

nitve omrežja avstrijskih državnih železnic, in da je namreč strašna kriza v l. 1873. mnogo k temu pripomogla, da se takrat ta proga Ljubljana-Karlovec ni gradila na državne stroške.

Pozneje so se premenile razmere za to železnico neugodno. Postali smo skromnejši in da bi tega, kar je dobro, ne žrtvovali temu, kar je bolje, in na to čakali, smo se l. 1890. začasno zadovoljili samo z glavno progo druge vrste Ljubljana-Novomesto-Straža, dočim se je belokranjska železnica pustila in suspenso. Iz tega izhaja, da ni pred dvema letoma še nihče mislil na ozkotirno železnico. Kot uzrok, da se zdaj neče normalnotirna železnica, se samo navaja, da bi se vsled nje promet od Trsta obrnil na Karlovec in Reko. Če se primerja oddaljenost Ljubljane od Trsta z oddaljenostjo Ljubljane od Novega mesta, Karlovca in Reke, je strah popolnoma neopravičen.

Ljubljana je od Trsta 144 km oddaljena, od Reke pa 140, torej za 4 km manj. Karlovec je od Reke oddaljen 176 km, torej za 36 km več, nego Ljubljana po užni železnici čez Št. Peter od Reke in za 32 km več nego od Ljubljane do Trsta po južni železnici.

Daljava od Ljubljane do Reke čez Novo mesto, Metliko ali Črnomelj in Karlovec bi znašala:

Od Ljubljane do Novega mesta 76 km, od tod do deželne meje 60 km, od tod do Karlovca kakih 34 km, in od Karlovca po obstoječi železnici do Reke 176 km, skupaj torej 346 km, dočim znaša od Ljubljane do Trsta 144 km, torej za 202 km manj.

Ako se doseže ugodnejša zveza Rudolfove železnice s Trstom, kar upamo, bi bile razmere za Trst še boljše.

Od Novega mesta je čez Karlovec do Reke 270 km, od Novega mesta čez Ljubljano v Trst 220 km, torej za 50 km manj, za toliko skoraj, kolikor bo dolga vsa belokranjska železnica.

Iz teh podatkov je vidno, da kranjska dolenjska stran vsaj tostran Gorjancev ne teži na Karlovec-Reko, nego na Ljubljano-Trst, da torej ni govora o tem, da bi dolenjska in belokranjska železnica odvrnila promet proti Reki, tudi ko bi se kdaj dosegla zveza s Karlovcem.

Ta proga bi skrajšala pot do hrvatskih, bosanskih in dalmatinskih železnic. Sodim, da bi bilo tako skrajšanje tudi v interesu Cislitvanske, ker bi izvažanje premoga iz Belekrajine na Oggersko nam nič ne škodovalo, nego samo koristilo. Na drugi strani bi se pomnožil promet na dolenjskih železnicah in uvoz žita, na kateri smo navezani.

Dasi bi znašali stroški za normalnotirno železnico uštevši interkalarne obresti in rezervni fond 3,300.000 gld., stroški za ozkotirno pa samo 2,200.000 gld., torej za 1,100.000 gld. manj, so vendar koristni, katere bi dajala normalnotirna železnica, tako velike, da se mora taka železnica priporočati. Lokalnim potrebam bi za zdaj zadostovalo, če bi vsak dan vozila dva mešana vlaka sem

in tja, kadar bi bilo potrebno pa bi se priredili posebni vlaki.

Mislím, da pri takem obratu bi obratni stroški ne bili ravno veliki. Na drugi strani bi bilo dobro, ko bi se odškodnina za obratne stroške določila v odstotkih od kosmatih dohodkov, ker bi se tako dobila boljše podloga za financiranje železnice.

Deželni zbor kranjski je izjavil, da je pripravljen, podpirati to podjetje kar najbolj mogoče. Pripravljen je, dajati letni prispevek ali prevzeti za primerno svoto glavninskih delnic. Seve, da vsled lanske katastrofe dežela ne bo mogla mnogo prispevati.

Končno si dovoljujem, priporočati vladi kar najtopleje to železnico in prosim, naj vlada pospeši in omogoči zgradbo te železnice s tem, da pospeši pogajanje in stvar kolikor mogoče podpira, če mogoče s prevzetjem garancije obresti.

Sklicuje se na že predložene resolucije in na predlog proračunskega odseka, končam s to prošnjo. (Odobrovanje).

Obrtnijske raznoterosti.

Shod avstrijskih obrtnikov je zboroval te dni v Opavi. Shod je izrekel nezaupnico poročevalcu o obrtni reformi in se izrekel, da se mora predložena predloga obrtnega zakona znatno predelati.

Izdelava zrcal po kemično-električnem potu. Ivan Boas v Kielu je iznašel nov način izdelovanja zrcal. Znano je, da se težke in žlahtne kovine dajo z elektriko v Geislerjevi cevi s pomočjo elektrike hlapiti. Če v cevi ni drugzega kot nekaj zredčenega vodika, se usede na stene čista kovina in se močno prime. Porabil je to lastnost za izdelavo zrcal. Po tem potu napravljena zrcala so mnogo boljše, nego po dosedanjih kemičnih potih napravljena.

Sovražnik podpor v rudnikih. V rudnikih podpro vse z lesovjem, da se jama ne udere. Nedavno so pa zasledili po nekaterih rudnikih kebra, ki ta les močno razjeda, tako da ga uniči in se vsled tega podpore zdrobe. Ta keber se hitro množi. Da se to prepreči, mora se lesovje namazati s karbolinejem, ali pa napojiti s klorovim cinkom, kositernim klorirom, arzenikovo kislino ali kreozotom.



Ljubljanska mestna hranilnica.

Mestna hranilnica ljubljanska je ravnokar razposlala svoj, od občinskega sveta v zadnji seji potrjeni računski zaključek in bilanco za leto 1895. pravzaprav za šesto upravno dobo, odkar posluje ta, za bodočnost zelo pomembni domači denarni zavod.

Ker nam kaže ta računski zaključek oziroma bilanca že dokaj znatne uspehe, spregovorimo naj nekaj več besed o dosedanjem delovanju mestne hranilnice ljubljanske.

Sklep občinskega sveta, da se ustanovi v Ljubljani mestna hranilnica, sega precej daleč nazaj. Bilo je 31. marca 1882. l., torej kmalu potem, ko je v mestnem