

**Uredništvo**  
**in upravnništvo:**  
Kolodvorske  
ulice šte. 16.  
Z urednikom se  
more govoriti  
vsak dan od 11.  
do 12. ure.  
Rokopis se ne  
vračajo.  
**Inserati:**  
Šeststopenjska petit-  
vrsta 4 kr., pri  
večkratnem po-  
navljanju daje se  
popust.

# Ljubljanski List

**Velja**  
za Ljubljano  
v upravnništvo:  
za celo leto 6 gl.,  
za pol leta 3 gl.,  
za četrt leta 1 gl.  
60 kr., na mesec  
60 kr., pošiljatev  
na dom velja me-  
sečno 9 kr. več.  
**Po pošti velja**  
za celo leto 10 gl.,  
za pol leta 5 gl.,  
za četrt leta 2 gl.  
60 kr. in za jeden  
mesec 85 kr.

večerna priloga deželnemu uradnemu časniku.

Izhaja vsak dan razen nedelj in praznikov ob 5. uri zvečer.

Štev. 102.

V Ljubljani v sredo, 2. julija 1884.

Tečaj I.

## Ljubljansko mesto in vožne di- rekcije državnih železnic.

Novi organizacijski statut za državne železnice vzbudil je po avstrijskem novinarstvu živahne razprave, katere se pa nikakor ne ujemajo gledé svoje vsebine in tendence. Dunajska glasila nemško-liberalne stranke se večidel delajo, kakor da bi bili Bog zna kako zadovoljni z centralističnim značajem nove uredbe, le „N. fr. Pr.“, katera je tudi dandanes še najresnejši organ naših protivnikov, zabavlja na vse pretege. Ona vidi v dotičnem statutu zmago federalističnih idej ter ga naravnost imenuje „fundamentalni členi, prestavljeni v železnično stroko“. Izmed slovenskih listov so se česki, na čelu jim praška „Politik“, s prva nepovoljno izražali o novih določbah, toda njih protivje se je uže deloma potolego, — in kar se čuje iz vplivnih galiških listov, kaže jasno, da Poljaci dobro uvidevajo obširno področje, katero je država izročila okrajnim vožnim direkcijam, ter ocenjajo pridobitve, izvirajoče iz nove organizacije deželam državnih železnic.

In v istini se nikakor ne dá tajiti, da je novi statut važen delokrog odmeril okrajnim direkcijam. Pravo je zadel dunajski dopisnik krakovskega „Czasa“, primerjaje jih namestništvom v politični upravi. One določajo o najvažnejših poslih železničnega službovanja, o vožnji, o delavnicah in njih službi ter gospodarijo z železničnim materijalom. Jako važna je tudi določba, da okrajne direkcije razpisujejo in oddajajo skoraj vsa potrebna zakladanja, da se pa morajo ozirati v prvi vrsti na obrtnost in prvotno produkcijo dotičnega železničnega okraja. Ni čuda tedaj, da si vsako mesto želi, biti izbranim sedežem novega železničnega urada in da je zelo neljubo dirnilo Slovence, da se ministerstvo pri tej priliki ni moglo ozirati na kranjsko stolnico, ljubljansko mesto. Kajti po ukazu trgovskega ministra se bodo ustanovile okrajne vožne direkcije na Dunaji, v Linci, Inomostu, Beljaku, Budjevovicah, Plznu, Pragi, Krakovi,

Levovu, v Pulji in Spljetu. Dobro štetih najst imen, a zamán iščeš med njimi glavno mesto slovenskih pokrajin!

Vender bi sigurno krivico delali vrhovnemu osrednjemu organu naših železnic, ako bi to preziranje pripisavali neki animoznosti zoper slovenski živelj. Pri razdelitvi uradnih sedežev za dotične okrajne direkcije bil je brzkone merodajen trojni ozir, trgovinska (oziroma pri Pulji vojaška) važnost posameznih mest, njih lega v omrežji državnih železnic, ter posebne okolnosti, zadevajoče zdravstvene razmere, potrebne prostore za urade in stanovanja itd.

V našem slučaju je šlo za to, da se ministerstvo odloči med Beljakom in Ljubljano. Voliti med njima ni bilo tako lahko. Beljak, cvetoče trgovinsko mesto uže v srednjem veku, leži v vozlišči treh železnic, kajti tam se križa državna (preje Rudolfova) železnica z ono progo južne železnice, katera iz Maribora drži v Franzensfeste, ter posredno z ono, katera se pri Trbižu odcepi od državne črte in potnika po stari trgovinski cesti popelje s Koroškega v sosedno Italijo; poleg tega je trebalo pomisliti, da ima Beljak dokaj ugodno lego v osredji dotičnega okraja. Toda če primerjamo naravne prednosti ljubljanske lege z onimi, katere govore za Beljak, če pomislimo, da državna železnica baš v ljubljanski ravnini zadeva prevažno trgovinsko cesto, katera veže Dunaj z jadranskim morjem, če se oziramo na število prebivalcev, na živahni promet in napredujočo obrtnost naše Ljubljane, — mogli bi trditi, da ima Ljubljana vsekako večjo pravico, biti uštetá med sedeže vožnih direkcij nego njen koroški tekmeč, mesto beljaško. Niti to nas ne bo motilo, da sedaj državna železnica v Ljubljani neha, ter da je vsled tega naše mesto na periferiji železničnega omrežja, — kajti uverjeni smo, da bode prej ali slej, nadejamo se, prav v kratkem, se morala graditi dolenska železnica, katera se bode sigurno prevzela v državno upravo, — in potem postala bode tudi Ljubljana neko osredje za državne proge. Ker tedaj ne najdemo zadržkov v trgovinskem pomenu in zemljepisni legi, iskati jih

moramo v lokalnih razmerah našega mesta. Tú pa jih bodemo našli brez posebnih težav!

Čisto naravno je, da imajo vsi večji železniški uradi mnogoštevilen uradniški aparat na razpolaganje. Uže pri razmerno majhnih sedanjih prometnih uradih v Steyru in Beljaku bilo je nastavljenih po več kot 50 uradnikov. Ako pa uvažamo, koliko imenitnih agend se je sedaj odmerilo veliko večjim okrajnim vožnim direkcijam, potem se ne bodemo motili, ako njih uradniško osobje z vsemi strežaji, delavci in pomagači cenimo na več stotin osob. Za to mnogobrojno osobje, za vse te rodbine, urade itd. pa treba stanovanj — in odkod bi jih vzeli v Ljubljani? Ne dá se tajiti, da imamo uže dandanes jako občutljivo pomanjkanje pripravnih stanovanj v našem mestu. Pomislimo sedaj, da mora vsaj uradniško osobje stanovati večinoma blizu kolodvora, da bi uradi na vsak način ravno tam morali imeti svoje prostore, in predložimo si potem mirno in hladnokrvno samo to vprašanje: Odkod pripravne uradniške prostore, odkod dostojna zasebna stanovanja? Ako bi ministerstvo danes našem mestu naklonilo okrajno železnično ravnateljstvo, za Boga, ne vedeli bi, kam ž njim, in naposled morali bi barake graditi za uradnike, delavci pa in sluge prenočevali bi na prostem, kakor ercegovski hajduki. V tem oziru je veliko napako storil mestni zastop, kateri se je lansko leto mimogredé enkrat baval s tem vprašanjem. Sklenil je peticijo ter mislil, da je z nekoliko lepih besedij uže rešena njegova naloga. Predlog, sicer po svoji ideji vse hvale vreden, ga je bil iznenadil, on ni bil pripravljen nanj, in k vsej nesreči ga niti oddal ni v posvetovanje kakemu odseku. Ako bi tedaj mestni zastop takoj se polastil tega vprašanja, ako bi, oziraje se na velike koristi, katere donáša tako važen urad dotičnemu kraju, izrekel svojo pripravljenost, na mestne troške, iz posojilnega zaklada zidati potrebna poslopja ter jih v najem dajati državnemu erarju in železničnim uradnikom — ako bi se tedaj odpravil nedostatek gledé stanovanj — uverjeni smo, da

## Listek.

### Dogodek na Michiganskem jezeru.

(Zlatorodov.)

Bil je mrzel večer v oktobru. Debela megla je širila se in valila nad Michiganskim jezerom, čigar peneče valove je hud veter gnal proti jugu.

Skozi meglo se je slišalo enoglasno neprijetno zvonjenje. Prihajalo je to svarilno znamenje od parnika, ki je skozi meglo plul na jug. „Leviathan“, tako je bilo ime velikemu temu parniku, je šel iz Buffala v Chicago. Na krovu je bilo 200 potnikov, največ irskih in nemških naseljencev, ki so bili v podkrovu. Razen tega je bilo po parnikovih prostorih porazmeščenega blaga, mnogo zabojev in 150 sodov petroleja, ki je svoj predirni duh pošiljal po vsem brodu.

Med ljudmi na brodu v podkrovu bil je tudi mlad mehanik iz Slovenske, ki je šel na novi svet, da bi v kakem večem mestu ameriškem našel ugodno polje, svojim obilim zmožnostim. Bil je ta mladenič Janko Samonožnik, zale, prikupljive postave, inteligentnega izgledanja, čedno oblečen, ki se je prav dobrodejno odlikoval od marsikaterega potnika, ki so bili deloma surovi cunjasti tepci.

Nekatere skupine so kartale, pa so tako vriščale in prepirale se, da je manjkalo malo do velicega pretepa. Mlademu možu se je studilo to počenjanje, torej zapusti zaduhli, z ljudmi prenapolnjeni podkrov, pa gre gori na krov. — Spodej ob straneh bila je odprta galerija, kjer so mogli kajitni potniki dihati sveži zrak, če se jim je ljubilo. Nekaj gospá je moglo biti tamkaj, ki jih pa Samonožnik ni videl, ker mu jih je skrivala lesena pregraja. Razločeval je ženske glasove, ki so se pritoževali nad grdim smradom petrolejevim. Pa res je bil petrolejev vonj zmeraj hujsi in neprijetniši. Naposled se je moglo to čudno zdeti tudi brodovim oficirjem. Kapitan dá po-

velje, naj se pogleda v doljeni prostor, če je blago še v svojem pravem skladu.

Ko odpró vrata, zakadi se debel, dušeč dim prestrašenim ljudem nasproti. Blago v brodu je gorelo. Petrolej se je bil užgal po nesrečnem pripetljaju. Vročina je bila uže raznesla nekoliko sodov, in goreča tekočina se je razlila kakor strašna ognjena kača po prostoru. Ko yankeejski kapitan to vidi, takoj spozna, da „Leviathan“ je izgubljen. Hitro dá vrata zapreti in zadelati, da bi pritekajoči zrak ognja še bolj ne razširjal. Gasiti požar, to nikomur ni prišlo na um, bilo bi tudi vse zastonj; zdaj je veljalo strašno nesrečo le kolikor moči ustavljati.

Med tem se je po bliskovo po ladji raznesla novica o strašni nesreči. Potniki prideró iz podkrova gori na krov, zgrajajo, kriče in napravljajo vseobčno zmešnjavo. Grozno je bilo slišati ihtenje, jokanje in stokanje žensk in otrok.

Le dva čolna sta bila na palubi, noseča še ne 80 ljudij, če so se dobro stisnili. Spusté ju v vodo, ko je bil parostroj delati prenehal.





