

voljno pod pravim imenom kupuje. Prevara je samo takrat, ako se taka roba v trgovini vriva pod imenom kava, zlasti ako se ona še naziva „zdravstvena kava“.

Za surogate jemljo zlasti korenje od cikoriije (navadnega regrata), pese, korenja, repe, potem plodove in semena naših žitaric, smokev, kostanja in žira. Mej vsemi surogati zavzema nedvomno cikoriija prvo mesto. S početka so trgovci skrivaje cikoriijo mešali v zmljeto kavo, a kmalu je ona stopila očito na dan, in danes napravljajo po tvornicah na milijone kilogramov cikoriije. Ljudje kupujejo rajše slabejšo kavo, ne znajo je tudi povsodi žgati in kuhati, potem pa za trdno verujejo, da jim cikoriija kavo popravlja.

Cikoriija raste po naših tratinah. Kedar se cikoriija na obdelanem polju vzgaja, omesni in odebeli jej koren. Ta rastlina je dveletna kakor repa. Prvo leto razvija svoj koren, a drugo leto še le cvete in donese plod. Korenje se že prvo leto na jesen poruje, osnaži in na drobne kosce razreže in potem posuši. Za izdelavanje najfinejše robe jemljo samo korenje od cikoriije, za slabejšo in cenejšo robo pa jemljo še drugih reči.

Kedar je korenje posušeno, praže je v velikih kotlih toliko časa, da postane rujavkasto. Sprazeno korenje potem zmeljejo, presejejo in spravijo v papirnate zamotke. Tako pripravljena cikoriija ni še za trgovino dozorela. Zamotke postavijo v klet, katero z vodo paro polnijo, in morajo tu tako dolgo ležati, dokler se popolnoma ne nasičijo z vlago, in cikoriija ne postane popolnoma gnjecava. To dozrevanje nima drugega namena razen tega, da roba postane težja, in ljudje so na tako gnjecavo cikoriijo tako navajeni, da suhe še kupovati ne bi hoteli.

Za vsako in najboljšo cikoriijo je denar zavržen, ker v njej ni niti jednega dobrega svojstva, ki je od prave kave zahtevamo. Jedino kar bi se dalo v zagovor čiste cikoriije reči, je to, da ni škodljiva. No v trgovino prihaja tako malo čiste cikoriije, da je moralo francosko ministerstvo izdati svojim uradnikom napotke, kako naj preiskavajo pokvarjeno cikoriijo. V cikoriijo mešajo pesek, prst in vsake druge reči, ena prevara se drži druge. Mali trgovec kvari zmljeto kavo s cikoriijo. Tvorničar cikoriije kvari zopet svojo cikoriijo z beneškim „bolusom“ (rujavkasto, rudečkasto zemljo). Delavci, kateri kopljejo bolus, mešajo vanj zmljeto opeko, ker je cenejša, tako da naposled človek zemljo kupuje mesto kave.

Izdelovanje cikoriije je danes v Evropi jako razvito. S tem se bavijo poglavito pojedini kraji v Nemškej, severnej Francoskej in Belgiji. V Francoskej se na leto potroši do 8 milijonov $\frac{1}{2}$ cikoriije, a v malej Belgiji do 10 milijonov. Preko Hamburga in Antwerpena zvozijo vsakega leta ogromno množino cikoriije v Ameriko, in tako mora zemlja, v katerej rodi toliko obilje kave, kupovati za drag denar surogat brez cene in vrednosti.

(Dalje prihodnjič.)

Politične stvari.

Deželni zbor kranjski.

Poročilo

železničnega odseka o deželnega odbora poročilu glede poročstva čistega dohodka za dolenjske železnice (k prilogi 53).

Visoka zbornica!

Deželni odbor je v prilogi 53. predložil načrt zakona, ki obsega v šestih členih določbe „o poročstvu čistega dohodka za Dolenjske železnice“.

Pomen predloženega zakona bil bi ta, da se sklep visoke zbornice, po katerem se ima dežela pri zgradbi Dolenjskih železnic udeležiti z nakupom glavinskih delnic za 500.000 gld. popolnoma odstrani in da se udeležba dežele edino le omeji na poročstvo, s katerim se peča predloženi načrt zakona.

Po nagibnem poročilu, dodanem vladni predlogi o državnem zakonu, zadevajočem zgradbo Dolenjskih železnic, določil se je za omenjeno zgradbo efektiven stavbinski kapital 10 milijonov. Od te glavnice prevzela je država 2 milijona 500.000 gld., koje hoče v letnih obrokih od leta 1892. naprej donášati. Ostalih 7,500.000 gld. pa se je imelo pokriti pred vsem z izdajo glavinskih delnic kojih je imela dežela Kranjska prevzeti za efektivno $\frac{1}{2}$ milijona gld., drugi interesenti pa istotako vsaj za 600.000 gld. Vsa ostala stavbinska glavnica imela se je pripraviti z izdajo 4% prioritetnih titrov.

V državnem zakonu pa se glede naše dežele še druga eventualiteta v ozir vzame. To se pravi, deželi Kranjski se prepušča, da prevzame ali za $\frac{1}{2}$ milijona glavinskih delnic, ali pa da prevzame primerno garancijo za obrestovanje in razdolžitev prioritetnih zadolžnic in oziroma prioritetnih akcij. Deželni odbor predlaga sedaj v soglasji s konsorcijem, da naj se dežela Kranjska poprime v državnem zakonu jej ponudene druge eventualitete in da naj v ta namen prevzame poročstvo za obrestovanje in za razdolžitev prioritet. V to svrho predlaga toraj, da naj se odobri načrt zakona, kakor je tiskan v prilogi 53.

Kakor kaže državni zakon z dne 6. junija 1890, sta vlada in državni zbor načeloma bila prepričana, da se ima za zgradbo dolenjskih železnic pridobiti celih 10 milijonov stavbinske glavnice in da bi zgradba, dokler ni pridobljenih 10 milijonov za stavbinske namene, ne bila ugotovljena in oziroma na tisto reelno podlago postavljena, na kateri naj bi se izvršila, če naj se hočejo uresničiti želje, s kojimi je to zgradbo cela dežela od pričetka spremljevala ter jo še sedaj spremlja. Že ob roki dotičnega državnega zakona nam je toraj načeloma ostati pri stavbinski glavnici 10 milijonov gld. av. velj. Ako bi sedaj dežela prevzela v državnem zakonu omenjeno poročstvo, potem bi se pokrila stavbinska glavnica pred vsem s tistimi glavinskimi delnicami, koje prev-

zamejo država in interese in za katere bi se stržilo vsaj efektivne 3,100.000 gld. Po tem takem ostane še 6,900.000 gld. stavbinske glavnice, katera se ima pridobiti, bodisi z izdajo prioritetnih zadolžnic, bodisi v drugi vrsti z izdajo prioritetnih delnic. Deželni odbor, in oziroma konzorcij pa predlagata, da naj se prioritet izda okroglo za 7,000.000 gld., ki naj bi se amortizovale v 75 letih, med tem pa v zmislu državnega zakona z dne 6. junija 1890 obrestovale s 4%.

Železnični odsek bil je z ozirom na to, da se prioritete s pari-kurzom oddati ne bodo mogle, dalje z ozirom na to, da bo država svoj donesek v glavinskih delnicah raztegnila na celih 5 let in da se bode dotični donesek državni že v teku zgradbe po edino mogoči poti eskomptovanja k podjetju privabiti moral, popolno prepričan, da je predlog, da naj se prioritet izda za okroglo 7,000.000 gld. utemeljen in to že samo zategadelj, ker se ima po državnem zakonu z dne 6. junija 1890 pripraviti stavbinska glavica v znesku 10,000.000 goldinarjev av. velj. Jedro predloženega zakona in oziroma načrta tiči tedaj v tem, da bi dežela prevzela poroštvo za 7,000.000 gld. prioritet, ki bi se nazaj plačale v 75 letih, med tem pa kakor rečeno s 4% obrestovale. V namen obrestovanja in amortizovanja teh prioritet pripraviti bi se imelo vsako leto do popolnega odbitja vseh prioritet 296.953 gld. Za to svoto bi bila toraj dežela porok in vsako leto bi jo imela pokriti, v kolikor bi jo ne pokrili čisti dohodki Dolenjskih železnic sami.

Železnični odsek stavil si je pred vsem vprašanje, kake korist bi sledile iz prevzetega poroštva za zgradbo samo, na kak način bi poroštvo zgradbo samo pospešiti utegnilo in oziroma, ali bi se zgradba železnic morda na nedoločen čas ne zavlekla, če dežela poroštvo odkloni?

Železnični odsek bil je pri tem mnenja, da bi se zgradba železnice, če bi dežela zaželenega poroštva prevzeti ne hotela, sicer ne onemogočila in morda tudi ne zavlekla, ker ni obupati, da bi se drugače stavbinska glavica k podjetju privabiti ne mogla. Določila državnega zakona z dne 6. junija 1890 so pred vsem zategadelj ugodna, da namreč pripuščajo, da se sme nasproti glavinskim delnicam v proračunanem znesku 3,100.000 goldinarjev av. velj. izdati vsa druga glavica v prioritetnih zadolžnicah in oziroma v prioritetnih delnicah. Železnični odsek je toraj pretresaval pred vsem, kak efekt bi se dosegel s prioritetami sploh, če bi se njihova emisija vršila brez vsakega deželnega poroštva, da bi toraj obrestovanje in amortizovanje teh prioritet odkazano bilo edino le na dolenjskih železnic dohodke; in kak efekt pri iskanji stavbinske glavnice bi se dosegel takrat, če bi se poleg prioritetnih zadolžnic izdale v zdatni svoti še posebej tako imenovane prioritetne delnice. Pri tem je železnični odsek uvaževal, da se hoče zgraditi železnična proga, ki se bo zunaj krovine sodila in oziroma, ki se že vsled državnega za-

kona z dne 6. junija 1890, mora soditi po merilu, koje se drugod poklada na tako imenovane lokalne železnice sploh. Znano je, da so skoraj vse lokalne železnice, če hočejo vspevati in materijelno srečno izhajati, prisiljene vpeljati na svojih progah visoke in drage tarife, tako v osebнем prometu, tako v tovrnem prometu. Tu pa je bil železnični odsek soglasnega mnenja, da nam je, ako se hoče vspešna prihodnost Dolenjskim železnicam zavarovati, z vso silo delati na to, da bodo mogle izhajati kolikor mogoče z nizkimi osebnimi in tovrnimi tarifi, s tarifi, kakor jih imajo na primero državne železnice. Z drugimi tarifi spodvrže se Dolenjskim železnicam, ki bodo vendar konečno lokalne železnice, če tudi v širjem pomenu, zdrava podlaga, tako, da bi jih potem lahko že takoj iz pričetka med slabotne železnice uvrstili. Samo ob sebi je pa dalje umevno, da so dragi tarifi na kaki železnici naravna posledica draginje, s katero se je morala v podjetje poklicati stavbinska glavica. Ta draginja izraža se in se bode izražala tudi pri Dolenjskih železnicah v kurzu, ki se bode dosegel pri emisiji prioritet. Večji ko bode emisijski kurz, cenejša bode stavbinska glavica za podjetje, in nasprotno, če bode nizek emisijski kurz, bode dražja stavbinska glavica za podjetje, ki bi sprejelo nizko efektivno, obrestovati pa moralo visoko nominalno svoto.

To so stvari, ki se umejo same ob sebi, in ravno tako umevno je samo ob sebi, da bi si podjetje Dolenjskih železnic nasproti velikanskemu bremenu, ki bi ga provzročevalo obrestovanje nominalnega stavbinskega kapitala, drugače iz stiske pomagati ne moglo, nego s tem, da že takoj od pričetka z visokimi tarifi tlači in potlači promet na svojih progah. Glede na krajevne razmere se toraj lahko reče, da se imajo Dolenjske železnice zgraditi po taki poti, da jim bode mogoče shajati z nizkimi tarifi; da pa je bolje, da se ne zgrade, če se drugače zgraditi ne morejo nego tako, da jim je jedina rešitev odkazana v visokih in za ubožno ljudstvo neznosnih tarifih.

Če se tedaj pomisli, da se zunaj dežele za Dolenjske železnice, ki ne bodo transitna črta, nego bodo kakor rečeno spadale med lokalne železnice, ravno finančni svet samo ob sebi ne bo ogreval; če se dalje pomisli, kak kurz imajo prioritete železnic, ki so mnogo višjega pomena od Dolenjskih železnic in ki se nikakor ne morejo uvrstiti med slabotna podjetja: potem se je moral železnični odsek po vsej pravici prepričati, da bi bil emisijski kurz, če se vrže 7,000.000 prioritet Dolenjskih železnic na novči trg, manj ugoden, ako bi te prioritete ne imele nikacega družega poroštva, kakor dohodek železnice. Pri takih razmerah bi se morala stavbinska glavica dražje plačati in podjetje bi že takoj od pričetka omahovalo, ko bi moralo visoko nominalno svoto obrestovati, od katere bi zdatnega dela nikdar prejelo ne bilo.

Te razmere bi pa bile še neugodnejše tedaj, če bi se poleg prioritarnih zadolžnic izdale še tudi prioritarnne delnice.

Če se je hotelo toraj doseči, da bi se zboljšale emisijske razmere prioritarn Dolenjskih železnic, če se je hotela doseči cenejša stavbinska glavnic in če se je hotelo potem sploh zgradbo na tak način omogočiti, da se ugotovi trdna podlaga novima železnicama, moralo se je skrbeti za garancijo, bodi si dežele, bodi si kakega drugega faktorja, ki bi bil na novčnem trgu bolj upliven, nego pa je vplivno upanje na dohodke od železnic, ki bodo spadale prav za prav med lokalne železnice. Drugače pa je vse takrat, če se prioritarnam doda poroštvo kranjske dežele in že vlada sama je v svojem poročilu, s kojim je opravičevala predloženi načrt pozneje sprejetega zakona z dne 6. junija 1890., naravnost izrekla, da bi se dotični vrednostni papirji, če so oprti na deželo poroštvo, za zdatno višji kurz oddati mogli. Železnični odsek izreka toraj svoje prepričanje, da bi po deželi prevzeto poroštvo ne samo pospešilo zgradbo Dolenjskih železnic, temveč, da bi bilo to poroštvo edino sredstvo, s kojim bi se pri današnjih razmerah doseči dal tisti reelni temelj, na kojega se ima opreti tako podjetje, ker le s tem poroštvom dobimo drugo poroštvo, to je poroštvo za ceno stavbinsko glavnic in za cene poznejše tarife. Železnični odsek je po tem takem mnenja, da bi se imela dežela temu poroštvu ukloniti tudi tedaj, če bi ji vsled tega vsako leto z gotovostjo se vračajoči stroški naraščali.

Naravno je sedaj, ko si je železnični odsek rešil najprej uprašanje, kake koristi bi izvirale iz poroštva dežele za železnice same, da se je odsek z vso strogostjo pečal z drugim, za celo to zadevo najvažnejšim in najbolj pomeuljivem, kake nasledke bi prevzeto poroštvo za deželo imelo, kake materialne žrtve bi si s tem dežela naložila, in ali ni morda v predloženem načrtu zakona skrita kal, iz koje bi se v bližnji ali poznejši dobi razvila za krvnovino finančna zadrega.

S poroštvom prevzela bi dežela zavezo, vsako leto za obrestovanje in amortizovanje prioritarn izplačati 296.953 gld. za slučaj, če bi se ta svota in oziroma v kolikor bi se ta svota iz čistih letnih dohodkov železnic dobiti ne dala. V pretres je toraj vzeti najhujši slučaj, če je namreč pričakovati, da bi morala dežela kako leto celih 296.953 gld. založiti, potem pa manj ostre slučaje, če je pa morda pričakovati da, da bo morala dežela v ta namen vsako leto, ali pa vsaj to ali ono leto kaj doplačevati.

Pri rešitvi tega za deželo vелеvažnega vprašanja ima se na prvem mestu rešiti vprašanje, kaki letni dohodki se že prva leta opravičeno pričakujejo od Dolenjskih železnic. Dolžina teh železnic znašala bode 131,5 km, od te dolžine odpade na glavno progo 82,5 km; na kočevsko krilo pa 49 km. Krajine, k oje bodo železnice zadevale, štejejo nad 200.000 stanovalcev. Če se

tukaj v poštrev vzame, da je narod na Dolenjskem agiln, živahen in užitkaželjan, takó, da se rad podaje na pota; če se dalje pomisli, da ljudstvo iz Ribniškega in Kočevskega okraja vsled svojih poslov mnogo po svetu hodi, potem se sme upravičeno upati, da bo osobni promet na novih železnicah precej v prvi dobi zdaten in vsaj toliko razvit, kakor se je razvil pri analogno situviranih družih lokalnih železnicah. Zvedenci cenijo toraj z ozirom na enako situvirane druge lokalne železnice, da se bo tudi pri Dolenjskih železnicah že takoj prvo dobo dobivalo vsaj 700 gld. pro kilometer, oziroma skupnega letnega dohodka 92.400 gld. in osobnega prometa obeh prog. Račun, da se bode v personalnem prometu dobilo vsako leto vsaj 700 gld. na vsakem kilometru, nikakor ni pretiran, ako se posebno pomisli, da še celo železnice v Istri in na Gališkem, kjer je siromaštvo splošno, v personalnem prometu več donašajo, kakor 700 gld. za kilometer. Tukaj nam kaže zgodovina že dogotovljenih železnic, da se dohodki iz osobnega prometa prav hitro zvišajo. Na zapadnih državnih železnicah dobilo se je na njih l. 1881 v osebnem prometu 2651 gld. za kilometer, l. 1885. pa že 2847 gld.

Poučno je za nas ozreti se v prvi vrsti na istrske železnice, katere teko po krajinah, ki so mnogo ubožnejše od Dolenjskih krajin. Te železnice so sedaj dolge 153 km, s pričetka pa so bile dolge samo 143 km. Prvo leto se je dobilo v osebnem prometu 364 gld., četrto leto pa že 737 gld. Jednacega napredka upati nam je tudi pri Dolenjskih železnicah, ki bodo gotovo mnogo bolje situirane, kakor so istrske železnice, kojim morski promet močno konkurenco napravlja. Če se končno še omenja, da se je na Galiških državnih železnicah v osebnem prometu dobilo l. 1881. za kilometer 825 gld., l. 1886. pa že 920 gld., potem je dokazano, da kažejo dohodki iz osobnega prometa tendenco, da rastejo od leta do leta, in dokazano je tudi, da bodo pri Dolenjskih železnicah kazali enako tendenco.

Kar se tiče tovrnega prometa, je pred vsem važna Kočevska proga. Da bo tovrni promet na tej progi živahnejši od one proti Straži, je gotovo, če se pomisli, da so tukaj v prvi vrsti prizadete kočevske graščine kneza Turjaškega. Dalje se bodo udeležile transporta graščine Ribniška, Turjaška, Čunperška in druge, ki imajo obilo gozda. V okrajih Kočevskem, Ribniškem in Veliko Laškem je dalje tudi v kmetskih rokah mnogo gozda, tako da bo imela železnica na ti progi vsako leto dokaj lesovja v transport prevzeti. Tukaj pride v poštrev pred vsem dobro lesovje, ki se je do sedaj že izvažalo, ter se je vzlic dragi voznini še vedno z dobrim dobičkom prodajalo. Odslej, ko bo odprta železnica, se bo pa izvažalo tudi lesovje slabejše vrste in ni dvomiti, da se bo posebno izvažanje oglja povzdignilo, katero je do sedaj radi predrage kolesnine skoraj nemogoče bilo. Kočevska proga ima toraj zagotovljeno trdno bodočnost.

in tovarni promet na njej bo toliko pomenljivejši, če se bo pričel kopati in razprodajati premog, ležeč v prebogatih zalogah Kočevskih.

(Dalje prihodnjič.)

Naši dopisi.

Iz Ljubljane. — Deželni zbor Kranjski, ki je včeraj in predvčerajšnjim reševal še več važnih predmetov, je deželni glavar sinoči $\frac{3}{4}$ 7. uri z živijo klici na cesarja zaključil. V ponedeljek je bil edini predmet razprav, deželni proračun, pri katerim pa so se razpravljale zgolj stvari višje politike, ki strogo ne segajo v deželno zbornsko področje. Mnogo se je govorilo o sklepih shoda slovenskih poslancev z dne 2. oktobra. Nekateri gospodje nemške stranke mislili so Bog vedi kakšne skrivnosti razodeti svetu s trditvijo, da se je 2. oktobra na shodu sklenila združena Slovenija, pa dr. Tavčar jih je potolažil s trditvijo, da je združena Slovenija, pri tem shodu sramotno propadla, baron Schwegel je vedel pripovedovati s tega shoda še druge skrivnosti, to da vsa taka skrivna razodenja niso bila nikomur toliko zanimiva, da bi se bil oziral na nje. Bolj zanimivi bili so včerajšnji 2 seji, prva trajajoča od 10. do 1. ure popoldne, druga pa od 3. do 7. ure zvečer. V dopoldanski seji bilo je v razpravi dvoje najbolj zamedenih vprašanj, o bolnici in o dekliški šoli. Bolniško vprašanje rešilo se je potem, ko je gospod Gorup premenil svojo ponudbo tako, da je to vprašanje postalo neodvisno od vprašanja dekliške šole, gladko. Večje nasprotje nastalo je in to na vzunaj med narodno stranko pri vprašanju višje dekliške šole. En del narodne stranke stoji namreč na stališču, da taka višja dekliška šola, kakoršno si mislijo strokovnjaki profesorji, za sedaj še ni mogoča pri nas, in kadar bi se snovala, ne bi kazalo hipoma ustanoviti po gotovi šabloni, zato ker h kratu ne bomo imeli zadosti učenk in bi se za šolo tudi potrošilo mnogo tudi več, kakor dejansko treba, drug del poslancev pa misli, da se je te višje šole treba skleniti z vso silo, sicer je ne dobimo več. Zbor je imel glasovati o treh različnih predlogih in konečno bil je sprejet predlog Klunov z 18 glasovi proti 13. Rešilo se je konečno še vprašanje v poročto dežele Kranjske za 7,000.000 gld. prioritet z 4% obresti. Poročevalec bil je dr. Tavčar, proti govoril je samo poslanec Hinko Kavčič in proti glasoval je še kanonik Klun. Konečno pa je pritrdila vsa zbornica skoraj z vsemi glasovi dotičnemu zakonu, tako da je sedaj zgradba dolenjske železnice zagotovljena. Gospod deželni predsednik odgovoril je še na interpelacijo gospoda Sveteca glede okrajnega glavarja, in koncem zahvalil se deželni glavar zboru za uspešno delovanje in sklenil zbor z živijo-klici na cesarja.

Novičar iz domačih in tujih dežel.

Z Dunaja. — Cesar biva že dalj časa v Budapestu in sprejema vsak ponedeljek in četrtek v avdi-jencah.

Na Dunaji vrše se v ministerstvu unanjih zadev posvetovanja z švicarsko komisijo v zadevah mednarodne pogodbe glede prometa s Švico.

Zadnje dni bival je tudi ogrski trgovski minister Baros na Dunaji ter je imel posvetovanja s trgovskim ministrom Baquehem-om zaradi soglasnega vredjenja vožnin na tu in onostraskih železnicah. Niževstrijški deželni zbor začel je posvetovanje zakona v zadevah združenja Dunajskih predkrajev s dosedanjim Dunajskim mestom. Vladi podaja se tu pogostoma prilika, odjemati mestu bremena na. pr. veliko breme za vzdržavanje policije, pri čemer je vlada že prevzela na svoje ramena letnih stroškov malo spod 300,000 gld.

Češka. — Posvetovanja komisije za nemško-češko poravnavo se nadaljujejo, vse daljne določila poravnave glede deželno-kulturnega sveta so se sprejela z dosedanjjo večino, zato pa tudi bolj in bolj vre v staro-češkem klubu, pismeno so namreč dr. Riegerju oglasili izstop iz staročeškega kluba poslanci: dr. Trojan, dr. Skarda in ti se družijo s pred izstopivšimi poslanci Adamek in tovariši v novo, prosto parlamentarno zvezo.

V Karlovih varih nastala je zadnje dni izredna nad 2 metra sezajoča povodenj, ki je že prizadela veliko škode.

Nemška. — Minulo nedeljo umrl je po dolgi mučni bolezni kralj Viljem III. Nižezemski nadvojvoda Luksenburški, kateremu so že vlansko leto enkrat postavili namestništvo vladarstva, prevzel je vladarstvo Luksenburško.

V Berlinu bil je pri parlamentarnem obedu, katerega je priredil kancler Caprivi navzoč tudi cesar, ki se je z gosti, med njimi tudi z vodjem katoliškega središča Windhorstom, pred obedom in po obedu prosto razgovarjal. V parlamentu bavi se komisija 28 članov z vladnimi davkarskimi predlogi. Lahko umevno je, da v časih takega delovanja vlada s poslanci ravna nekoliko rahleje, kakor sicer.

Francoska. — S Pariza se brzojavlja, da bodo baje danes jutro več ruskih nihilistov dejali v zapor in jih potem odgnali do državne meje. Dalje se poroča, da so morilcu ruskega generala v Brusel-u prišli nasled in da se vsak trenutek pričakuje naznanilo, da so ga dejali v zapor.

Žitna cena

v Ljubljani 19. novembra 1890.

Hektoliter: pšenice domače 6 gold. 50 kr. — banaške 7 gold. — kr. turšice 5 gold. 04 kr. — soršice 4 gld. 39 kr. — rži 4 gold. 87 kr. — ječmena 4 gold. 24 kr. — ovsa 2 gold. 76 kr. — ajde 4 gold. 87 kr. — Krompir 2 gold. 32 kr. 100 kilogramov.

je nabral cel venec dokazov, s katerimi je hotel dokazati, da je v Aziji bil od nekdaj tobak doma, in da so ga Kitajci kadili pred odkritjem Amerike. Mnogi so mu pritrdili. No natančnejše proučevanje kitajskih spomenikov pa je pokazalo, da je le sem prišel tobak ob istem času, kakor v Evropo, ali da se je tu izredno brzo razširil. Kitajska kakor vsa ostala azijska imena za tobak dokazujejo, da je prišel z Amerike, ker se v vseh teh imenih nahaja koren ameriške besede „petum“ ali „tabak“. Samo Arabci imajo za tobak posebno besedo in ta je „dohan“, kar znači dim, in to ime je prišlo po Turkih k Srbom, Hrvatom, in od poslednjih tudi k nam Slovincem.

Prava domovina tobaku je Amerika. De Candolle navaja, da je okoli 50 vrst samoraslega tobaka, ena vrsta raste v Avstraliji, ena v Novej Kaledoniji, vse ostale pa so doma v Ameriki. Od vseh mnogih vrst so vzgajali v Ameriki samo dve, in zato sta se ti vrsti najbolje razširili. Za odkritja Amerike je bila poraba tobaka že daleč razširjena. V južni Ameriki do takrat tobaka niso kadili, ali so ga zato zvečili in v nos vsipali, samo v Urugvaju, Paragvaju in v okolici La Plate ni bil poznat. V severni Ameriki je bilo kajenje razširjeno od Paname in Antiljskega otočja vse do Kanade in Kalifornije. Ko je 1492. l. došel Kolumb na Kubo, našel je Indijance, ki so zvito perje kadili, kakor mi dandanes cigare kadimo. Oviedo, ki nam je prvi popisal tobak, pripoveda, kako so domačini na St. Domingu dim tobakov vlekli skozi cevi v nos. Tudi v Kanadi so našli divjake, ki so na cev vlačili dim, in ga na usta in nos spuščali tako, da so od tega se ommamljali. Ko je 1519. l. došel Korteiz v Mehiko, bilo je tu kajenje in njuhanje povsodi v navadi. Cesarski dvorniki so se po jedi radi ommamljali s tobakom. V prostorih grobovih mehikanskih kakor tudi v mogilah po Zedinjenih državah so našli veliko množino lepo izdelanih lul, kar priča, da je kajenje bilo v Ameriki od prostorih časov v navadi. Divja plemena v severni in južni Ameriki niso šla ne na vojsko ne na lov brez tobaka, ker jim je on pomagal, da so mogli laglje in dalje časa prenašati žejo in glad. Naprednejši in kulturni narodi ameriški so nahajali v tobaku finejše dražilo. Pri samem bogoslužju, kakor tudi pri državnih poslih in vseh važnejših svečanostih je moral biti tobak. Tobak je pri vseh slovesnih dogodkih bil znak izmirjenja in miru. Kedar je neprijatelj neprijatelju ponudil gorečo lulo, tedaj se je izkadilo neprijateljstvo kakor se izkadi dim iz lule. Samo možakarji so smeli tobak uživati, ženskam je bil prepovedan. O tobaku so si pripovedali mnoge bajke, da ga je sam „veliki duh“ ljudem na tolažbo poklonil. Cevi, na katere so dim tobakov pili, nazivala so mnoga plemena „tabacco“, rastlino samo pa z raznimi drugimi imeni. Evropejci pa so prideli ime „tabacco“ samej rastlini.

(Dalje prihodnjič.)

Politične stvari.

Deželni zbor kranjski.

Poročilo

železničnega odseka o deželnega odbora poročilu glede poročstva čistega dohodka za dolenjske železnice (k prilogi 53).

(Dalje.)

Pa tudi proga Novomeška se tukaj, dasi se to rado zgodi, ne sme prenizko ceniti, ker bo tekla večinoma po okrajih, kjer je zemlja rodovitnejša kakor na Gorenjskem in kjer tudi narod skoraj ni manj imovit kakor oni po Gorenjskem. Tudi v teh krajinah so po mnenji zvedencev dani vsi pogoji, iz katerih bi se dal razviti živ tovarni promet in to tem bolj, ker se vsled železnice same razvijajo različne stroke prometa, na koje prej nikdo mislil ni.

Ko se je sklepal zakon z dne 6. junija 1890, proračunil se je dohodek tovarnega prometa Dolenjskih železnic na 420.100 gld. Železniški odsek je dotične točke, ki služijo v podlago zgoraj preračunjenega dohodka, pregledal, ter se prepričal, da so te točke tu in tam morda nekaj pretirane. V važnejših točkah, kakor glede piva, železja, žita, lesovja pa se je računilo prej premalo nego preveč, tako, da se sme vsekako pričakovati, da bo tovarninski promet takoj v prvih dobah donasal čez 400.000 gld. Če se vzame za dognano, da bode kosmati dohodek tovarnega prometa na leto znašal 420.100 gld., potem bi odpadlo na kilometer okrog 3200 gld. Poučno je, tukaj primerjati gališke državne železnice, pri katerih se o ugodnejših razmerah nikakor govoriti ne more, pač pa bi se smelo trditi, da so še sedaj v slabšem položaji, kakor bi bile Dolenjske železnice. Pri teh železnicah dobilo se je prvo leto tovarnega dohodka na kilometer 1042 gld., a že 6 let pozneje pa 3267 gld. Kolikor je mogoče določiti človeški razsodnosti, oziraje se pri tem na razvitje jednacij že obstoječih železnic, sme se toraj brez pretiranja trditi, da bode na Dolenjskih železnicah že v prvih letih dohodek iz osebnega in tovarnega prometa znašal kakih 512.500 gld. Od tega zneska imajo se odbiti obratni stroški, ki se za kilometer proračunajo za najskrajni slučaj na 1800 gld., tako, da bi znašali vsi skupaj za 132 kilometrov 237.600 gld. Ker bi obratni troški, po računu, izdelanem o svojem času pri generalni direkciji državnih železnic, ne utegnili prekoračiti 1800 gld. za kilometer, je toraj dognano da obratni troški nikdar ne bodo presegali svote 237.600 gld. na leto, pač pa se izreka nada, da se bo pri konečnem dogovoru morda dal doseči obratni koeficijent, ki bode nižji od 1800 gld.

V železničnem odseku nadvlada toraj mnenje, da bodo čisti letni dohodki Dolenjskih železnic znašali že takoj prva leta okroglih 275.000 gld. na leto, tako da bi dežela, če se uvažuje, da bi pri nakupu glavinskih delnic v znesku $\frac{1}{2}$ milijona goldinarjev, katere vsaj prvih

10 let nikake dividende imele ne bodo, vsako leto zgubile 20000 gld., ničesar ne imela doplačati, ali pa vsaj kaj neznatnega, ako bi prevzela poroštvo prioritet, ter bi pri tem ne imela za sabo druge zaslombe, nego le čisti dohodek obeh železnic.

Ako pa prevzame dežela to poroštvo, ima za sabo še drugo zaslombo, kojo jej daje neka pogodba, ki se ima skleniti med c. kr. generalno direkcijo državnih železnic na eni strani, na drugi strani pa med premogokopno družbo v Trbovljah, ki je lastnica premogokopov na Kočevskem. Po tej pogodbi ugotovljenih je za obrestovanje in amortizovanje prioritet 235.640 gld., če bi dohodki železnice same omenjenega obrestovanja in amortizovanja ne pokrili. Ti premogokopi so tako močnejši, da obsejajo zaloge vsaj za 15 do 20 milijonov ton premoga. Ni se bati, da bi družba svoji po pogodbi prevzeti zavezi zadostovati ne mogla, in da bi ji v kaki dobi pošel premog na Kočevskem. Ko je vlada predložila državnemu zboru načrt zakona glede Dolenjskih železnic, je v svojih motivih že omenjala ponudbe premogokopne družbe v Trbovljah ter se o tem tako izrazila:

„Ueber das eben gedachte Offert der Trifailer Kohlengewerkschaft, sind indess noch sehr eingehende Erhebungen und Studien zu pflegen, welche bereits eingeleitet worden sind und von deren Ergebnis die seinerzeit mit der gebotenen Vorsicht zu treffende Entscheidung über die Annehmbarkeit der fraglichen Proposition und das Urtheil über den finanziellen Effect derselben für den Staatsbahnbetrieb, sowie für das Unternehmen der projectirten Bahnen abhängig gemacht werden muss.“

Pri dotičnih pogajanjih je toraj vlada z največjo in najostrejšo pazljivostjo postopala in če se je končno odločila, da je sprejela ponudbo premogokopnega društva, potem se je gotovo popolnoma zanesla, da bo družba svoje prevzete obljube spolniti mogla in da je Kočevski premog tak, da se bo pri državnih železnicah vedno rabiti mogel. Na drugo stran pa je morala tudi rudokopna družba do dobrega prepričana biti, da so premogokopi v Kočevju tako bogati, da bo lahko izhajala, če bo treba v zmislu sklenene pogodbe na leto dajati 100.000 ton državnim železnicam, ker bi se bila drugače družba z nečuveno lahkomišljenostjo strmoglavila v pogodbo, s kojo bi končno lahko napravila vse na 10 milijonov broječe svoje premoženje.

Če bi toraj dohodki Dolenjskih železnic ne zadoštovali, da bi se z njimi prioritate obrestovale in amortizovale, potem je v ta namen določen dohodek 235.640 gld., kojega bodo dolenjske železnice iz v govoru stoječe pogodbe gotovo vlekale. Ta dohodek je Dolenjskim železnicam tako zajamčen, kakor se le kak dohodek utrditi da. S skrajnimi slučajnostimi, ki bi se lahko pripetile ob kugah, lakotah in vojskah, ne moremo računati, ker potem poneha sploh vsak kalkil in ni ga podjetja na svetu, ki bi se tudi za take slučajnosti z absolutno varnostjo zvršiti dalo.

V kolikor toraj more soditi človeški preudarek, je dohodek 235.640 gld. stalen in na vse strani ugotovljen. Ta dohodek, če bi ga Dolenjske železnice potrebovale, jim oditi ne more. Ta stalni dohodek pa znaša prilično ravno toliko, kolikor bodo znašali troški obrata. Vzemimo sedaj, da se s temi iz pogodbe izvirajočimi dokodki pokrijejo troški obrata. Potem bi ostalo še kakih 300 000 gld., koje bode pogoltnilo obrestovanje in amortizovanje prioritet.

Glede na troške obrata in glede na pogodbo, ki se ima skleniti med premogokopno družbo v Trbovljah in pa med c. kr. generalno direkcijo državnih železnic, se sedaj opravičeno trdi, da bi imele Dolenjske železnice na leto donášati 300.000 gld., če se hoče doseči, da bi dežela ničesar doplačati ne imela vsled prevzetega poroštva. Bolj popularno povedano, se ravno isto s trditvijo izrazi, da bi morale Dolenjske železnice na celih svojih progah vsak dan stržiti kakih 830 gld., če naj je dežela oproščena vsakega plačila. Vpraša se sedaj toraj le, ali se sme od železnice, po kateri smo celih 25 let zdihovali, za katero so različne javne korporacije obilokrat prosile, in v kateri so do sedaj vedno soglasno govorili in pisali, da je vitalnega pomena za našo Dolenjsko stran, ali se smo od take železnice upati in pričakovati, da bode na svojih mnogoštevilnih postajah od Ljubljane do Rudolfovega in do Kočevja stržila vsak dan vsaj 830 gld? Če se imajo Dolenjske železnice za resno in za potrebno podjetje, je skoraj nemogoče, da bi kdo zanikal, da bi te železnice niti 830 gld. dnevnega dohodka imeti ne mogle. Če pa je kaj tacega vendar le mogoče, potem bi bil to najboljši dokaz, da so Dolenjske železnice nepotrebne, da bi bilo najbolje, če se nikdar ne zgrade, potem je tudi dokazano, da bi dežela, če bi se vdeležila pri teh železnicah z nakupom glaviniskih delnic, kar naenkrat pol milijona v vodo vrgla!

Kakor drugod se nam je tudi tukaj v prvi vrsti ozreti na isterske železnice, ki so od svojega pričetka gotovo slaběji situvirane, ker tako po nerodovitnih in kraških krajinah, kjer ni ne lesa, ne bogatih mineralskih pridelkov za izvažanje sposobnih. Istrska železnica bila je s 143 kilometri zgrajena in obratu izročena l. 1881. Tisto leto so znašali dohodki 171.816 gld., leta 1882. 186.809 gld., leta 1883. 235.320 gld., in leta 1884. 257.729 gld. Vidi se toraj, da je že prvotna istrska železnica na leto nesla skoraj 260.000 gld. in dolenjske železnice naj bi tacega doresa ne donašale. Kar se je dobilo na kamenitih tleh, tega ne bi bilo v plodonosnih krajinah!

Železnični odsek mora se toraj načeloma izreči, da ni pričakovati, da bi dežela vsled prevzetega poroštva imela dolgo vrsto let plačevati tisto svoto, za katero naj se poroštvo prevzame in da tudi ni pričakovati, da bi morala dežela v daljši dobi znaten donesek vsled tega poroštva posestnikom prioritet izpla-

čevati. Nikakor se noče trditii, da bi prva dva ali štiri leta morda ne imela dežela kakega doneska izplačati, ali ta izplačila bodo gola posojila, koja se bodo iz poznejših dohodkov vračevali, ker se vendar dvomitli ne da, da bodo Dolenjske železnice vsaj v 15 letih na lastnih nogah stale, če se bodo zgradile s primerno cenim kapitalom. Železnični odsek je mnenja, da bi po vsem takem za deželo iz poročstva nikaka škoda ne vzrastla, pač pa, da bi si dežela koristi pridobila, ker bi ji ne bilo treba založiti tistega pol milijona, ki naj bi se za precejšnjo dobo let neplodno založil v glavinske delnice.

To mnenje se pa da tudi še z drugega stališča opravičiti. V členu IV. predloženega načrta nahaja se določba, da se imajo pri stavbinski glavnici prištedene svote in druge poznejše prihranitve nakupiti v rezervnem zakladu, katerega je porabiti za pripravo kapitala, s kojim bi se utegnile pozneje zgraditi še druge lokalne železnice v naši deželi. Tukaj odprta je perspektiva, ki mora z radostjo napolniti vsako srce, ako v resnici ljubi našo ožjo domovino! Nikakor pa se postavna določba člena IV. ne bi smela tako tolmačiti, da ima omenjeni rezervni zaklad mrtev ostati, da se dotakniti ne sme in naj bi Dolenjske železnice zagazile v še tako neznosne stiske! Vsak rezervni zaklad ima služiti za reservo svojemu lastnemu zavodu, ker bi drugače ne bil rezervni zaklad. Če toraj člen IV. govori o „reservnem zakladu“, po tem takem se železnični odsek odločno postavi na stališče, da se bo imela nova postava tako tolmačiti, da se bode rezervni zaklad, ki se ima ustanoviti v smislu člena IV., v stiski in potrebi porabil pred vsem na korist lastnemu zavodu; to se pravi, ta zaklad služi najprej v to, da se bodo v sili preskrbovale iz njega pred vsem Dolenjske železnice same, da se bodo v korist teh železnic napravile potrebne nove priprave in druge investicije, in da bi se iz njega v sili poplačale tudi zastane obresti in amortizacije pod deželnim poročtvom izdanih prioritet. Tako tolmačenje zakona ustrezalo bode brez dvojbe tudi vladi, kar je razvidno iz dopisa z dne 29. oktobra 1890, št. 3212, kojega je doposlalo deželne vlade predsedstvo deželnemu odboru. V tem dopisu je čitati:

„Anlangend die Bestimmung des Artikels IV des Gesetzentwurfes, wonach der Reservefond zur Capitalbeschaffung für andere Localbahnen in Krain verwendet werden soll, beehre ich mich dem löblichen Landesausschusse diensthöflich mitzutheilen, dass die Regierung es auch bei dem Abgange einer diesfälligen ausdrücklichen Bestimmung im Landesgesetze für selbstverständlich erachtet, dass Auslagen für allfällig nothwendig werdende Erweiterungsbauten, Anschaffungen und sonstige Investitionen für die Unterkrainer Bahnen im Falle der Nothwendigkeit gleichfalls aus jenem Fonde, und nicht etwa im Wege einer besonderen Geldbe-

schaffung, respective der Erhöhung des Anlagekapitals zu bestreiten sein werden“.

(Dalje prihodnjič.)

Naši dopisi.

Dobrova dne 25. novembra 1890. (*Novo občinsko starešinstvo.*) Danes volilo se je za dobo bodočih treh let novo občinsko starešinstvo za tukajšnjo občino. Izid je sledeči: gosp. Miha Novak, posestnik v Razorah št. 6, po domače Marinko, je župan; svetovalci njegovi so pa gg. Josip Fr. Seunig, graščak v Bokalcih, Josip Zorc, po domače Malnar št. 33 na Dobrovi, Anton Rotar, Možina, št. 7 v Šmartinem (Podsmereko) in Fr. Černe, Krpe št. 7 v Kozarjah, vsi posestniki in uzorni gospodarji.

Vsi ti, izuzemši gospoda Černeta, upravljali so tukajšnje občinske zadeve ob pretečenih treh letih kaj uzorno, z občinskimi dohodki se je tako izgledno in varčno gospodarilo, da zasluži bivše staro, a sedaj novo županstvo najlaskavejše javne pohvale. Poplačalo se je pod upravo gosp. Miha Novaka občinski dolg, ki je znašal še ob njegovem prvem nastopu pred tremi leti nekaj nad 1400 gld. Tak očiten blagoslov božji spremlja naj tudi v prihodnje danes na novo izvoljeno občinsko starešinstvo.

M. R.

Iz Ljubljane. — Cesar v Miramare. V ponedeljek dopoldne pripeljal se je cesar skoraj naravnost z Gödole čez Dunaj in Ljubljano na Miramare, kamor je cesarica tisti dan opoldne imela se povrniti od večmesečnega potovanja. Potovanje vršilo se je natančno po programu. Samo da je bila krog Trsta huda burja in da zato cesaričini parobrod z njo ni mnogel vstaviti se pred gradom Miramare, ampak se je podal v zatišje Mugio, kamor se je cesar z vozom podal po cesarico. Ko je cesar pred dvema letoma prav tihoma praznoval 40letnico svojega vladanja, prišel je 2. dan decembra prav zase praznovat na Miramare svoj jubilej, in takrat skušali so lahoni v Trstu kaliti lep praznik domoljubja avstrijskim narodom, nevolja prešinila je vse avstrijske domoljube. Do danes doživeli smo marsikatero premembo v sosednem Trstu, spreobrnjenja njegovega pa še nismo doživeli, naj manj pa takega, po katerem bi mogli zadovoljno prepričani pridevati Trstu naslov najzvestejega mesta vendar pa sodimo, da je prememba tolika, da se nadejamo, da se kaj enacega, kakor pred 2 leti, danes ni več bati v sosednem, večinoma tudi slovensko sorodnem Trstr.

— Holub v Ljubljani. Jutri imela bo Ljubljana izredno priliko gostovati v svoji sredi učenjaka Holub-a, ki si je kot popotnik, naravoslovec in učenjak pridobil slavno ime po širokem svetu. S svojo soprogo preiskal je

nos, škodljiva za želodec, nevarna za pljuča i. t. d. Za naobražen narod, veli kralj v istej knjižici, ni dostojno, da sprejema navade takih divjakov, kakor so Američani, in če se bode kajenje tako dalje širilo, kakor se je začelo, bodo se morale tudi ženske poprijeti tobaka, ker drugače ne bodo mogle živeti pri svojih smrdljivih možeh. Koliko so vsi ti opomini in vse te prepovedi koristile, razvidno nam je s tega, da je že 1629. l. Thorius zložil pesen na slavo tobaku.

Pa tudi po drugih zemljah se je širilo kajenje z nenavadno brzino, da-si so povsodi proti tobaku ustajali. Svetna in duhovenska oblast sta pod konec 17. stoletja na vse mogoče načine delali proti tobaku. Toda vse pridige, vse prepovedi in kazni niso izdale, kajti kajenje se je bolje in bolje razširjalo. Vojaki in mornarji so najbolje širili s prvega tobak, a kmalu so jim priskočili na pomoč dijaki. Mladi Angleži, kateri so se učili na vseučilišču Leydenskem, poučili so v kajenju Holandeze, in kmalu so začeli dijaki in profesorji, pesniki in zdravniki hvaliti to zdravilno in ljubko travo, in od leta do leta je prihajalo vse več pesnij v slavo tobaku na svetlo.

V Nemško so zanesli tobak vojaki Karola V. s Španjolske. Belgijanci in Holandezi pa so jih še bolje kajenju privadili. V Virtemberški se je vgnezdilo kajenje za tridesetletne vojske, in kako se je brzo širilo, priča nam to, da sta cerkvena in svetna gosposka na vso moč se napenjali, kako bi tobaku pot zaprli. Mestno starešinstvo Ulmsko je mislilo, da bode odvrnilo kajenje, ako se dovoli samo lekarnarjem prodajati tobak za zdravilo. Kedor pa bi ga hotel imeti za kajenje ali njuhanje, morajo mu ga dvakrat tako drago zaračunati. Ker to ni pomaglo, izdali so 1651. l. naredbo, kako se ima paziti na kadilce, da jih koj gosposki prijavijo. No koj so sprevideli, da tudi ta naredba ni dosta stroga, in čez štiri dni so izdali novo naredbo, s katero so zabranili trgovcem, da nimajo nobenemu meščanu tobaka prodati, krčmarjem pa so zapretili z globo 4 for., ako dopuste, da jim gostje kade ali njuhajo. In kakor drugej, tako tudi tu vse te prepovedi niso nič koristile, in ko je videla državna oblast, da jej je vsa moč preslaba, ni samo dopustila kajenja, temveč je še gledala, kako bi se s to slabostjo človeško okoristila.

V Turško so zanesli kajenje evropski trgovci 1601. leta. V koranu ni bilo o tobaku niti besedice, a Murat IV. je mislil, da hoče dobro storiti, ako strogo zabrani kajenje, zato je koj 1605. l. zažugal kadilcem smrtno kazen. V istem času se je tobak z nenavadno brzino razširil po vsej južnej Aziji, po Kitajskem, Japonskeji in Javi, kjer se je tako udomačil, kakor da so ga od najdavnejših časov imeli. V Rusko je prišel tobak že v 16. stoletju; tu so ga zabranjevali radi ognja. Tudi cerkev je ustala proti tobaku. Leta 1634 so izdali ostro prepoved proti kajenju, in kdor bi se pregrešil, odrezati mu hočejo nos. Leta 1650 so ponovili to prepoved, in

zato so se v Ruskeji najdalje ogibali tobaka, in staroverci ga še dandanes ne morejo videti, češ, da je to „prekleta babilonska trava“. V Švedskeji je bil tobak na početku 17. stoletja še malo razširjen. Kedar so kmetje videli svitke tobakove na brodu, mislili so, da so konopci. No 1640. l. je kadila tako rekoč že vsa Švedska. V Bernu so izdali 1661. l. redarstveni napotek v obliki deseterih zapovedij, in ena je branila tudi kajenje. To zabrano so ponovili 1675. l. in so ustanovili posebno sodišče proti kajenju, ki se je obdržalo vse do polovice 18. stoletja. V Glarusu so 1670. l. kaznovali kadilce z jedno krono. V Appenzellu so začeli kaditi 1653. l. Kedar se je kadilec pokazal na ulici, drla je za njim deca kakor za kakovim čudom, a načelnik je kadilce pred se klical ter jih kaznoval, gostilničarjem pa je naročil, da mu morajo vsakega prijaviti, kateri bode pri njih kadil. Tudi po ostalej Švicarskeji so pustili gostilničarje, kateri so dopuščali, da se pri njih kadi. V Sedmograškeji in Ogerskeji so kaznovali kadilce z globo 300 for., a v Sedmograškeji so še zapretili, da bodo vsakemu zemljo vzeli, kedor bi jo s tobakom zasadil.

(Dalje prihodnjič.)

Politične stvari.

Deželni zbor kranjski.

Poročilo

železničnega odseka o deželnega odbora poročilu glede poročstva čistega dohodka za dolenjske železnice (k prilogi 53).

(Dalje.)

Ker je upati, da bo toraj tudi rezervni zaklad člena IV. v prvi vrsti služil Dolenjskim železnicam za primerljaj nepričakovane stiske, potem dežela tem lažje prevzame poročstvo, iz kojega ji po mnenji železničnega odseka nikaka kriza niti kaka kalamiteta vzrasti ne more. Sicer pa dežela tudi sama lahko skrbi za manjši garancijski fond. Po prvem sklepu imelo se je nakupiti za $\frac{1}{2}$ milijona glavinskih delnic. Vsled tega bi bila imela dežela z letom 1892, začevši v petih letih v enacij obrokij omenjenega pol milijona poplačati. Če ji vsled prevzete garancije ne bo plačati niti doneska h glavinskim delnicam, niti doneska za amortizovanje in obrestovanje prioritet, potem si prihrani vsako leto obresti od tistih doneskov, ki so imeli služiti za nakup glavinskih delnic, in sicer toliko časa, dokler bi te glavinske delnice ne dobivale polne v postavi določene dividend. Ti prihranjeni interesi naj bi se združili v kak zaklad, ki bi se pri deželnem gospodarstvu posebej in zase oskrboval, plodonosno nalagal, ter služil v prvi vrsti v to, da bi dežela iz njega zajemala to ali ono leto svote, katere bi imela morda vsled prevzetega poročstva izplačevati. Konečno, ko bi garancija ponehala,

bi imela dežela precejšnje premoženje v tem zakladu, ter bi ga lahko porabila ali v železnične namene ali pa sploh v deželne namene. Da bi se toraj ta zaklad ustanovil, predlaga železnični odsek resolucijo, ki je spodaj poročilu dodana.

Železnični odsek se toraj ni mogel prepričati, da bi s prevzetim poroštvom bile za deželo združene kake posebne žrtve. Prepričal se je tudi, da ni pričakovati, da bi morala dežela kako leto celih 296.953 gld. založiti, in da tudi ni pričakovati, da bi morala dežela v ta namen v daljši dobi kaj znatnega doplačevati.

V slovenskem tekstu zakonskega načrta so se zdele odseku primerne nekatere spremembe, ki so lahko razvidne iz načrta samega, tiskanega konci tega poročila.

Pri členu III. omeniti je, da bi dežela, če bi vsled prevzetega poroštva kaka plačila imela, teh plačil ne zgubila, nego da bi jih ji morale Dolenjske železnice iz dohodkov poznejših boljših let povrniti.

Glede tega skleniti se ima dogovor mej konsorcijem in deželnim odborom, pri kojem se imajo zmiselno uporabiti v poročilu deželnega odbora tiskani §§ 3., 4., 5., 6. in 7. za lokalno železnico „Eisenerz-Vorderberg“ izdane koncesijske listine z dne 10. oktobra 1888, drž. zak. št. 178. Ker pa obseza § 6. omenjene koncesije določilo, ki se zmiselno za ta slučaj uporabiti ne sme, predlaga odsek primerno resolucijo, vsled koje bode deželnemu odboru pri sklepanji dotičnega dogovora paziti na to, da se omenjeno določilo Eisenerz-Vorderberške koncesije ne bo zaneslo v ta dogovor. Tudi ta resolucija tiskana je ob konci tega poročila.

Isto tako se predlaga še tretja resolucija, s katero se deželnemu odboru nalaga, da naj pri ministerstvu vpliva na to, da se odkaze deželi še jedno, Ljubljani pa tudi mesto v upravnem svetu delniške družbe, ki se bode v namen zgradbe Dolenjskih železnic ustanovila.

Konečno se železnični odsek tudi strinja s predlogom deželnega odbora, da bi se konsorciju posodilo iz deželnega zaklada 30.000 gld. v pokritje stroškov podrobnega načrta. Ker bo v ta namen tudi kranjska hranilnica izplačala posojilo, meni odsek, da naj dežela od svojega posojila zahteva jednak interes, kakor ga bo zahtevala hranilnica od svojega posojila. Zategadelj prepušča se deželnemu odboru, da na tej podlagi omenjeno obrestovanje ob svojem času dovoli.

Železnični odsek ne more si prikrivati, da se bode, ako se sprejmejo njegovi nasveti, zgradba dolenjskih železnic prav zelo približala svojemu uresničenju in da se bo storil s tem važen korak h gospodarskemu razvitju naše dolenjske strani. Približuje se toraj uresničenju podjetje za celo deželo prevažnega pomena. Pri- lika se nam pri tem ponuja, spominjati se mož, ki so z izredno vstrajnostjo in trudoljubivostjo zastavili vse svoje moči v ta namen, da bi se deželi Kranjski izpolnila jedna najtoplejših želj. V imenu dežele nam je toraj zahvalo izreči vsem gospodom, ki so v konsorciji

se trudili, v prvi vrsti pa ekscelenciji gospodu baronu Schwegelnu in gospodu profesorju Šuklje-tu, koja oba si smeta prištevati prve zasluge, če se v tako neugodnih časih more dognati podjetje, ki je v tesni zvezi s srečno prihodnostjo naše kronovine.

Železnični odsek tedaj predlaga:

Visoki deželni zbor izvoli skleniti:

1. Priloženemu zakonskemu načrtu se pritrjuje.
2. Deželnemu odboru se naroča, temu načrtu izposlovati Najvišje potrjenje.

3. Deželni odbor se pooblašča, da konsorciju Dolenjskih železnic v pokritje troškov za podrobni načrt teh železnic iz deželnega zaklada da posojilo do največjega zneska 30.000 gld. proti svoječasemu povračilu iz glavnice, ki se ima dobaviti za železnično zgradbo in proti obrestovanju, katero bode pozneje določil deželni odbor.

4. Konsorciju, ki je v zadevi Dolenjskih železnic pospeševal deželne interese, osobito ekscelenciji baronu Schwegelnu in gospodu profesorju Šukljeju izreka se zahvala zbornice.

Zajedno priporočajo se v sprejetje sledeče resolucije:

a) Deželnemu odboru se naroča, da ima z ozirom na, po deželi prevzeto poroštvo vsako leto z letom 1892. počenši in za toliko časa, dokler bi ne donašale glavinske delnice dolenjskih železnic nikake ali ne cele dividende in kolikor časa bi trajalo po deželi prevzeto poroštvo, tiste zneske, ki bi se bili sicer pri glavnica za nakup glavinskih delnic namenjenih vsako leto na 5% interesih zgubili, združiti v poseben zaklad do najvišjega zneska 500.000 gld., ki se ima pri deželnem gospodarstvu posebej in zase plodonosno oskrbovati ter služiti v prvi vrsti v to, da bi dežela iz njega zajemala to ali drugo leto tiste svote, koje bi morda vsled prevzetega poroštva izplačati imela, v drugi vrsti pa v to, da bi se končno uporabil za druge železnične ali pa sploh deželne namene.

To resolucijo je pri deželnem proračunu za leto 1892. vrže v poštev vzeti.

b) Deželnemu odboru se naroča, da mu je pri dogovoru, ki ga bode v smislu člena III. predložil zakonskega načrta skleniti med deželnim odborom in med koncesionarji Dolenjskih železnic in pri katerem bode zmiselno uporabiti §§ 3. do vštetega 7. koncesije z dne 10. oktobra 1888, drž. zak. št. 178, (lokalna železnica Eisenerz-Vorderberg) paziti na to, da se v ta dogovor ne sprejme določba § 6. omenjene koncesije, po kateri se o preteku koncesije poroštenim zastanki državi ne smejo povrniti, dokler neso poplačane vse glavinske delnice; deželnemu odboru se nalaga, da ima pri sklepanji tega dogovora temveč zahtevati, da se ne smejo v nikakem slučaju glavinskim delnicam dividende prej razdeljevati, niti ne te delnice samo prej izplačevati, dokler se niso deželi povrnila vsi poroštenim zastanki s pripadki vred.

c) Deželnemu odboru se naroča, da mu je pri trgovinskemu ministerstvu z vso odločnostjo delati na to, da se za čas trajajočega, po deželi za obrestovanje in amortizovanje prioritet prevzetega poročstva v upravnem svetu delniške družbe, ki se ima ustanoviti v namen zgradb. Dolenjskih železnic, določi deželi v pravilih še jeden zastopnik in da se za gori omenjene dobe vrhu tega v ta svet sprejme tudi še odposlanec deželnega stolnega mesta Ljubljane.

V Ljubljani 23. dan novembra 1890.

Grasselli

odsekov načelnik.

Dr. Ivan Tavčar

poročevalec.

(Dalje prihodnjič.)

Naši dopisi.

Z Dunaja dne 8. decembra. Minuli četrtek zbral se je po daljem prestanku zopet državni zbor in se je pričel s tem, da je finančni minister Dunajevski ta dan zboru predložen državni proračun utemeljeval v daljnem, s političnimi opazkami pojasnen blizo ure trajajočem govoru, kakor zmiraj, govoril je tudi to pot Dunajevski mirno, hladnokrvno, in kdor ni vaje spretnega govornika, bi tudi letos ne bil iskal v govoru ministra govornika onih oestro političnih izjav cele vlade, katere vsako leto značijo Dunajevskijeve govore. Tudi letos je pripisaval povoljne gospodarske uspehe, v državnem gospodarstvu državno-zborski večini uklepu, ne da bi se bil zadovoljil zato hvalo dajati državnemu zboru v obče. Tudi svoje nade, da se bode to povoljno gospodarstvo nadaljevalo v prihodnje, opiral je minister na ustrajnost in požrtovalnost državno-zborske večine; nikdar se ni zmotil minister, da bi bil to nado opiral na državni zbor sploh za to, ker manjšini tudi sedaj noče pripoznati zasluge za letošnji jako povoljni uspeh pri državnem proračunu za leto 1891.

Kakor vsako leto bil je tudi letos obsut pri tem govoru sedež finančnega ministra gosto od poslancev obeh strank, pa tudi ministri kolegi so ustrajali, vklub dolžini govora do konca, ker Dunajevski govoril, je v imenu vlade in navzoči ministri so s svojo pozornostjo dokazovali, da se z ministram govornikom popolnoma strinjajo. Koliko nasprotja se je pri tej priliki kazalo med časnikarskem politikovanjem in pa med vladno uradno politiko. Levičarji gugajo se na podlagi tega, da se češko-nemška poravnava do sedaj ni dognala, v nadi, da takoj jutri ali pojutrnem nastopijo krmilo prihodnje vlade in da je sedanja državno-zborska večina s svojo vlado samo od danes do jutri, v javnem državnem zboru pa nastopi pooblaščen govornik vse vlade ter brez ovinkov izjavlja:

Zasluga za ves lep napredek v državno-zborskem gospodarstvu pristaja sedanji večini, ako se to more nadaljevati, bode zopet imela za to zaslugo državno-zborska večina, na kratko, opozicija, ki misli da jej je treba le še koraka do vladanja, nikakor ne pride v poštev, za vlado še ni.

Opazovalcu tega prizora v državnem zboru ni bilo treba še pojasnevali dolgosti obrazov med poslušalci ministrovega govora, temveč dejanski položaj v državnem zboru bil je vsakemu jasen, akoravno Čehi še niso dognali poravnave in akoravno so Nemci nekako pre-nagleno odklonili udeležbo pri deželski jubilejski razstavi, pripravljani za prihodnje leto.

Udeležba poslancev pri prvi seji bila je mnogo-brojna, izrekoma Dalmatinska bila je zastopana skoraj do zadnjega moža, kar je izviralo od tod, da so bile na dnevni red postavljene verifikacije dalmatinskih poslancev. Tudi češki klub bil je močno zastopan, izrekoma staro-čehi bili so skoraj v polnem številu. Dr. Riegerja videl sem večkrat v živahnem razgovoru z grofom Taaffejem in ko kmalo se potem srečava med množico poslancev, ga vprašam je li res, da pojde po novem letu na Laško, odgovori mi brez ovinkov, da tega danes še sam ne ve, ker je vse odvisno od rešitve glavnega vprašanja, to pa do danes še ni rešeno na nobeno stran.

Izmed mladočehov videti je bil pred vsemi blede, gizdav obraz suroveža Vašatija, kateri se herostratične svoje slave ne bode vtresel nikdar.

Takoj v drugi seji poročal je dr. Ferjančič v potrditvi izvolitve dalmatinskega poslanca Mazovičiča.

Poslanec Menger trudil se je liberalcem v Dalmaciji na ljubo dokazavati, koliko nepostavnosti se je godilo pri dalmatinskih volitvah, toda spretnost, s katero je dr. Ferjančič dokazaval, da vse navedene nedostatnosti nimajo nikakoršnega upliva na veljavnost izvolitve, prepričala je tudi večino državnega zbora, da so Mengerjevi ugovori nepostavni in ta večina pritrdila je predlogu verifikacijskega odseka na potrditev Mazovičičeve volitve.

Iz Ljubljane. — † Gosp. Franc Karun. V petek zjutraj ob štirih je umrl velečastiti g. Fr. Karun, trnovski župnik in knez.-škofijski svetovalec v Ljubljani, za pljučnico, ki ga je napadla pred osmimi dnevi vsled prehlajenja. — Rojen je bil pokojni župnik dné 18. decembra l. 1818. l. v Ljubljani, posvečen dne 23. dec. l. 1841. bil je do 21. decembra 1843 l. adjunkt v semenišču, v duhovnem pastirstvu je deloval do 9. aprila 1844 v Cerknici, pozneje štiri leta v Dobu in na zadnje od 31. julija 1849 v Trnovem in sicer do l. 1853. kot kapelan, od l. 1854. pa kot župnik. Pokojnik je bil mož po volji božji, vzgleden duhovnik, zvest domoljub, plemenit značaj v najlepšem pomenu besede. Kdor ga je poznal, moral ga je spoštovati in ljubiti. Tesno je

kazali v Španjolskeji 1620. l. V Portugalskeji, kjer danes vse njuha, staro in mlado, moško in žensko, bilo je že koj s početka njuhanje bolje v navadi od kajenja. Ko je 1663. l. Alfonz VI. se hotel zahvaliti angleškemu vojakom, ki so se v bitki pri Amcixialu junaški vedli, ponudil je vsakemu po dva funta tobaka. Ker njuhanje človeka nenavadno osvežuje in razbistruje, zato se je ta navada brzo razširila. S Španjolske je prešlo njuhanje na Francosko, dasi pripovedajo, da je že Katarina Medicejska svojemu sinu, kralju Ljudevitu IX. priporočala njuhanje, ker je mnogo trpel na glavobolju. V 17. stoletju so začeli napravljati prve tobačnice. Pozneje je francoski dvor uvel ta običaj, da tujim poslanikom v znak osobite milosti daruje zlato tobačnico, in to je mnogo pomaglo, da se je njuhanje tudi po drugih evropskih zemljah razširilo. Za saksonskega ministra Brühla pripovedajo, da je imel več stotin razne obleke, in za vsako obleko posebno tobačnico.

Kakor kajenje tako je tudi njuhanje bilo s prvega razširjeno samo med možaki, ali kmalu se je izbudilo tudi v krasnem spolu poželenje, da poskušajo to čudovito travo. Pruska kraljica Charlotta se je pregrešila z njuhanjem pri velikej slavnosti. Ko jo je namreč 1701. l. pri kronanju napala dolgočasnost, vzela je skrivaje malo tobaka, da se razbistri, ali to je opazil kralj in jej zelo zameril. Ker je mati v tem nasladi nahajala, ni čudo, da jej je potem sin Friderik Viljem I. postal velik njuhalec. Kako je njuhanje s početka 18. stoletja bilo razširjeno v visokih ženskih krogih, vidimo z listov unukinje češkega kralja Friderika Falškega, Elizabete Charlotte Orleanske. V listu 1713. l. je pisala takole: „Gnusna je stvar s tem tobakom, a jaz se nadejam, draga Lujiza, da vi ne njuhate. Zelo me jezi, kedar vidim tu vse ženske z umazanimi nosovi, kakor da so jih v blatu podrgnile, in kako s svojimi prsti tišče vsakemu možaku v tobačnico. Tako mi je gnusno, da moram koj pljuniti“. O nekei svojej unukinji pa je pisala 1715. l. tole: „To je gospica pri 14 letih. Ko je še dete bila, mislila sem, da bode vrlo lepa, ali sem se zelo zmotila. Dobila je velik nos*) kot jastreb. Vem, zakaj je tako. Dopustili so jej njuhati. — Nič na svetu ni mi zoprnejše od njuhanja. Ljudje dobe grd nos, govorijo na nos in strašno smrde. Poznajem ljudi, ki so lepo dišali, a ko so začeli njuhati, v šestih mesecih so smrdeli kot jarci. Nič ni grjega kot njuhati in imeti nos, kakor da si ž njim v blato pal.“

Z višjih krogov je prešlo njuhanje med navadni svet, in posebno se je v severnih krajih evropskih zelo razširilo. Kedar človek potuje po severnej Švedskeji, vsak čas more opaziti, kako vozniak dober obrok tobaka mesto v nos v usta porine, da se ga bolje naužije. Na Irskem še na poseben način njuhajo. Rožičke imajo za tobačnice, in kedar se hočejo nasladiti, spuste glavo

nazaj, vtaknejo ostri konec rožičkov v nos in tako iztresejo obrok tobaka. Rog gre potem okrog mize, dokler se prazen povrne k gospodarju. Enake rožičke imajo tudi v Švedskeji, samo da tu malo bolje pazijo na pristojnost, ker imajo posebne žlicice za vsipanje tobaka v nos. Njuhanje je bilo do ne davnaj zelo razširjeno po Evropi, danes pa se čedalje bolj opušča, a zato se kajenje tem bolje razširja.

Najgnusnejše pa je žvekanje. Po Ameriki je žvekanje najbolje razširjeno, v Evropi pa se je po boljih krogih do celega opustilo. Pri nas žvekajo najprostejši delavci, no tudi mornarji se ne morejo odvaditi. Kajenje je na brodu nevarno in zato mornarjem navadno prepovedano, a njuhanje je predrago. In ker mornarji žele, da se tudi oni naužijejo slasti, katero ostali svet nahaja v tobaku, zato jim ne smemo zameriti, da si z žvekanjem pomagajo.

Pod konec 17. stoletja je dobil tobak tudi v Evropi zakonito državljanstvo. Državniki so sprevideli, da je v tobaku čarobna moč, katera jim more državne blaginice napolniti. Vzeli so toraj tobak v svoje varstvo, uveli so monopol tobaka, in tako so priznali državno pravo tujcu, katerega so doslej preganjali. Temu državnemu podjetju je prišla sedaj na pomoč tudi kava, ki je kajenju pravo slast dala. Od slej je začel potrošek tobaka od leta do leta strašno rasti. Amerika ni več mogla zmagovati, zato so začeli po Evropi, Aziji in Afriki na veliko tobak saditi. Tobak je postal važna gospodarska rastlina, katera je začela prehranjevati cele kraje. Ako pomislimo, da se na zemlji pridela na leto 4 milijone centov tobaka, zato prihaja ž njim na stotine milijonov v promet. Imá krajev, kjer se vse stanovništvo s tobakom ukvarja in ob tem živi. Tu se shajajo trgovci celega sveta in zastopniki vseh držav, da s prve roke nakupijo te robe. Od tu razvažajo tobak neštevilni brodovi, da ga prodajo v tvornice, v katerih milijoni služijo svoj vsakdanji kruh.

(Dalje prihodnjič.)

Politične stvari.

Deželni zbor kranjski.

Poročilo

železničnega odseka o deželnega odbora poročilu glede poročstva čistega dohodka za dolenjske železnice (k prilogi 53).

(Konec.)

Zakon

z dne

veljaven za vojvodino Kranjsko,

o poročstvu čistega dohodka za Dolenjski železnici.

Po nasvetu deželnega zbora Svoje vojvodine Kranjske ukazujem tako:

*) Naša narodna pesen veli:

Nos ima pa kot „kopito“,
Ni tobaka nikdar sito.

Člen I.

Za slučaj, da se podeli v zmislu določil zakona z dne 6. junija 1890. l., drž. zak. št. 118, koncesija za lokomotivno železnico, katero je kot glavno železnico druge vrste napraviti iz Ljubljane čez Grosuplje iz Trebnje v Rudolfovo, eventualno v Stražo, s krilom z Grosuplja v Kočevje, katero je pa narediti kot lokalno železnico (Dolenjske železnice), dá dežela Kranjska za navedeni dve železnici poroštvo vsakoletnega čistega dohodka 296.953 gld. av. velj., primerne potrebsčinam za štiriodstotno obrestovanje in razdolžbeni delež prioriteta zajma v imenskem znesku 7 milijonov goldinarjev av. velj. v notah, katerega je v namene novčne dobave vzeti na posodo ter poplačati v 75 letih.

Člen II.

Zagotovilo zgoraj navedenega dohodkovnega poroštva je zavisno od pogoja,

1. da se država v zmislu navedenega zakona z dne 6. junija 1890. l., drž. zak. št. 118, udeleži pri glavnični dobavi za obe lokalni železnici, imenovani v členu I., s tem, do prevzame polno vplačanih glavinskih delnic akcijske družbe, ki se sestavi, v imenskem znesku 2.500.000 gld. av. velj. v notah,

2. da prevzamejo deležniki najmenj delni znesek 600.000 gld. av. velj. v glavinskih delnicah po kurzu al pari, naposled,

3. da se po primernih dogovorih med koncesionarji, upravo državnih železnic in treboveljsko premogokopno družbo o zalaganji in pošiljanji premoga iz Kočevskih premogokopnih rudnikov za obrat dolenjskih železnic in državnih železnic zagotovi tolik čisti dohodek za dolenjski železnici, da je, ako se vzamejo v poštevdohodki, katerih se je nadejati iz ostalega prometa, pričakovati pokritja vsakoletnemu čistemu dohodku, za katerega je po členu I. prevzela dežela poroštvo, iz prejemkov železnice same.

Člen III.

O natančnejših določilih za dohodkovno poroštvo zagotovljeno za dolenjski železnici po členu I. od dežele Kranjske, zlasti o pogojih za dozvedbo, izplačilo in svojedobno povračilo poroštvenih doplatkov, katere eventualno plača dežela, je med deželnim odborom, kateri mora pri tem postopati v sporazumu z državno upravo, in med koncesionarji dolenjskih železnic skleniti dogovor, pri katerem se zmiselno uporabijo v §§ 3. do vštetega 7. koncesijske listine z dne 10. oktobra 1888. l., drž. zak. št. 178, za lokalno železnico Eisen-erz-Vorderberg ustanovičena določila o dohodkovnem poroštvu, danem od države za to lokalno železnico.

Člen IV.

V pravila akcijske družbe, katera se sestavi za Dolenjski železnici, vzprejeti je določilo, da je morebitna prihranila pri prvotni od vlade odobreni napravni glav-
nici, kakor tudi dohodkovne prebitke, kateri bi prese-

zali potrebsčino za obrestovanje in razdolžbo priori-
tetnih zadolžnic, kakor tudi za pravilom primerno naj-
več petodstotno dividendo akcijske glavnice, zalagati v
prid rezervnega zaklada, katerega je rabiti pri do-
bavi glavnic za druge lokalne železnice na Kranjskem,
za katere bi akcijska družba morebiti dobila pozneje
koncesijo.

Člen V.

Sklep deželnega zbora kranjskega z dne 19. ok-
tobra 1888. l. o prevzetji glavinskih akcij akcijske
družbe, ki se sestavi za Dolenjski železnici, v imenskem
znesku 500.000 gld., po kurzu al pari, je razveljavljen.

Člen VI.

Izvršiti ta zakon, ki stopi v veljavnost tisti dan,
ko se razglasi, naročeno je Mojim ministrom za no-
tranje stvari, za finance in za trgovino.

Državni zbor.

Vlada začetkom leta zahteva pri državnem zboru
potrebnega denarja za državno gospodarstvo in pa za
vojno primerne števila novincev, zato, da moč vojne
ne zastaja. Kar zadeva državnega gospodarstva potreb-
ščino, omenjamo obširnega in izvrstnega govora finančnega
ministra Dunajevskega, o potrebsčini novincev za vojno
dodamo pa sledeči pregled.

Čim bližje so božični prazniki, tem praznejša je
dvorana državnega zbora; mnogi poslanci so z Dunaja
že odšli, tukaj ostalih je pa dostikrat tako malo v dvo-
rani, da je zbornica le za silo sklepčna.

Pa tudi razprave same so večinoma puste in dol-
gočasne. Včeraj je bil edino zanimiv le odgovor dežel-
nobrambovskega ministra na Heverovo interpelacijo gledé
na preskušnje enoletnih prostovoljcev. Minister je rekel
da ravno letošnji vspeh ni bil neugoden; od 2938 k
preskušnji poklicanih prostovoljcev jih je bilo odobrenih,
2372, to je 80.7%, pri deželnih brambovcih pa celó
90.3%; te številke se bodo pa še nekoliko poveksale,
ker jih 2.3% zaradi bolehnosti preskušnje ni moglo de-
lati. Gledé na posamezne kraje minister omenja, da jih
je v Pragi preskušnjo prestalo 72.1%, v Lvovu 87.8%, v
Plznji 92.2%, v Dalmaciji pa celó vseh 100%, kar
najbolj priča, da neznanje nemškega jezika ne ovira
ugodnega vspeha.

Na ueko drugo interpelacijo gledé na preskrblje-
vanje vojakov na Dunaji in v brnškem taboru z moko
minister odgovarja poslancu Fischerju, da vojaki moko
dobivajo iz cesarskih parnih mlinov, da torej ministerstvu
ni mogoče ustreči njegovi želji in moko kupovati od
nižje-avstrijskih mlinarjev.

(Dalje prihodnjič.)