die soeben in Antrag gebracht wurden, nicht weiter eingehen, möchte aber diese Gelegenheit benützen, um zu versichern, daß ich es an meiner Mitwirkung gewiß nicht fehlen lassen werde, damit den Wünschen der Bevölkerung und des hohen Hauses Rechnung getragen werde. Ob dies in jener Form, wie sie die Resolution in Aussicht nimmt, geschehen kann, wird dem Ermessen der hohen Centralbehörden vorbehalten bleiben müssen, immerhin aber bin ich dem verehrten Ausschusse recht dankbar dafür, daß er sich die Mühe genommen hat den Weg anzudeuten, in welcher Weise nach seiner Anschauung die Frage einer gedeilichen Lösung zugeführt werden könnte. Wie gesagt, ob es in dieser Form geschehen kann, möge dahin gestellt bleiben, nach dem aber einmal von der Centralstelle im Principe anerkannt wurde, daß die Versorgung der Bevölkerung mit billigerem Viehfuthe ein Gebot der Nothwendigkeit geworden und für die Landwirtschaft unentbehrlich ist, so wird es selbstverständlich Aufgabe der theilhabenden Factoren sein, dieses Princip zur Durchführung zu bringen in einer Form, welche dem Principe selbst nicht wieder abträglich ist, nämlich in einer Weise, daß die Kosten, welche am Salze nachgelassen werden, nicht durch die Schwerfälligkeit der Ermittlung der auf die einzelnen Realitäten entfallenden Qualität und der Art des Bezuges aufgehoben werden. Ich bin gerne bereit, den berechtigten Wünschen der Bevölkerung Rechnung zu tragen, (Pohvala. — Beifall.) möchte mir aber nur freie Hand wahren in welcher Form eine Abänderung des bisherigen Vorganges stattfinden soll. (Pohvala po celej zbornici. — Beifall im ganzen Hause.)

Landeshauptmann-Stellvertreter
Freiherr v. Apfalktrern:

Wünscht noch jemand der Herren das Wort?
(Nič se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)
Wünscht der Herr Berichterstatter zu sprechen?

Poročevalec Lenarčič:

Ne.

Landeshauptmann-Stellvertreter
Freiherr v. Apfalktrern:

Nachdem dies nicht der Fall ist, schreiten wir zur Abstimmung und ich bitte nun jene Herren, welche dem Antrage des Verwaltungsausschusses ihre Zustimmung ertheilen, sich zu erheben.

(Obvelja. — Angenommen.)

Der Antrag ist angenommen und wir schreiten nun zum nächsten Punkte der Tagesordnung, das ist:

17. Ustno poročilo upravnega odseka o načrtu zakona glede preložitve okrajne ceste med Rako in Veliko vasjo v delni progi pri Selih (k prilogi 66.).

17. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über den Gesetzentwurf, betreffend die Umlegung der Bezirksstraße zwischen Arch und Großdorf in der Theilstrecke bei Sela (zur Beilage 66.).

Berichterstatter Freiherr von Riechbach:

Hohes Haus! In der V. Sitzung am 17. März 1892 hat der hohe Landtag die Nothwendigkeit einer partiellen Correctur der an der Bezirksstraße zwischen Arch und Großdorf vorkommenden steilen Strecke bei Sela durch Umlegung derselben anerkannt und dem Bezirksstraßenausschusse in Gurfeld eine Subvention von 3500 fl. unter der Bedingung bewilligt, daß dieser Betrag erst dann ausbezahlt werden soll, wenn der Bezirksstraßenausschuß nachgewiesen hat, daß der Restbetrag durch Umlagen eingebracht worden ist.

Nachdem nun im heurigen Jahre dieser Restbetrag durch Umlagen eingebracht sein wird und der Bezirksstraßenausschuß zum Baue auch insoferne die ersten Schritte gethan hat, als er die Grundeinlösung theilweise im gütlichen Wege durchgeführt, andererseits bei der Regierung um die Einleitung des Expropriationsverfahrens ange sucht hat, so ist es nothwendig, damit der Bau durchgeführt werden kann, daß auf Grund des § 22 des Gesetzes vom 28. Juli 1889 L.-G.-B. Nr. 17 das betreffende Gesetz hier angenommen wird. Nachdem aus den Acten nicht zu ersehen ist, aber doch ausgesprochen werden muß, was mit der aufzulassenden Strecke geschehen soll, erlaubt sich der Verwaltungsausschuß diesbezüglich noch eine Resolution in Antrag zu bringen, welche lautet:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

1.) Der vorliegende Gesetzentwurf wird genehmigt.

2.) Der Landesauschuß wird beauftragt, die Allerhöchste Sanction dieses Gesetzentwurfes zu erwirken.

1.) Prilozeni načrt zakona se potrjuje.

2.) Deželnemu odboru se naroča, izposlovati načrtu zakona Najvišje potrjenje.

Der Landesauschuß wird beauftragt, wegen Auflassung der bestehenden Bezirksstraße zwischen Arch und Großdorf in der umzulegenden Theilstrecke bei Sela, Erhebungen zu pflegen und seinerzeit die entsprechenden Anträge zu stellen.

Ich ersuche das hohe Haus in die Specialdebatte einzugehen.

**Landeshauptmann-Stellvertreter
Freiherr von Apfalktrern:**

Ich eröffne die Generaldebatte. Wünscht Jemand der Herren das Wort?

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

Nachdem dies nicht der Fall ist, übergehen wir in die Spezialdebatte. Ich bitte den Herrn Berichterstatter zur Vorlesung des Gesetzes zu schreiten.

Berichterstatter Freiherr von Riechbach:

§ 1 ist insoferne abgeändert worden, daß die umzulegende Strecke hier genau gekennzeichnet und der Punkt angegeben worden ist, wo sie von der bestehenden Bezirksstraße abzweigt und wo sie sich wieder mit derselben vereinigt. Dieser Paragraph soll daher lauten

„§ 1.

V zakonu o uvrstitvi cest z dne 2. aprila 1866. l. dež. zak. št. 6, pod točko 38. navedeno okrajno cesto med Rako in Veliko Vasjo, je v delni progi pri Selih po načrtu, kojega je dal izdelati okrajni cestni odbor za cestni skladojni okraj Krško, tako preložiti, da se nova proga od sedanje okrajne ceste pri parceli št. 3669 v katastralni občini Raka odcepi, pri parcelni št. 4168 v ravno isti katastralni občini pa zopet z njo združi.

§ 1.

Die im Straßenkategorisirungs-Gesetze vom 2. April 1866, L.-G.-B. Nr. 6, unter Post 38 vorkommende Bezirksstraße zwischen Arch und Großdorf ist in der Theilstrecke bei Sela nach Maßgabe des über Veranlassung des Bezirksstraßenausschusses für den Straßenconcurrentz-Bezirk Gurfeld verfaßten Projectes in der Weise umzulegen, daß die neue Strecke von der vorhandenen Bezirksstraße bei Parz.-Nr. 3669 der Katastral-Gemeinde Arch abzweigt und sich mit derselben bei Parz.-Nr. 4168 derselben Katastral-Gemeinde vereinigt.“

**Landeshauptmann-Stellvertreter
Freiherr v. Apfalktrern:**

Wünscht jemand hierüber zu sprechen?

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

Nachdem dies nicht der Fall ist, bitte ich um die Abstimmung und eruche jene Herren, welche mit dieser Textirung des § 1 einverstanden sind, sich zu erheben.

(Obvelja. — Angenommen.)

§ 1 ist angenommen.

Ich erlaube mir den Vorschlag zu machen, daß § 2 Titel und Eingang zur Vorlesung gebracht und hierüber unter Einem abgestimmt werde.

Berichterstatter Freiherr von Riechbach:

(here § 2. naslov in uvod načrta zakona iz priloge 66. — liest § 2 Titel und Eingang des Gesetzesentwurfes aus der Beilage 66.)

**Landeshauptmann-Stellvertreter
Freiherr v. Apfalktrern:**

Wünscht jemand über den vorliegenden Paragraph, Titel und Eingang das Wort zu ergreifen?
(Nihče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Nachdem dies nicht der Fall ist, bitte ich abzustimmen und ersuche die Herren, welche mit § 2, Titel und Eingang des Gesetzentwurfes einverstanden sind, sich zu erheben.

(Obvelja. — Angenommen.)

Der Vollzugsparagraph, Titel und Eingang des Gesetzentwurfes sind angenommen.

Nachdem der Gesetzentwurf aus zwei Paragraphen besteht, muß auch die dritte Lesung vorgenommen werden und ich ersuche jene Herren, welche mit der sofortigen dritten Lesung einverstanden sind, und wenn dagegen keine Einwendung erhoben wird, auch abstimmen wollen, sich zu erheben.

(Obvelja. — Angenommen.)

Das Gesetz ist in dritter Lesung angenommen und hiemit auch der erste Ausschußsantrag.

Ich bitte nun die Herren, welche dem zweiten Ausschußantrage ihre Zustimmung erteilen, sich zu erheben.

(Obvelja. — Angenommen.)

Der Antrag ist angenommen.

Jetzt kommt noch die Resolution. Wünscht jemand hierüber zu sprechen?

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

Nachdem dies nicht der Fall ist, bitte ich um die Abstimmung und ersuche die Herren, welche mit der Resolution einverstanden sind, sich zu erheben.

(Obvelja. — Angenommen.)

Die Resolution ist angenommen.

18. Ustno poročilo upravnega odseka o popravi in delni preložitvi občinske ceste, ki se pri Brezovici od deželne ceste iz Kočevja v Črnomelj odcepi ter drži na Nemško Loko in od tu naprej do tje, kjer se zopet združi z deželno cesto, potem o uvrstitvi te občinske ceste med deželne ceste, o opustitvi 2653·8 m dolge delne proge obstoječe deželne ceste med km 21 + 599·5 in km 24 + 253·3 kot deželna cesta in o uvrstitvi te delne proge med okrajne ceste, z dotičnim projektom in načrtom zakona (k prilogi 67.).

18. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses betreffend die Correctur und theilweise Umlegung der nächst Bresowitz von

der Gottschee-Tschernempler Landesstraße abzweigenden, nach Unterdeutschau und von da bis zu der Wiedervereinigung mit der Landesstraße führenden Gemeindestraße, Einreihung derselben in die Kategorie der Landesstraßen, Auflösung der 2653·8 m langen Theilstrecke der bestehenden Landesstraße zwischen km 21 + 599·5 und km 24 + 253·3 als solche und Einreihung derselben in die Kategorie der Bezirksstraßen, unter Beischluss des Correcturs-Projektes sammt Vorlage des einschlägigen Gesetzentwurfes. (zur Beilage 67).

Poročevalec dr. Tavčar:

V prilogi 67. poroča deželni odbor o popravi in delni preložitvi občinske ceste iz Brezovice preko Nemške Loke do tamošnje deželne ceste. Upravni odsek je celo stvar premisljal na vse strani in je prišel do sklepa, da je preložba te ceste iz tistih uzrokov, katere poudarja deželni odbor v svojem poročilu, potrebna in zato se popolnoma strinja s predloženim načrtom zakona. Troški so res veliki, ali ker je cesta v korist prometu, priporoča se, da se ne ustrašimo stroškov in zato predlagam:

Visoki deželni zbor naj sklene:

a) Predloženemu načrtu zakona se pritrdi;

b) deželnemu odboru se naroča, da za ta zakon izprosi Najvišje potrjenje;

c) za preložbo v govoru stoječe deželne ceste dovoli se deželnega doneska 3950 gld. ter se nalaga deželnemu odboru, da to svoto ob svojem času izplača in proračuni“.

Gledé te svote omenjam še, da se letos pri deželnem proračunu ne bode treba na njo ozirati, ker je izključeno, da bi se denar že letos potreboval.

Prosim še, da se v naslovu zakonskega načrta, v predzadnji vrsti slovenskega teksta izbrišeta besedi „deželna cesta“ in mesto njih vstavi beseda „take“.

**Landeshauptmann-Stellvertreter
Freiherr v. Apfalktrern:**

Ich eröffne nun die Generaldebatte. Wünscht jemand zu sprechen?

Der Herr Abgeordnete Dragoš hat das Wort.

Poslanec Dragoš:

Nikakor se ne morem strinjati s predlogom upravnega odseka, ker se cestni odbor Črnomaljski ni povprašal, ali naj se cesta gradi ali ne. To bi se bilo moralo zgoditi, ker bode imel stroškov 560 gld. To postopanje ni pravilno in se mi zdi, kakor če bi se zatoženec obsodil, ne da bi se bil zaslišal.

Zato moram glasovati proti predlogu gospodarskega odseka.

**Landeshauptmann-Stellvertreter
Freiherr v. Apfaltrern:**

Wünscht noch jemand zu sprechen?
(Niče se ne oglasi. — Niemand meldet sich.)

Nachdem dies nicht der Fall ist, hat der Herr Berichterstatter das Wort.

Poročevalec dr. Tavčar:

Kar se tiče ugovora, da cestni odbor Črnomaljski ni bil zaslišan o tej stvari, naglašalo se je to tudi v odseku, ali postavili smo se na stališče, da gre le za neznatno svoto nekaj čez 500 gld., med tem, ko je Kočevski cestni okraj veliko bolj obremenjen. Tudi mi smo grajali, da se je zaslišal samo Kočevski cestni odbor, ali končno smo rekli, da, če bi se bil Črnomaljski cestni odbor tudi zaslišal in protivil, bi se vendar ne mogli na njegovo stališče postaviti in zaradi neznatnih 500 gld. odkloniti tako cestno zgradbo. Črnomaljski okraj je v tej zbornici tako dobro zastopan, da se ne sme pritožiti, ako bode jedenkrat moral izdati 500 gld.

Prosim, da se prestopi v nadrobno razpravo.

**Landeshauptmann-Stellvertreter
Freiherr von Apfaltrern:**

Wir übergehen nun in die Specialdebatte.

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter den § 1 zu verlesen.

Poročevalec dr. Tavčar:

(bere § 1., 2., 3., potem naslov z označeno korekturo in uvod načrta zakona iz priloge 67., kar obvelja brez debate. — lieš § 1, 2, 3, dann Titel mit der angeführten Correctur und Eingang des Gesetzentwurfes aus der Beilage 67, was ohne Debatte angenommen wird.)

Predlagam, da se načrt zakona potrdi tudi v tretjem branji.

**Landeshauptmann-Stellvertreter
Freiherr von Apfaltrern:**

Der Herr Berichterstatter beantragt die dritte Lesung.

Ich bitte jene Herren, welche dem soeben in zweiter Lesung angenommenen Gesetzentwurf auch in dritter Lesung ihre Zustimmung erteilen, sich zu erheben.

(Obvelja. — Angenommen.)

Der Gesetzentwurf ist auch in dritter Lesung angenommen, und zugleich auch der erste Ausschussantrag.

Ich ersuche nun die Herren, welche mit dem zweiten Ausschussantrage einverstanden sind, sich zu erheben.

(Obvelja. — Angenommen.)

Der Antrag ist angenommen.

Nun bitte ich noch die Herren, welche dem dritten Ausschussantrage ihre Zustimmung erteilen, sich zu erheben.

(Obvelja. — Angenommen.)

Auch der dritte Antrag ist angenommen.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist:

19. Ustno poročilo upravnega odseka glede opustitve mitnice v Podklanci na Ribniško-Bloški cesti v cestnem okraji Ribniškem (k prilogi 70.).

19. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses, betreffend die Auflassung der Maut in der Station Podklanz an der Reifnitz-Oblaker Landesstraße im Stranbenbezirke Reifnitz (zur Beilage 70).

Poročevalec Kersnik:

Poročilu deželnega odbora imam pristaviti samo par besed. Dohodki te mitnice od leta 1887., oziroma 1888. padajo rapidno. Takrat so znašali 1307 gld. 47 kr.; leta 1889. 694 gld. 16 kr.; leta 1890. 677 gld. 80 kr.; in leta 1891. je bilo čistega doneska komaj nekaj čez 400 gld. Od leta 1892. nimam računa; leta 1893. pa je čisti dohodek na mesec povprečno znašal 8 gld. 46 kr. To je glavni uzrok, da nasvetuje deželni odbor, da se mitnica opusti. Ves promet gre na železnico in dohodek mitnice nima nobenega pomena več.

Predlagam torej:

Visoki deželni zbor naj sklene:

„1.) Mitnica v Podklanci na deželni cesti Ribnica-Bloke opusti se s 1. aprilom 1894. leta.

2.) Deželnemu odboru se naroča, končno obravnavati z okrajnim cestnim odborom Ribniškim in o tem poročati v prihodnjem zasedanju“.

**Landeshauptmann-Stellvertreter
Freiherr v. Apfaltrern:**

Wünscht jemand der Herren zu sprechen?

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

Ist nicht der Fall.

Ich bitte nun jene Herren, welche dem ersten Antrage ihre Zustimmung erteilen, sich zu erheben.

(Obvelja. — Angenommen.)

Der Antrag ist angenommen.

Ich ersuche nun die Herren, welche mit dem zweiten Antrage einverstanden sind, sich zu erheben.

(Obvelja. — Angenommen.)

Der zweite Antrag ist auch angenommen und somit erscheint dieser Punkt der Tagesordnung erledigt.

(Gospod deželni glavar Oton Detela prevzame predsedstvo. — Der Herr Landeshauptmann Otto Detela übernimmt den Vorsitz.)

Deželni glavar:

Naznanjam, da bode prihodnja seja jutri zjutraj ob 9. uri. Prosim, da se častiti gospodje poslanci zberejo točno, sicer v soboto ne bo mogoče končati zborovanje.

Na dnevni red stavljam sledeče točke:

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

Upravni odsek zboruje danes ob 5. uri popoldne, in davčni odsek danes popoldne ob 6. uri.

Sklepam sejo.

Konec seje ob 3. uri 30 min. popoldne. — Schluß der Sitzung um 3 Uhr 30 Min. Nachmittag.

