

# Laibacher Zeitung.



Pränumerationspreis: Mit Postversendung: ganzjährig fl. 15, halbjährig fl. 7.50. Im Comptoir: ganzjährig fl. 11, halbjährig fl. 5.50. Für die Zustellung ins Haus ganzjährig fl. 1. — Inzerionsgebühr: Für keine Inserate bis zu 4 Zeilen 25 kr., größere per Zeile 6 kr.; bei öfteren Wiederholungen per Zeile 3 kr.

Die «Laibacher Zeitung» erscheint täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Die Administration befindet sich Congressplatz Nr. 2, die Redaction Herrngasse Nr. 8. Sprechstunden der Redaction täglich von 10 bis 12 Uhr vormittags. — Unfrancierte Briefe werden nicht angenommen und Manuscripte nicht zurückgestellt.

## Ämtlicher Theil.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. August d. J. dem außerordentlichen Professor der Geburtshilfe und Gynäkologie an der Universität in Graz Dr. Ernst Börner in Anerkennung seiner verdienstlichen Thätigkeit im Lehramte das Ritterkreuz des Franz-Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. August d. J. den außerordentlichen Professor an der Universität in Wien Dr. Karl Freiherrn von Rokitsansky zum ordentlichen Professor der Geburtshilfe und Gynäkologie an der Universität in Graz allergnädigst zu ernennen geruht.  
Gautsch m. p.

Heute wird das VII. Stück des Landesgesetzblattes für das Herzogthum Krain ausgegeben und versendet. Dasselbe enthält unter

Nr. 9 die Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 28. Juli 1892, Z. 8776, womit die Cholera-Instruction (Kundgemacht unter dem 13. August 1886, Z. 2383, pr. L. G. Bl. Nr. 18) republiciert wird.

Von der Redaction des Landesgesetzblattes für Krain.  
Laibach, 24. August 1892.

## Nichtamtlicher Theil.

### Die Verkehrsgestaltung auf der Südbahn.

Wie wir vor einiger Zeit mitgetheilt, hatten die Südbahn-Aktionäre in Süddeutschland gegenüber der in Aussicht stehenden Verstaatlichung dieser Bahn «zur Wahrung ihrer Interessen» eine weitgehende Agitation eingeleitet, und waren es namentlich zwei Organe, in denen diese Bewegung zum Ausdruck gelangte, die Müncher «Allgemeine Zeitung» und der Frankfurter «Actionär».

Selbstverständlich widmen diese «Führer» der weiteren Entwicklung der Dinge nach wie vor ihr unausgesetztes Augenmerk, und verdient in dieser Beziehung namentlich ein in der letzten Nummer des Frankfurter Blattes erschienener Artikel, der sich mit der Verkehrsgestaltung auf der Südbahn in der nächsten Zeit beschäftigt, unter den gegenwärtigen Verhältnissen besondere Beachtung. Wir reproducieren daher denselben, bloß mit Hinzufügung der Schlüsselstelle, in Nachstehendem:

### Gewisselton.

#### Das Lehrbuch „Prirodopis za ljudske in meščanske šole“\* und der naturgeschichtliche Unterricht an der Volksschule.

Das vorliegende Buch empfiehlt sich durch schöne Ausstattung, durch zweckmäßige Auswahl des Lehrstoffes, durch rationelle Behandlung desselben, endlich durch klare, sachgemäße Diction. Dem Buche sieht man es an, daß sein Verfasser auf das Beste darüber unterrichtet ist, was an unseren Volksschulen im Unterrichte aus der Naturgeschichte vom Lehrer geleistet, was vom Schüler gefordert werden kann.

Vielfacher Art sind die Anforderungen, die man an ein gutes Lehrbuch stellt, und sie steigern sich aus leicht begreiflichen Gründen, je niedriger die Classe für die das Buch bestimmt ist. Man täuscht sich in dieser Beziehung sehr oft, indem man glaubt, daß man nur einen Griff in die Literatur zu thun brauche, um ein brauchbares Buch zusammenzustellen. Große Belesenheit und Kenntniss der einschlägigen Werke ist wohl vor allem nothwendig, aber noch nicht ausreichend. Der Verfasser muß mehr sein als ein tüchtiger Fachmann, er muß ein tüchtiger Schulmann sein mit pädagogischem Takt und geschultem Blick, der im betreffenden Gegen-

Die Ausweise über die Einnahmen der österreichischen Südbahn lauten in der letzten Zeit wieder günstiger, und speciell in den zwei letzten Wochen sind bedeutende Plusziffern gegenüber dem Vorjahre erzielt worden. Diese Erscheinung verdient umso mehr Beachtung, als fast alle österreichischen Eisenbahnen gegenwärtig unter einer empfindlichen Verkehrs-Depression zu leiden haben und die Südbahn gewissermaßen eine Ausnahmstellung einnimmt. Nach den provisorischen Ausweisen, welche die Verwaltung veröffentlicht, betragen die Einnahmen der Gesellschaft in den verfloßenen 31 Wochen dieses Jahres 22,120,428 fl. Im Vorjahre zeigten die provisorischen Ausweise für dieselbe Periode eine Einnahme von 22,333,969 fl., so daß sich zu Ungunsten des laufenden Jahres nur noch eine Differenz von 213,541 fl. ergibt.

In den Ausweisen der Gesellschaft ist das Minus jedoch wesentlich höher, nämlich mit 608,961 fl. angegeben, was sich durch die Praxis der österreichischen Bahnen erklärt, zur Vergleichung nicht die provisorischen, sondern die definitiv richtiggestellten Vorjahrseinnahmen heranzuziehen. Man kann also wohl sagen, daß die Einnahmen der österreichischen Südbahn sich bisher auf der Höhe des Vorjahres gehalten haben, was deshalb von Bedeutung ist, weil heuer im ersten Semester zu reducierten Tarifen verfrachtet worden ist, während im Jahre 1891 diese reducierten Tarife erst im Juli in Kraft traten. Damit glauben wir auch zunächst die höheren Einnahmen der letzten Wochen erklären zu sollen. Der Verkehr als solcher war auch im ersten Semester d. J. lebhafter als im Jahre 1891, aber wegen der billigeren Tarife konnte dies in den Einnahmen nicht zum Ausdruck kommen; jetzt, wo die Vergleichung auf Basis derselben Frachtsätze erfolgt, tritt der Verkehrsaufschwung auch in den Einnahmen sichtbar zutage.

In einzelnen Blättern ist die Vermuthung ausgesprochen worden, daß die großen Plusziffern der letzten zwei Wochen nur als zufällige zu betrachten seien, herbeigeführt dadurch, daß die Tiroler Linie der Südbahn die Function einer Hilfsroute für die gestörte Arlberglinie übernommen habe. Ein Blick auf die Landkarte dürfte jedermann darüber belehren, daß da etwas ganz Unmögliches behauptet wird. Die Tiroler Linie der Südbahn geht von Kufstein über Innsbruck, Bozen und Trient nach Ala, um dort Anschluß an die italienischen Bahnen zu finden. Die Hilfsroute müßte also den kolossalen Umweg über Verona und Mailand machen, der sich wohl kaum rentieren könnte. Als

stande längere Zeit Unterricht erteilt und sich für diese Alters- und Bildungsstufe warm interessiert und ihr Bedürfnis genau kennen gelernt hatte. Ein solcher erst kann ein Buch bieten, dem man es ansieht, daß es nicht am Schreibtische nüchtern zusammengestellt wurde, sondern aus klarer Erkenntnis des Zweckes und aus pietätvoller Hingebung für das vorgesteckte Ziel erwuchs. Prof. Hubads Lehrbuch genügt im hohen Grade den Anforderungen, die man an ein gutes Lehrbuch stellen kann.

Der erste Theil enthält die Naturkörper der Heimat. Die Heimat muß dem Schüler vor allem bekannt werden. Woher soll sonst die Liebe zur Heimat, zum Vaterlande kommen, wenn in der Jugend nicht schon ein lebendiges Interesse dafür erweckt wird, und dieses kann nur durch eingehende Beschäftigung mit dem hervorgerufen werden, was der heimatische Boden hervorbringt. Der Schüler soll nicht nur jene Naturkörper kennen lernen, die von Einfluß sind auf Wohl und Wehe des Menschen, die ihm Nahrung, Kleidung, Wohnung und andere Bedürfnisse liefern, sondern auch jene, die seine Bequemlichkeit, seine Gesundheit, sein Leben schädigen und seine Erzeugnisse vernichten.

In den ersten Unterricht bezieht der Verfasser die Beschreibung derjenigen Eigenthümlichkeiten, welche durch unmittelbare Beobachtung von den Schülern erkannt werden können: Größe, äußerer Bau und Farbe im ganzen und der einzelnen Haupttheile im besondern; dann folgen die hauptsächlichsten Lebenserscheinungen: die Ernährungsweise, Sorge für die Jungen, Kraftäußerungen und sonstige Eigenthümlichkeiten und der

Hilfsroute für die gestörte Arlbergverbindung vermag nur die Linie über München in Betracht zu kommen, nicht aber die Südbahnstrecke, welche durch die Verkehrsstörung auf der Arlbergbahn eher leiden muß, weil sie dieser aus Ungarn und den Alpenländern bedeutende Frachtmengen zuführt. Es ist ganz unbegreiflich, weshalb man sich so sehr bemüht, für die Verkehrsbelebung auf der Südbahn irgend eine aparte Erklärung zu finden, und weshalb man sich nicht lieber mit der sehr naheliegenden Möglichkeit einer stärkeren Frachtenbewegung genügen läßt.

Daß die österreichische Südbahn die Elemente einer bedeutenden Prosperität in besonderem Maße in sich trägt, haben wir schon zu wiederholtenmalen dargelegt, und das ist auch der hauptsächlichste Grund, weshalb wir ungeachtet aller finanziellen Calamitäten die Zukunft der österreichischen Südbahn günstig beurtheilen. Speciell für den Rest des heurigen Jahres glauben wir aus mehrfachen Gründen einen großen Aufschwung prognostizieren zu dürfen, wie wir denn überhaupt der zukünftigen Entwicklung dieses Unternehmens durchwegs vertrauensvoll entgegensehen. In erster Linie müssen wir der Aussichten des Getreide-Exports erwähnen. In der Getreide-Export-Enquête, welche vor einigen Wochen in Budapest stattgefunden hat, ist constatirt worden, daß längs der ungarischen Südbahnlinien die Ernte ungewöhnlich günstig ausgefallen sei und daß der Export sich daher voraussichtlich über die Linien der Südbahn nach der Schweiz und Süddeutschland bewegen werde. Da die Druscharbeiten in Ungarn noch nicht beendet sind, so ist die Getreideausfuhr noch nicht in Fluß gerathen, aber im Monate September wird sich dieselbe in den Einnahmen der Südbahn bereits bemerkbar machen.

Der zweite Umstand, auf welchen wir die Aufmerksamkeit lenken wollen, ist der Fassauben-Export. Die Ausfuhr von Fassauben über die Häfen von Triest und Fiume gehörte stets zu den einträglichsten Transporten der Südbahn. Bis zum Jahre 1890 war der Fassauben-Verkehr der Südbahn in stetigem Aufschwunge begriffen. Er betrug 1885 1.33, 1886 1.182, 1887 1.473, 1888 1.654 und 1889 1.821 Millionen Metr. Im Jahre 1890 trat plötzlich ein intensiver Rückschlag ein, indem das beförderte Frachtenquantum auf 0.925 Millionen Metr., also um die Hälfte zurückgieng. Auch im vergangenen Jahre wurden bloß 0.984 Millionen Metr. Fassauben befördert. Dieser sehr empfindliche Ausfall war hauptsächlich durch zwei Umstände herbeigeführt worden, einmal durch die Con-

Ruzen und Schaden der einzelnen Individuen. Jedes Kind wird die Aeußerungen eines Gemüthslebens bei Thieren mit dem lebhaftesten Interesse verfolgen, und sollte es dadurch nicht selbst gemüthlich angeregt werden? Sieht das Kind den Fleiß der Biene, hört es von der Sorgfalt der Vögel für die Eier und Jungen, sollte das ohne Wirkung auf sein Gemüth sein? Wenn das Thier so thätig für das Gemeinwohl wirken kann, wird das nicht für den intelligenten Menschen umso mehr Pflicht und Beruf sein? Wie vielfach sind die Beziehungen der Pflanzen und der Gesteinswelt zum Culturleben! In jedem Falle fühlt das Kind das Gemüth gefangen von edler Freude an dem Reiche der Natur, das so vielfach frohe Gefühle erweckt.

Bei voller Würdigung des Umstandes, daß das fortwährende Berggliedern, Schematisieren und Systematisieren (was vom Lehrplane auch erst auf der dritten Stufe gefordert wird) bald langweilig wird und den Natursinn tödtet, berührte der Verfasser bei der Beschreibung der einzelnen Individuen nicht nur Züge aus dem Leben, die zur Bedeckung des Interesses dienen, sondern auch eine Fabel oder Sage, ein Gedicht oder eine Legende. Der Heranziehung ästhetischer und ethischer Momente und möglicher Berücksichtigung des sinnigen und innigen Verkehrs mit der Natur, wie er sich im Sagen-, Märchen- und Liederschatze unseres Volkes ausdrückt, wird in der Volksschuleraziehung eine ganz besondere Berechtigung nicht gut abgesprochen werden können. Die Bewahrung solcher in unserem Volkscharakter hervorragenden Züge muß als eine Hauptaufgabe der Bildung im nationalen Sinne betrachtet

\* «Prirodopis za ljudske in meščanske šole» v treh delih. Spisal J. Hubad, c. kr. gimn. profesor. I. del. 70 kr. V Ljubljani. Natisnila in založila Ig. pl. Kleinmayr & Fed. Bamberg.







