

Wir befinden uns mitten im Zeitalter der internationalen Vereinbarungen; denn Handelsverträge, Weltpostvertrag etc. sind nichts als der äusserliche Ausdruck dieser Bestrebungen. Als Zeichen der Zeit könnte man auch die berechtigten und allgemein getheilte Abneigung gegen Cartelle und Ringe bezeichnen, welche zuletzt doch nur den freien Verkehr hemmende Verabredungen sind, gegen welche bei uns sogar legislatorische Mittel angewendet werden sollen.

Es musste daher die der Regierung zugeschriebene und von ihr bis jetzt nicht dementirte Absicht, eine Transportsteuer einzuführen, im Kreise der Industriellen ein berechtigtes Aufsehen erregen, weil dies den Bruch des von unserem Handelsamte mit Glück inaugurierten Systems bedeuten würde. Einerseits Tarifreduction und anderentheils Transportsteuer; man gibt mit einer Hand und mit der anderen wird genommen. Nur wäre in diesem Falle der Finanzminister der Nehmer und dieser würde sich von anderen Gesichtspunkten leiten lassen, als sie für die Feststellung der Tarife maassgebend sind oder wenigstens sein sollen. Es würden die Forderungen einer rationellen Verkehrspolitik, welche bekanntlich mit einer guten Handelspolitik Hand in Hand geht, vielfach mit fiscalischen Rücksichten bei der Festsetzung des Steuersatzes in unlöslichen Widerspruch gerathen.

Um concreter Fälle zu erwähnen: Den durch den italienischen Handelsvertrag bedrohten Leinenindustriellen sind anlässlich der Debatte über die Handelsverträge bahntarifartige Erleichterungen als theilweise Compensation in Aussicht gestellt, ebenso soll dem durch die ungarische Tarifpolitik arg bedrängten Müllergewerbe in gleicher Weise geholfen werden. Es ist leicht möglich, dass mit der Einführung einer Transportsteuer das auf einer Seite wieder genommen wird, was auf der anderen gegeben wurde. Das biblische Gebot, dass die Linke nicht wissen soll, was die Rechte gibt, könnte sich leicht dahin verkehren, dass die Linke das wieder nimmt, was die Rechte gegeben hat.

Eine Transportsteuer ist vor allem Anderen auch irrationell. Die wenigen Sätze, mit welchen eine solche Steuer auf den Transport gelegt werden kann, werden sich den grossen Werthunterschieden der zu befördernden Güter nur wenig anpassen. Während hochveredelte Fabrikate diese Umlage kaum empfinden würden, würde sie für gewisse Zweige der Urproducte, wie z. B. für den Bergbau, insbesondere für den Kohlenbergbau von schwerer Bedeutung sein. Hier sind es über hundert Millionen Meterecentner, die jährlich zur Verfrachtung gelangen und ein noch so geringer Satz der neuen Steuer repräsentirt für die einzelnen Werke jährlich sehr grosse Beträge.

Der Kohlenbergbau würde somit von der angekündigten Maassregel in erster Reihe getroffen werden,

und eine neue Besteuerung um so schwerer empfinden, als er rücksichtlich der Ueberwälzung der Steuer auf den Consumenten mit dem günstiger behandelten ausländischen Concurrenten rechnen muss. Mit der Reform unserer grösstentheils passiven Bruderladen wachsen überdies auch die materiellen Leistungen seitens der Werke und es hat allen Anschein, dass bei dem socialpolitischen Charakter unserer heutigen Gesetzgebung diesfalls noch nicht das letzte Wort gesprochen ist.

Ein weiterer Einwurf gegen die Einführung einer Transportsteuer ist der, dass für eine solche, den Verkehr schädigende Maassnahme kein zureichender Grund vorhanden ist. Italien und Ungarn, auf welche man als Vorbilder für diese neue Steuergattung gerne hinweist, haben sie als exceptionelle Maassregel in einer kritischen Zeit ergriffen, wo hohe und chronische Deficite im Staatsbudget eine Abhilfe gebieterisch erbeischten. Vor die Wahl zwischen einem erschütterten Staatscredit und der Belastung des Verkehrs gestellt, hat man in beiden Ländern zur Transportsteuer als dem geringeren Uebel gegriffen.

Anders bei uns, die wir in Folge der vielen und hohen Consumsteuern die letzten Jahre her mit deficitlosen Budgets abschliessen. Ja noch mehr: der Rechnungsabschluss für das Jahr 1890 hat, wie wir im Reichsrathe gehört haben, mit einem Ueberschusse von 22 Millionen abgeschlossen und die Cassabestände haben nach und nach die ansehnliche Höhe von 116 Millionen erreicht.

Wie hieraus zu ersehen ist, liegen bei uns die Verhältnisse ganz anders als in Ungarn und in Italien zur Zeit der Einführung der Transportsteuer; wir haben deficitlose Budgets und erhebliche Cassaüberschüsse, somit fehlen bei uns alle jene budgetären Voraussetzungen für die Einführung einer Steuer, welche den Verkehr nicht anders als drücken müsste.

Die Industrie und in erster Reihe der Bergbau, insbesondere aber der zunächst bedrohte Kohlenbergbau dürfen wohl hoffen, dass unter solchen Umständen eine neue Belastungsprobe ihnen erspart bleiben wird.

Als Schluss dieser Betrachtungen mögen die Worte des hochverdienten Staatssecretärs v. Stephan Platz finden, an welchen der eingangs citirte Ausspruch des deutschen Kaisers gerichtet war. Stephan schloss kürzlich im deutschen Reichstage seine Ausführungen über den Weltpostvertrag mit der Variante eines bekannten englischen Wortes: „Nehmen Sie uns alle Freiheiten, aber lassen Sie uns die Verkehrsfreiheit; dann werden wir alle anderen zurück erobern.“

Unsere Industrie wünscht und hofft, dass ihr diese Verkehrsfreiheit zunächst durch keine Transportsteuer verkümmert werde.

## N e k r o l o g e.

### Director Gustav Kazetl †.

Wichtige Ereignisse auf dem Gebiete der kärntnerischen Eisenindustrie, wie die Entstehung des Blechwalz- und Schmiedewerkes in Lippitzbach des Grafen Maximilian Thaddäus Egger im Jahre 1794, des ersten Walzwerkes in Oesterreich und Deutschland, die Erbauung der vorzüglichen und vielfach nachgeahmten Holz-, Gaspuddel- und Schweissöfen daselbst im Jahre 1843, der

Graf Egger'schen Drahtfabrik zu Feistritz im Rosenthal, wo im Jahre 1840 das erste Drahtwalzwerk in Oesterreich eingerichtet wurde, und der Einführung der Lancashire-Frischerei daselbst im Jahre 1852, treten wieder lebhaft in unsere Erinnerung am Grabe eines hochverdienten Veteranen der kärntnerischen Eisenindustrie, des Directors Gustav Kazetl, der auf den erwähnten Werken durch mehr als vier Jahrzehnte in der verdienstlichsten

Weise wirkte, an der Blüthe derselben den wesentlichsten Antheil hatte und nun als Achtzigjähriger zu Klagenfurt im Ruhestande am 23. Jänner 1. J. sein thatenreiches Leben beschloss.

Gustav Kazetl war am 17. Jänner 1812 zu Dürholz in Mähren geboren. Er absolvirte von 1828 bis 1830 die polytechnischen Studien in Wien und in den Jahren 1831 und 1832 alle Fächer des Berg- und Hüttenwesens in Schemnitz.

Die Vorliebe für das Eisenhüttenwesen bestimmte Kazetl, in die Dienste des Fürsten Schwarzenberg bei seinem im oberen Murthale Steiermarks gelegenen Stahlhammerwerke in Katsch einzutreten. Er traf dort mit seinem alten Studiencollegen, vom Polytechnikum, dem nachmaligen Ministerialrath Peter Ritter v. Tunner, zusammen, unter dessen Leitung er mit mehreren jungen Fachgenossen eine tüchtige praktische Schulung durchmachte.

Anfangs 1834 trat er den Posten eines Rechnungsführers bei den gräf. v. Egger'schen Werken in Lippitzbach an, wo er im Jahre 1837 zum Verweser vorrückte und endlich am 1. Jänner 1840 die selbstständige Leitung der Frisch- und Drahtwerke zu Feistritz im Rosenthale als Director übernahm. Hier war es ihm vergönnt, seinen Namen mit unauslöschlichen Zügen in das Ehrenbuch der kärntnerischen Eisenindustrie einzutragen. Sofort schritt Kazetl an die Umgestaltung der vielfach veralteten Werkseinrichtungen und schon im Jänner 1840 gelang es ihm, das erste Drahtwalzwerk in Oesterreich in Betrieb zu setzen. In den folgenden Jahren wurde die Zahl der Feinzüge beträchtlich vermehrt und im Jahre 1847 statt der bisher üblich gewesenen Bratfrischschmiede die Kleinfrischerei und 1852 in der Drahtfabrikation das englische Verfahren eingeführt, wodurch der Draht an Aussehen und Qualität sehr gewann, und die Erzeugung der Weberkamm- und verkupferten Möbelfederndrähte begonnen.

Im Jahre 1853 folgte die Einführung der Lancashire-Frischerei und damit die vollständige Trennung des Frisch- und Schweissprocesses ebenfalls zum ersten Male in Oesterreich. Von dieser Zeit an datirt die vorzügliche Qualität der Drähte und der geringe Brennstoffverbrauch (1839 pro 1q Fertigwaare noch 6.469 m<sup>3</sup> Holzverbrauch. 1872 nur noch 2.624 m<sup>3</sup>).

Das Walzwerk wurde dann nach dem System der französischen Schnellwalzerei auf fünf Gerüste umgebaut und im Jahre 1866 die Drahtstiftenerzeugung mit 4 Maschinen eingeführt; jetzt bestehen deren 21 mit 4765 q Jahresleistung.

Als Beleg für die vorzügliche Qualität der Feistritzer Drähte mag angeführt werden, dass am 13. Juli 1872 an der Albertbremse in Lölling das Drahtseil abgenommen und in Reserve gelegt wurde, das seit 6. Jänner 1847, also durch 25 1/2 Jahre gedient hatte. Dasselbe war ohne sichtliche Verletzung, da nur die Aussendrähte durch die Leitrollen etwas abgeschliffen waren. Es hat dieses Seil auf einer 948 m langen und unter 23° geneigten Bahn in dieser Zeit 6483382 q Erze gefördert und sich 172890mal über einen Seilkorb von 3,792 m Durchmesser abgewickelt.

Als Kazetl das vierzigste Dienstjahr auf den Graf Egger'schen Werken vollendet hatte, veranstaltete der Inspector der genannten Werke, Berggrath Carl Hillinger Ritter v. Traunwald, in Verbindung mit dem berg- und hüttenmännischen Vereine für Kärnten am 4. September 1874 zu seiner Ehrung eine würdige Gedenkfeier in Klagenfurt, bei welcher Gelegenheit dem hochverdienten Jubilar durch ersteren ein werthvoller, künstlerisch ausgeführter Ehrenbecher, durch letzteren ein Album mit den Photographien der Vereinsmitglieder überreicht wurde.

Auch die staatliche Anerkennung fehlte ihm nicht, indem er durch die Verleihung des Ritterkreuzes des Franz Joseph-Ordens ausgezeichnet wurde. Die Verdienste Kazetl's sind um so höher anzuschlagen, als das von ihm geleitete Feistritzer Werk vielfach mit der Ungunst der natürlichen Verhältnisse zu kämpfen hat; 20 km von der nächsten Bahnstation Klagenfurt entfernt, ist dasselbe für diese Strecke sowohl hinsichtlich der Zufuhr der Rohmaterialien als der Abfuhr der Producte auf die theuere Achsfracht angewiesen. Ueberdies ist die Wasserkraft klein und unzuverlässig, auch mineralischer Brennstoff zu annehmbarem Preise nicht zu beschaffen. Nur dem Genie und der unermüdeten Thätigkeit Kazetl's konnte es gelingen, dieses Werk auf jene bedeutende Stufe zu heben, welche dasselbe heutzutage noch einnimmt.

Noch einige Jahre widmete Kazetl seine Kräfte dem Betriebe seiner Schöpfung, bis diese endlich, nach dem natürlichen Laufe der Dinge, versagten, und namentlich sein Augenlicht immer

schwächer wurde. Allseitig geachtet, zog er sich nun in den wohlverdienten Ruhestand nach Klagenfurt zurück, die Sommermonate auch theilweise auf seinem Landsitze in Pörschach zubringend, immer aber noch an den neuen Ereignissen auf fachlichem Gebiete lebhaften Antheil nehmend. Aus dem zeitlichen gieng er auch dort, wenige Tage nach seinem achtzigsten Geburtstage in den ewigen Ruhestand ein, hoch geehrt von seinen zahlreichen Freunden und Fachgenossen und ehrenvoll in ihrem Gedächtnisse fortlebend. R. i. p. E. P.

### Louis Freiherr Haber von Linsberg †.

Am 27. Jänner 1. J. starb in Wien Louis Freiherr Haber von Linsberg, Mitglied des österr. Herrenhauses, Comthur des Franz Joseph-Ordens etc. etc., in seinem 88. Lebensjahre. Dass der Dahingegangene zu unseren Fachgenossen zählte, ist Vielen erst durch die in den Tagesblättern veröffentlichte Schilderung seines Lebenslaufes bekannt geworden. Dass er es aber auch sein Leben lang mit Herz und Sinn gewesen, wengleich er sich mit der Ausübung des Berg- und Hüttenwesens persönlich nicht befasste, davon geben zahlreiche montanistische Unternehmungen Zeugniß, die er in's Leben gerufen und an denen er mit seltener Ausdauer und Hingebung, mitunter sogar unter Aufwand von bedeutenden finanziellen Opfern gelang, bis sie, gleich seinen übrigen hervorragenden Schöpfungen auf industriellem Gebiete, in die Bahnen einer dauernden gesicherten Zukunft einlenken konnten.

Baron Haber v. Linsberg wurde in Carlsruhe als Sohn des dortigen Hof-Banquiers v. Haber geboren; er studirte in Göttingen, widmete sich den montanistischen Studien und absolvirte die Bergakademie in Freiberg. Nach Oesterreich kam er im Jahre 1849; sein richtiger Scharfblick erfasste sofort den Aufschwung, den Industrie, Verkehr und Handel hier nehmen mussten, und in rascher Aufeinanderfolge entstand, theils unter seiner unmittelbaren Leitung, theils unter seiner umsichtigen Mitwirkung eine Reihe von für die volkswirtschaftliche Entwicklung unserer Monarchie hochwichtigen Unternehmungen, Bahnen und Geldinstituten.

Auf montanistischem und industriellem Gebiete überhaupt sind hier zu nennen: Der Westböhmisches Bergbauverein, der Kronstädter Bergbau- und Hütten-Actien-Verein, die Kohlen- und Cokeswerke zu Gottesberg, die Oberbayerische Kohlenwerks-Gesellschaft zu Miesbach, die Kohlenbergbau-Gesellschaft zu Rossitz, die chemisch-metallurgische Fabriks-Gesellschaft in Aussig, die Locomotivfabriks-Gesellschaft in Florisdorf, die Zuckerfabrik in Libnowes u. s. w. Einen hervorragenden Antheil hatte er auch an der Gründung verschiedener volkswirtschaftlicher Vereine, von denen hier hervorgehoben werden: Der Verein der österr. Zuckerfabrikanten und der Verein der Montan-, Eisen- und Maschinen-Industriellen in Oesterreich, in welchem letzterem er von dessen Gründung ab (1875) bis zu seiner im Jahre 1888 wegen Kränklichkeit erfolgten Resignation die Stelle eines Vicepräsidenten bekleidete.

Auf dem Gebiete des Verkehrs betheiligte sich Louis v. Haber, welcher inzwischen wegen seiner hervorragenden Verdienste um das Staats- und Gemeinwohl (im Jahre 1869) in den österr. Freiherrnstand erhoben worden war, an der Gründung der Theiss-Eisenbahn, der böhmischen Westbahn, der ersten Siebenbürger Eisenbahn, der Nordwestbahn, der Elbethalbahn und der Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, und auf dem Gebiete des Bankwesens stand er Pathenstelle bei der Gründung der österr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe, der Allgem. österr. Bodencreditanstalt und des Wiener Bankvereines.

Im Umgange liebenswürdig und leutselig gegen Jedermann, bethätigte er vor Allem jederzeit seine Sympathie gegenüber seinen engeren montanistischen Fachgenossen und blieb ihnen bis an sein Lebensende ein treuer Berather, ein edler Freund und Gönner. In dem Verkehre mit ihnen fühlte er sich so recht heimisch und nannte sich mit Stolz einen der Ihren. Wir erfüllen darum nur eine ihm gebührende und uns ehrende Pflicht, wenn wir seiner in diesen Blättern gedenken. Auch wir blicken mit Stolz auf ihn als einen der Unseren, denn hervorragend in jeder Beziehung ist, was er während seiner langen segensreichen Lebens-Laufbahn geleistet hat; — und darum rufen wir ihm zu seiner letzten Grubenfahrt ein tiefempfundenes „Glück auf“ nach. E. H.