

SLOVENSKI NAROD.

Ishaja vsak dan zvečer, izimši nedelje in praznike, ter velja po pošti prejemati za avstro-ogerske dežele za vse leto 15 gld., za pol leta 8 gld., za četrt leta 4 gld., za jeden mesec 1 gld. 40 kr. Za Ljubljano brez pošiljanja na dom za vse leto 13 gld., za četrt leta 3 gld. 30 kr., za jeden mesec 1 gld. 10 kr. Za pošiljanje na dom računa se po 10 kr. na mesec, po 30 kr. za četrt leta. — Za tuje dežele toliko več, kolikor poština znaša. — Na naročbe, brez istodobne vpošiljatve naročnine, se ne ozira. — Za oznanila plačuje se od štiristopne petit-vrste po 6 kr., če se oznanilo jedenkrat tiska, po 5 kr., če se dvakrat, in po 4 kr., če se trikrat ali večkrat tiska. — Dopisi naj se izvolé frankovati. — Rokopisi se ne vračajo. — Uredništvo in upravnništvo je na Kongresnem trgu št. 12. Upravnistvu naj se blagovolijo pošiljati naročnine, reklamacije, oznanila, t. j. vse administrativne stvari. — Vhod v uredništvo je iz Vegove ulice št. 2, vhod v upravnništvo pa s Kongresnega trga št. 12.

Telefon št. 34.

Lokalna železnica Trebnje-Tržišče.

Govor posl. Lenarčiča v dež. zboru kranjskem dne 16. maja.

Visoka zbornica! Radostno pozdravljam predlog finančnega odseka glede železnice, ki se ima graditi od Trebnja ali kake druge točke dolenskih železnic proti Št. Janžu. Načelno je visoka zbornica želansko leto priznala potrebo take proge s tem, da je dovolila v pokritje stroškov za projektovanje te železnice znesek 2000 gl. Generalni projekt se je torej naredil s pomočjo dežele, in kakor razlaga deželni odbor, so bili stroški proračunjeni na 1.400.000 gold. Železniško ministrstvo, ki je imelo ta generalni projekt v presojo, je zgradbene stroške nekoliko reduciralo, tako da so se zdaj naznanili v znesku 1.380.000 gld., če sem prav poučen. Železniško ministrstvo je pri tej priliki tudi kritikovalo rentabilitetni račun. Meni niso podatki na razpolago, da bi mogel presojati, na kakšni podlagi je konsorcij za zgradbo te železnice sestavil dotični rentabilitetni proračun, vsekakor pa se mi vidi, da je takrat jako optimistično to zadevo razmotrival, sicer ne bi bil pri tej priliki izračunal tako visokega kosmatega dohodka v znesku 70.000 gold. Železniško ministrstvo tudi ni bilo tako optimistično, kakor tedanji konsorcij, marveč je kosmati dohodek te proge znižalo na 46.000 gld., pri tem pa upoštevalo, da bi obratni troški utegnili se znižati na 29.000 gld., tako da bi torej preostajalo čistega dohodka 17.000 gld., kar bi v primeri z zgradbeno glavnicu kazalo 1-24% obrestovanje. Pri tem proračunu se ni upoštevalo, da bi imela železnica ta glavni namen, da bi služila za prevažanje premoga, ampak se je oziralo le na zdaj obstoječe razmere, ko bi bili glavni tovari na tej železnici gozdni in kmetijski pridelki. Jaz si ne morem misliti, da bi v tem kraju, kjer industrija dozda ni prav za prav nič razvita, imeli tako velikanske zaklade gozdnih in kmetijskih pridelkov, da bi bilo se nadejati tako visokega kosmatega dohodka, ki je tu naveden v znesku 46.000 gld. Popolnoma priznavam korist in potrebo dotične železnične proge, ki naj bi se gradila,

in priznavam to zaradi tega, ker mi je lepa šentruprska, oziroma novomeška dolina jako pri srcu, in ker je ta dolina, rekel bi, jeden izmed najlepših krajev na Kranjskem. Vem tudi, da bi se v dotičnem kraju mogla povzdigniti obrt, nastati kaka industrija itd., in zaradi tega z veseljem pozdravljam predlog, naj dežela k zgradbi te železnice prispeva z izdatnim zneskom. Dežela je v tej zadevi v prvi vrsti zaradi tega interesirana, ker je ob svojem času prevzela jamstvo za dolenske železnice. Vsako sredstvo, ki je v stanu k temu pripoči, da bi se rentabiliteta dolenskih železnic sploh, cziroma njihov dohodek nekoliko zvišal, moram tu z veseljem pozdravljati, kajti žalostne skušnje zadnjega časa nam kažejo, da je rentabiliteta teh železnic jako na slabem, in da mora vsled tega dežela pokrivati primanjkljaje, ki so se izkazali zadnji dve leti. Če se torej napravi nov vir za tovarni promet dolenskih železnic, je tak vir le z veseljem pozdravljati, in tak vir bi bila železnica, ki je zdaj v razpravi. Jaz pa mislim, da moramo pri tem upoštevati tudi to, naj bo novo podjetje, ki ima služiti v podkrepljenje že obstoječega podjetja na tako solidni podlagi, da bo moglo donášati tudi kak dohodek. Če je železniško ministrstvo vzelo za podlago 46.000 gld. kosmatega dohodka in potem izračunilo čisti dohodek na 17.000 gold., potem se mi vidi, da je tu jako optimistično postopalo, in sicer iz tega vzroka, ker, kakor skušnje na drugih železnicah učé, prometni troški navadno mnogo več znašajo, in z nekako posebno gotovostjo bi se dalo izračunati, da absorbirajo obratni troški 80% kosmatega dohodka, tukaj pa so se izračunili obratni troški na manj nego 70% kosmatega dohodka. Če torej tukaj vzamemo za podlago za obratne troške 80% kosmatega dohodka, bi to ne znašalo 29.000 gld., če je prvotna svota 46.000 gl. kosmatega dohodka pravilna, ampak 36.800 gold., tako da bi preostajalo čistega dohodka le 9200 gl., ali 0 65% obrestovanje glavnice.

Toda za naša prometna sredstva rentabiliteta ne more biti jedini pogoj zgradbe, kajti sicer bi morali od vsake ceste zahtevati, naj bi se rentirala. Če mi gradimo, oziroma če se gradi železnica tam doli,

potem se bo njen vpliv na gospodarskem polju povsod sam pokazal, če tudi se njena rentabiliteta kot taka ne izkaže. Bogati naravni zakladi, ki se nahajajo v dotičnem okraju, bodo pristopni svetovnemu prometu, ali nastane pa drugo vprašanje, ali se bodo mogli dotični naravni zakladi z vspehom izkoriščati. V tem oziru nimam nikakih podatkov, ki bi dajali zagotovilo, da bi mogli na to misliti. V železniškem svetu se je razpravljalo o tem, da konkurenčno podjetje, kateremu so razmere v šentjanski dolini jako dobro znane, o njih ne sodi posebno optimistično, oziroma se jih gotovo ne boji, sicer bi bilo misliti, da se dotično konkurenčno podjetje samo loti tega podjetja ter skuša nase pritegniti dotične naravne zaklade. Mislim je torej, če že kaka družba izkorišča premogove zaklade v šentjanski dolini, da bi morala misliti na hudo konkurenco, katero bo imala s trboveljsko družbo. Trboveljska družba, kot jako močna družba, bota boj lahko vodila in cene svojemu premogu tako znižala, da nastane potem vprašanje, ali se bodo mogli naravni zakladi v šentjanski dolini tako izkoriščati, da bo imelo to podjetje kaj vspeha?

Glede razvitka industrije ob tej železnici moremo le toliko soditi, da se bo mogla ta industrija le polagoma razvijati, vsaj imamo najlepšo priliko opazovati, kako je bilo to pri dolenskih železnicah. Če bi bile železnice same po sebi tak pogoj za razvitek industrije in obrti, bi morali imeti v naši Dolenski že precej industrije, ali saj začetek industrije, toda gospoda moja, tu gre vse le jako počasi. Vsled dolenskih železnic so se sicer oživile nekatere industrije, nanašajoče se na velike zaklade bukovega lesa v dolenskem delu naše dežele, toda te industrije so dandanes žalibog v takem stanju, da na njihovo življenje skoro ni misliti, ker se je trg v novjšem času tako poslabšal, da se izvoz bukovega lesa že ne more več imenovati izvoz, ker vse nekako stagnira. Druga industrijska podjetja mi niso znana, ki bi se bila dozda napravila ob dolenskih železnicah. Nočem temu oporekati, da se bode ob dolenskih železnicah osnovala še druga industrijska podjetja, ampak le to hočem omeniti, da to potrebuje dolgo časa, da se osnujejo.

Dandanes ne stoji industrija na tako prijetnem stališču, da bi bilo misliti, da se bo kapital poprijel te stroke, marveč se mora industrija boriti s hudimi nasprotniki, zlasti, ker ne more prav nič računati na znane trgovce. Pridemo torej lahko v neprijetni položaj, da poleg garancije, katero že plačuje dežela za dolenske železnice in jo bo morda tudi v bodoče vsaj nekaj časa še plačevala, bo tudi še kapital približno 100.000 gld., katerega naj bi dežela založila za novo železnično progo, dolgo časa mrtev ležal, in da bo morala dežela še obresti tega kapitala trpeti, ker nima svojega denarja, ampak bo morala v to svrhu posojilo najeti.

Kako si pomagati v tej zagati? Na jedni strani imamo potrebo za železnico, na drugi strani pa, lahko rečem, slabe deželne finance, saj nam je tudi gospod poročevalec o proračunu deželnega zaklada že toplo na srce polagal, naj ne zapravljamo deželnega denarja in istotako je gospod poročevalec o melioračnem zakladu povdarjal, naj ne razsipajmo, ampak da štedimo in štedimo, kjer le mogoče. Seveda je železnica, katero imamo zdaj v razpravi, še nekaka „Zukunftsmusik“, kajti v predlogu, katerega nam podaja deželni odbor, je sicer govor o neki družbi, ki se je že osnovala in ki bo izkoriščala naravne zaklade premoga v šentjanski dolini in gradila železnico, ali te družbe, če se stvar natančno preišče, pa še ni. Zaradi tega je tudi še dalje vprašanje, kdaj se bo taka družba sešla, ki bi mogla graditi železnico, in kdaj bo dotična družba tirjala oni znesek, katerega misli visoka zbornica danes za to zgradbo dovoliti. Seveda bo taka družba poleg svojih sredstev morala apelirati v prvi vrsti tudi na državno pomoč. Jaz sem popolnoma preverjen, da bo država uvidela koristi take proge in kakor drugod tudi tu rada prispevala, bodisi z nekim gotovim zneskom, bodisi s tem, da prevzame garancijo prioritetnih delnic, ki bi se izdale za gradnjo dotične proge.

Jedino sredstvo, visoka zbornica, je po mojem mnenju to, da skušamo, če se ogrevamo za železnično progo do Št. Janža, kolikor mogoče znižati troške, ki so povzročeni s tako zgradbo. Troške pa moremo

LISTEK.

„Erotika“.

Napisal Vladimir Levec.

(Konec.)

V zadnji oddelek je zbral Cankar „Romance“. Poleg najnavadnejših in zlasti v slovenski literaturi izrabljenih motivov — na pr. „Romantika“ na str. 96 — dobimo tu mnogo dobrega. Iz narodne zgodovine je vzeta snov „Ivana Kacijanarja“ in „Ugnadovih gostov“. Zlasti v prvi romanci je značaj narodne poezije precej dobro zadet. Vender tragike Kacijanarjeve smrti se pesnik ne zaveda; kakor nam jo slika on, je bil povod pretežno le v sovraštvu, ki ga je proti slavnemu možu gojil njegov morivec — mimogredé bodi omenjeno, da je Hojzić le „licentia poetica“ — a Kacijanar je moral pasti iz političnih motivov; bil je žrtev ne toliko svojega izdajstva, nego samoljubne politike grofov Zrinjskih. Rad priznam pesniku veliko prostosti, a zahtevam tudi lahko, da se prej, preden pesniško predela zgodovinsko snov, do pišice na-

tanko pouči o njej, zlasti pri tako markantni individualiteti, kakor je ravno Kacijanar.

Veliko boljši so v tem oziru „Ugnadovi gostje“. Trubar je bil v resnici mož, ki je bil do dna srca prepričan, da uči pravo vero, da le nauki, katerih zastopnik je bil on prineso narodu njegovemu srečo.

Osrečiti brate svoje
Htel z uki sem božjimi jaz,
Sovražnikov bal se nisem,
Ponosno jim gledal v obraz.

Bal njega se nisem, ti veš, bog,
Kdor z uki slepil je naš rod,
Kdor z zlobno, pregrešno besedo
Zapiral mi v srca je pot.

Dokaj neverjetnejše so besede, ki jih pesnik poklada na jezik baronu Ugnadu:

Tvoj rod se je dvignil, oj Trubar,
In ti si učitelj njegov,
Ko z drago domačo besedo
Duhá si otel mu okóv.

Ne, ne! Krivo je docela, opazovati 16. stoletje skozi nacionalno pobarvane naočnike našega časa, tembolj krivo, ker tedanjim plemičem ni šlo pri boju za protestantizem ne za vero ne za povzdigo narodnostnega čuta, ampak za politično opozicijo takrat še vplivnih deželnih stanov

proti deželnemu knezu. Preveliki anahronizmi tudi v poeziji niso dovoljeni.

Bizantinizem in ostudno klečeplaštvo biča v satirično nadahnjeni romanci „Sultanov sandale“; pri neki drugi (ob grobu tiranovem) pa se mi zdi, kakor bi bil pesnik mislil na sedanje žalostne domače boje:

Oj patrijarh, nikar, nikar,
Vladanje pač ni tvoja stvar!

Dovolj je roki tvoji križ,
Zakaj po žezlu hrepeniš? . . .

Zadnja v zbirki je „Noveleta“, kjer slika tragično usodo mlade, a na starega moža priklenjene ženske. Bila bi morda še boljša, da ni tako strahovito dolga!

IV.

Če naposled skupno karakteriziram novoizšlo zbirko, omeniti moram še enkrat kar sem bil deloma že označil v uvodu.

Vsebinsko nas ni presenetila z nobenim novim, originalnim motivom. „Es ist alles schon dagewesen!“ In ta neoriginalnost gre tako daleč, da najdeš nenavadno veliko reminiscencij! Ne, da bi očital Ivanu Cankarju naravnost plagiatovstvo, zakaj prepričan sem, da se nikjer ni zavedel, da

ni izviren v vsebini in mestoma celo v ritmu in dikiiji ne. Pesem na str. 13 — da omenim le en slučaj — spominja n. pr. i v pesniški meri i po vsebini tako zelo na neko znano Heinejev, da se nehote vprašaš, ali ni samó — prestava! Sploh se ravno Heinejev vpliv opaža mnogokrat in ne samo v liričnem delu, tudi med romancami, recimo „Intermezzo v nebesih“, kjer Bog, sloneč ob oknu nad zvezdami na prošnjo starčovo:

Ah, daj mi gledati, gospod
Prelepe tiste dni
Kot sta nam jih oznanjala
Tolstoj in Bellamy . . .

odgovarja:

Nagiblje se, oj starec moj,
Na večer že tvoj čas,
In večno ne živi nihče
Kot Ahasver in jaz.

In ta odvislost, ta množica rednih reminiscencij za pesnika, ki hoče biti originalen — in kateri nima tega namena — ni ravno najboljši vademecum.

Ena prednost pa se mora priznavati Cankarju. Jezik ima v oblasti, kakor malo kateri naših poetov, oblika njegovih pesmi, melodioznost njegovih ritmov je na ravnost vzorna. Tu je mojster, dasi tu

znižati le tedaj, ako opustimo namen graditi normalnotirno železnico. Predlog finančnega odseka se sicer ne glasi naravnost na gradnje normalnotirne železnice, ali če se pomisli, da normalnotirna železnica, kakor je tu projektovana, zahteva za 1 kilometer 60.000 gld. gradbenih stroškov nasproti pa pomisli, da se ozkotirni železnici utegnejo troški znižati na polovico ali morda celo na tretjino, potem nastane, gospoda moja, na vsak način opravičeno vprašanje, ali ni upoštevati te okoliščine takrat, ko z deželnim denarjem razpolagamo? Mi nimamo ničesar proč metati. Če ozkotirna železnica, ki bi se v dotičnem kraju gradila, popolnoma zadostuje ter za mnogo let lahko prevozi ves tovarni promet, kolikor ga bo sploh, potem je to nekaka potratnost, ako mečemo denar proč za podjetje, ki bi bilo s previsokimi troški grajeno. Hočem tu opozoriti le na drastično prikazen na južni železnici. Naša južna železnica, v katero se vse zaletava in to po pravici, je v tako neprijetnem položaju, da ne more tarifov znižati z ozirom na kapital, ki je v tej železnici investiran. Če tudi se govori o tem, kako velike dohodke ima južna železnica, vendar vidimo, ako pogledamo kurzne liste, da imajo delnice, ki se imenoma glasijo na 200 v resnici le kurz po 58 gld. To je vsekako neka prikazen, ki opravičuje južno železnico, da se kolikor mogoče drži sedanjega monopolnega položaja in da kolikor mogoče izkorišča to okolnost za se, da more vsaj nekoliko obresti dajati svojim delničarjem.

Nikakor nočem biti zagovornik južne železnice v tej zadevi, kajti hiba, ki se je prvotno zgodila, se zdaj ne da več popraviti in tudi ni moj nalog iskati po sredstvih, s katerimi bi se dalo odpomoči. Kadar pride južna železnica v položaj, da bo imela konkurenta, potem bo pač prisiljena del glavnice črtati in ostalemu delu zagotoviti večje obrestovanje. Tudi mi pridemo v enak položaj, ako bi se gradila po predlogu finančnega odseka na tej progi normalnotirna železnica, kajti ta bi bila mnogo predraga. Normalni tir, gospoda moja, ima svoj pomen tam, kjer se gre za velike, glavne, rekel bi, svetovne proge in ker imamo na takih progah povsod tir 1.435 m, je naravno, da je težko se odločiti za kak drug tir, kajti v tem oziru se pač ne bomo postavljali na isto stališče, kakor Rusija, ki ima tako širok tir, da vozovi iz drugih glavnih prog ne morejo nanj. Da pa normalni tir ni povsod razširjen in da poleg normalnega tira obstoji še mnogo in prav mnogo železnic z drugačnim tirom, zlasti z ozkim tirom, ki sega od širjave 1.435 m doli 0.60 m in v nekaterih krajih pri raznih industrijskih železnicah tudi še pod to mero, mi bo visoka zbornica dovolila, da v podkrepitve te svoje trditve navedem nekaj statističnih podatkov.

Tako imamo v Angliji štiri različne tire in sicer poleg normalnega, s širjavo 0.460, 0.597, 0.914 in 1.070 m.

V Franciji je bilo l. 1887. zbornici predloženo poročilo, naj se 7000 km projektovanih normalnotirnih železnic izpelje ozkotirno; za teh 7000 km zahtevala se je glavnic 2300 milijonov frankov in letnega obrestovanja 143 milijonov, za ozko-

ne brez napak! — Njegova prisposodbljanja so velikokrat manirirana, prisiljena, nenaravna. In semtertja postane, kar sem že tudi grajal, popolnoma nejasen in se izgubi v pretirani, motni mistificizem. Nedopustna in nepotrebna je tudi raba zaimkov tam, kjer nimajo nobenega poudarka, in vendar kolikokrat greši Cankar v tem oziru in ne le on, nego sploh naši „moderni“.

Iz kratka, kar nam je podal pesnik v zbirki „Erotika“, to je še po veliki večini nezrelo — „Sturm und Drang“. Cankar je dober, a še nerazvita vinska trta; zdi se mi kakor divja roža, ki ji je treba večšega vrtnarja, da jo precepi in vzgoji iz nje lepo dehtečo vrtnico. Tudi pesniku, ki ima močnejšo individualnost, nego Cankar, je treba šole, učenja, izobraževanja, marljivega opazovanja, le z zaprtimi očmi in zakrknjenim srcem se ne sme stopati med svet, v življenje. In učiti se ima Cankar še mnogo, otrestiti se mora še marsikatero nepotrebno navlake in obrusiti si še nekoliko ostrin, ako hoče postati vsaj — lep simili-briljant!

tirne proge pa bi se bilo potrebovalo samo 700 milijonov gradbene glavnice in le 35 milijonov obresti. Leta 1892. je bilo v Franciji med 6186 km lokalnih železnic 2931 km takih z ozkim tirom in sicer je navaden v tej deželi ozki tir 1.00 ali 0.60 metrov; slednji tir se zlasti naslanja na vojaške železnice, ki so tam kot podlaga vzete in ki imajo tir 0.60 m.

V Holandiji je bilo l. 1892. — večinoma mi stoje na razpolago le podatki tega leta — 962 km malih železnic, ki so imele večinoma tir 1.067 m.

Belgija je gradila v 10. letih od 1882 do 1892 skupaj 1049 km železnic in sicer je bilo tam 1892. 1.898 km s tirom 1.00 m, 15 km z normalnim tirom, 218 km s tirom 1.067 m. Zadnje so se gradile s tem tirom zaradi zveze z železnicami v sosednji Holandiji.

Norvegija je imela 1892. 1.592 km normalnotirnih in 970 km ozkotirnih železnic.

Švedija je imela 1890. leta 2613 km normalnotirnih in 5405 km ozkotirnih železnic; širjava tira se je gibala večinoma okoli 0.89 m.

V Rusiji so se zgradile 1893. leta 4 nove črte z 366 km ozkotirno.

V Španiji se je l. 1889. predložil kortsom načrt zakona za določitev 1 meterskega tira pri vseh postranskih črtah. Korteš se o tem še niso odločili, vlada pa je predložila načrt glede obstoječih in projektovanih 50 črt skupne dolžine 4900 km z 75 cm tirom.

Portugal ima skoro izključno le ozkotirne železnice s 1.00 m in 0.90 m.

Italija ima večidel normalni tir. Minister Baccarini pa je za stranske proge predlagal 3627 km z 0.95 m in 119 km z 0.70 m tirom.

Grška ima skoro izključno 1 meterski tir le ena črna ima tir z 0.75 m.

Švica je imela 1892. leta 400 km z 1.00 m, 13.2 km z 0.80 m, 13.6 km z 0.75 m, 540 km z 0.60 m.

Avstrija ima v svoji bosenski železnici 579 km s 0.76 meterskim tirom in ta proga je postala glavna proga, ki popolnoma zadošča prometnim potrebam dežele. Ta tir 0.76 je tudi merodajen za vse nove proge, ki bi se še imele graditi v tej deželi.

Ogrska je imela 1892. l. 212 km ozkotirnih železnic in projektovanih je novih železnic 200 km s tirom 0.76 m.

Severna Amerika ima 800 km ozkotirnih železnic in sicer progo St. Louis v Cincinnati do Toledo ob Erijejezru.

Mexika je imela 1888. leta 200 km ozkotirnih železnic, Brazilija 7585 km s tim 1.00 m, in 1345 km s tirom 1.60 m.

Argentiniya je imela 1891. l. 4144 km s tirom 1.00 m 7680 km s tirom 1.676 m 1043 km z normalnim tirom.

Angleška Ostindija je imela 1892. l. 8596 milj železnic s tirom 1.00 m, 11349 milj s tirom 1.676 m in 313 s prav ozkim tirom do 0.61 m.

Tudi prva železnica v Kitajski od Shanghaija do Kangwan je bila grajena s tirom 0.76 m.

Japonska ima 3000 km železnic z ozkim tirom 1.067 m, Algier 884 km s tirom 1.00 m.

Avstralija je imela 1890. l. v južnem delu poleg 1782 km s 1.067 m, tudi 809 km s tirom 1.60 m.

Visoka zbornica naj mi oprost, ako sem jo s temi podatki nekoliko dalje časa mučil, ali meni se vidi, da je bilo potrebno priti s takimi podatki, da potem ne bo mogel nikdo ugovarjati, kakor da bi bila to kaka nepotrebna novotarija, ako bi tudi v naši deželi upeljali ozkotirno železnico.

Skliceval bi se tu lahko na sosedno Štajerko, toda ugovarjalo se mi je, da pri teh železnicah na Štajerskem ni opazovati posebnih gospodarskih uspehov, o čemur pa seveda še ni rešeno, da gospodarski uspehi zaradi tega niso ugodni, ker so železnice ozkotirne, nasprotno, jaz trdim, da ozki tir zabranjuje, da vspehi niso še neugodnejši, kakor se faktično kažejo.

Pri tej priliki bi si usojal opozoriti še na prednosti ozkotirnih železnic. Te prednosti so:

1. manjši gradbeni troški, ker potrebujejo ozkotirne železnice manj sveta, ker treba za nasip manj prekladanja zemlje, ker so zanj objekti cenejši in ker je gojenja stavba (Oberbau) valed manjše potrebe cenejša;

2. cenejša obratna sredstva;

3. manjša obraba teh sredstev;

4. razmerje med delujočo in mrtvo težo je ugodnejše pri ozkotirnih železnicah kakor pa pri normalnotirnih;

4. razširjanje je lažje izvršljivo, ker so vozovi lažji;

6. pri ozkotirnih železnicah je rentabiliteta lažje dosegljiva, kakor pa pri normalnotirnih.

V prilog normalnemu tiru bi se utegnila navesti okolnost, da proga sama po sebi ni dolga, in da treba misliti na prehod iz šentjanske železnice na Dolenjsko. Ali pri tem je pomisliti, da o tistem prehodu ne bo mnogo govoriti, kajti ni lahko misliti, da bodo vozovi šentjanske železnice tekli po glavni progi, ker bi to jako obtežilo obratna sredstva, ker bi bilo treba potem toliko več vagonov imeti, da bi se mogli dotični vagoni tudi porabljeni za promet po glavni progi. Nasprotno, če pride železnica v položaj, da bi se morali porabljeni vagoni od glavne proge na tej postranski progi, pa je najemščina od teh vagonov tako visoka, da ne pride v nikak sklad s tem kakoršni so troški prekladanja iz enega vagona v drugega pri postaji, kjer se steka prostanska proga v glavno progo.

Hočem navesti nekaj kratkih podatkov od družbe „Tramvia Bari Barleta“, ki je čisto zavzeta za svojo 65 km dolgo in 75 cm široko progo.

Tam prevažajo lokomotive z 18.5 t. vlake z 50 t., to je 10—12 osebnih voz s hitrostjo 25 km na uro in l. 1886/87 se je prepeljalo na tej progi 378.790 oseb in 54.100 ton blaga.

Leta 1891. je na kongresu v Hamburgu podal generalni direktor belgijske družbe „Société générale de chemins de fer économiques“ gospod Backer sledeče podatke glede gradbenih stroškov za 1 km. Navajam le one podatke, ki se nanašajo na normalnotirne železnice v primeri z železnicami ki imajo tir 75 cm. Tu moram visoko zbornico zopet mučiti z nekaterimi številkami, pa ne morem si drugič.

V ravni računi ta gospod v svojih podatkih za 1 km gradbenih stroškov: pri normalnotirnih železnicah 26.000—52.000 mark; pri ozkotirnih železnicah s tirom 75 cm 15.800—25.800 mark.

V malo valovitem terenu računi pri normalnotirnih železnicah za 1 km 45.800 do 66.000 mark, pri ozkotirnih 22.000 do 26.000 mark.

V zelo valovitem terenu: za normalnotirne železnice 60.000—90.000, za ozkotirne 26.000—40.000 mark.

V malo hribovitem terenu: za normalnotirne železnice 80.000—120.000, za ozkotirne 30.000—50.000 mark.

V bolj hribovitem terenu: za normalnotirne železnice 110.000—140.000, za ozkotirne 45.800—66.000 mark.

V gorovitem terenu: za normalnotirne železnice 130.000—160.000, za ozkotirne 60.000—80.000 mark.

V zelo gorovitem terenu: za normalnotirno železnico 150.000—200.000, za ozkotirno 65.000—120.000 mark.

Glede zmožnosti ozkotirnih železnic, premagati tovrni promet se sklicujem na avstrijskega inženirja Peyrerja, ki je v nekem takem kongresu poročal o prometu na bosenski železnici, in ta promet mora v nekem oziru biti tudi za nas merodajen.

V letu 1886 vozili so 3.3 dnevni vlaki ter prevozili 55.540 ton na 1 km. Če bi se hotel zvišati promet, kar je tudi še mogoče, na 12 dnevni vlakov, potem bi se na podlagi tistih podatkov kakor prej, zvišal promet na 320.000 ton na kilometer in leto. V primeri z „Westbahn“, ki je glavna železnica in je imela l. 1884. le 293.191 ton na kilometer, se vidi, da bi se mogel promet na 76 cm bosenski železnici tako povekšati, da bi prekašal celo promet na glavni progi „Westbahn“, namreč kolikor je ta glavna proga sploh imela prometa.

Nekaj pomisleka bi vtegnilo nastati glede vprašanja, ali je mogoče na takih ozkotirnicah tudi hitro voziti? V tem oziru se zopet sklicujem na bosensko železnico, ki vozi po 23—30 km v eni uri. Poskusi so pokazali, da bi se dalo voziti tudi s hitrostjo 40 km na eno uro in še celo pri hitrosti 50 km ni še bilo glede stabilnosti lokomotiv opaziti nikake nevarnosti.

To je torej nekoliko podatkov. Sklicujem se še na podatke višjega inženirja

Zifferja na Dunaju, ki navaja, da se rabijo na ozkotirnih železnicah v Avstriji lokomotive z 22.7—24 ton službene teže, ki zmaguejo do 36‰ strmine in na krvinah 60 m radiusa 40—50 ton s hitrostjo 15 km, pri hitrosti 15 km, pa le 10‰ strmine zmaguejo 150—170 ton tovora in še pri hitrosti 25 km in isti strmini zmaguejo 75—100 tovora. Če se pa potem oziramo še na druge okolnosti, ki bi utegnile znižati prekladne stroške, imam že nekaj statističnih podatkov, iz katerih je razvidno, da znašajo prekladni troški iz ozkotirnih železnic na normalnotirne pri polnih vozovih 5—15 krajcarjev od ton, torej 50 do 1 gld. 50 kr. od vagona, za tovore v kosih pa 10—25 kr. od tone.

Ne bom visoke zbornice nadlegoval z nadaljnimi podatki, ti podatki pa, katere sem navedel, so bili potrebni v podkrepitve trditve, da bi bilo vsekako umestno, če se ogrevamo za to prometno zvezo, gledati na to, da jo gradimo kar najcenejše. Pride pa v poštev še druga okolnost. Ugovor, da treba prekladanja od ene proge na drugo, je ničeven, ker je že v projektu računeno na tako prekladanje, kajti projekt ima v svojem izvoru od St. Janža do Tržišča ozkotirno privlačnico; tam so glavni tovari, tam se računi na premog in torej bo treba premog iz ozkotirnih vagonov prekladati v normalnotirne vagoni, ki bodo od Tržišča dalje do dotične točke dolenske železnice vozili.

Torej če se mora prekladati, naj se preklada samo enkrat, in naj se, če se je ta trošek vporabil, še ta ugodnost porabi, da se gradi železnica z manjšimi troški.

Meni se vidi, da sem s tem utemeljil svoj nazor, ako zahtevam, da šteditimo z deželnim denarjem in da, kadar se bo sešel dotični konsorcij, ali ona družba, ki bi utegnila za podjetje v toliki meri se ogreti, da spravi skupaj druge stroške, tej družbi priskočimo na pomoč, toda ne s tem, da bi se danes izrekli za prispevek v znesku 10% glavnice za normalnotirno železnico, ampak da se izrečemo za to, da naj se to podjetje, ker je samo po sebi zdravo, koristno in potrebno, podpira z istim zneskom, kakor je tu določeno, namreč s zneskom 100.000 gld., toda brez ozira na to, da bi se morala graditi normalnotirna železnica. Jaz bi si torej usojal predlagati visoki zbornici nastopno:

1.) Dežela kranjska zagotavlja za zgradbo lokalne železnice od postaje Trebnje ali Velika Loka dolenskih železnic čez Mirno-Mokronog v Tržišče ter z dovlačnico do premogovnikov v St. Janžu glavnice, do najvišjega zneska 100.000 gld. av. velj. s pogojem, da se gradi kot ozkotirna (76 cm).“

Vse druge predloge finančnega odseka pa odobravam in bom zanje glasoval.

V Ljubljani, 2. junija. Kriza.

Teško pričakovana rešitev krize se v soboto ni izvršila, ampak se je vsled cesarjevega posredovanja sklenilo novo pogajanje med obema vladama. Demisija Thunovega in Széllovega kabineta je torej odgodena, in „Reichswehr“ poroča, da se bržčas posreči potom pogajanj zadostiti stališčem obeh vlad. Po Dunaju se je že govorilo, da sta Thun in Széll demisijonirala, ter da je sprejel cesar samo Thunovo demisijo. Ta vest pa se je izkazala kot neresnična. Baje je tudi državni finančni minister pl. Kallay z vspehom posredoval med obema kabinetoma. Danes so se začela nova nagodbena pogajanja na Dunaju.

Mirovna konferenca.

Iz skromnih poročil o napredovanju mirovne konference je razvidno, da so narodi zaman pričakovali velikih, važnih sadov, kajti vspehi bodo prav majhni, ako ne ničevni. „Mirovna sodišča“, katera predlaga Rusija, bodo imela le posredovalno vlogo. Odloki teh sodišč bodo imeli le veljavno navsota, ne pa ukaza. Tudi se samo morejo, ne pa morajo posamezne države obračati do teh mirovnihih sodišč, če pa nočejo, si iščejo svoje pravice tudi poslej z — vojno. Ako so „vitalni interesi“ kake države v nevarnosti, ali če je zadeta „narodna čast“ kake dežele, pa se sploh ni treba ozirati na mirovna sodišča, ki torej sploh ne bodo imela nobene veljave. Rusija predlaga, naj se prepove poraba takozvanih „Dum-dum“ krogelj, Anglija pa se temu odločno protivi. Razni odseki na mirovni konferenci sploh ne poslujejo, nego nabirajo le — statistični

materijal". Mirovna konferenca se bo torej brčias završila prav kakor konferenca proti anarhistom brez znatnejšega sadu.

Revizija „afere“.

Kocke so padle, in ves svet vidi sedaj, da so Zola, Picquart in vsi oni, ki so se potezali za nedolžnost Dreyfusa, imeli prav, ko so zahtevali novo sodno obravnavo. Generalni prokurator Manau je v soboto po dvadnevem govoru referenta Ballota-Baupréja v več ur dolgemu govoru dokazal, da mora kasacijski dvor odrediti novo sodno obravnavo pred vojnim sodiščem. Govor Manaua je senzacionalen, in antirevizionistom je zaprl sapo popolnoma. Manau je dokazal, da je major Esterhazy največji lažnjivec francoske armade. Vse govori za to, da je bil izdajalec tajnih vojaških spisov major Esterhazy, ne pa Dreyfus. Ker pa je bil major Esterhazy v tej zadevi že oproščen, ga ni možno nič več soditi. Tajni dossier ne obseza nobenih dokazov o Dreyfusovi krivdi. Major Paty de Clam, glavna priča proti Dreyfusu, je podel hinavec in najhujšobnejši spletkar. Manau je označil generala Gonseja, Rogeta, polkovnika Henryja i. dr. kot neodkritosrčne fanatike ter ovrget točko za točko njihove izpovedi proti Dreyfusu. Manau je konstatiral, da ni Dreyfus nikdar priznal svoje krivde, nego je od prvega hipa doslej zatrjeval svojo nedolžnost. Manau je zategadelj na podlagi celega kupa dokazov o nedolžnosti Dreyfusa predlagal, naj se odredi novo sodno postopanje proti kapitanu Alfredu Dreyfusu. Kasacijski dvor je imel potem tajno posvetovanje, čegar sklep še ni znan. Gotovo pa je, da je sklenil, da se odredi nemudoma vse, da pride Dreyfus pred novo vojno sodišče. „Resnica je na poti!“ je pisal Zola Faureju in je bil zato obsojen; najvišje francosko sodišče pa je potrdilo, da je imel Zola vendarle prav.

Angleži proti svobodi Transvaala.

V Bloemfonteinu se vrši te dni konferenca med predsednikom južnoafričanske republike, Krügerjem in angleškim guvernerjem Milnerjem, ki je za nadaljni razvoj te države velepomembno ter odloči, ali se začne nov boj mej Angleži in Boerci, ali pa se mirno pogode. Angleži zahtevajo, naj se volilna pravica v Transvaalu raztegne tudi na angleške priseljence, ki bivajo sedaj stalno v Transvaalu; Boerci pa se takemu razširjenju ustavljajo, kajti priseljenci je že več kakor Boercev. Priseljenci bi dobili kmalu večino v vseh javnih zastopih ter bi končno izročili republiko — Angležem.

Dnevne vesti.

V Ljubljani, 2. junija.

— **Osebnosti.** Častno svetinjo za štiridesetletno zvesto službovanje so dobili uradni sluga južne železnice Ivan Kolar v Postojini, cerkovnik Iv. Bilc v Zagorju in Josipina Prelesnik v Radovici.

— **Izjava Pavlih,** ki sede v vodstvu katoliško-narodne stranke, in kojoj včerajšnji „Slovenec“ z veseljem pozdravlja, je pristen dokaz o tistem političnem sušmarstvu in smrdljivem farizejstvu, kateri so stavljeni vmazani značaj naše katoliško-narodne stranke. Človeku se kar gnjusiti to politično farštvu, ki se hoče sedaj pod varstvom ljubljanskega knezoškofa polastiti cele dežele, in zadnjega krajcarja, — to pa je glavna stvar —, ki je v deželi. Vzamemo v vednost, da se tem „poštenim slovenskim možem“ ne vidi umestno, ugovarjati proti neresnim nemškim zahtevam, in to v prvi vrsti zategadelj ne, ker z liberalnimi narodnimi poslanci ne sedejo k skupni mizi v posvet o narodno političnih stvareh. Hinavci! saj vendar dobro veste, da se na svetu še vendar nahaja pismena listina, kojoj ste slovesno podpisali, in kojoj do danes še niste preklicali. Po ti listini, katero ste takorekokoč izberali pri narodno napredni stranki, pa ste naravnost zavezani k posvetu pri skupni mizi. Kaj hočete torej s svojo slavnato izjavo? Oblastvo, popolno oblastvo bi radi dobili v deželi, in ker vidite, da vam je narodnapredna stranka jedina zapreka, pa divjate kakor pes na verigi. Pa je vse zaman! Dokler živi nekaj v resnici poštenih slovenskih mož, ne bote ga dosegli omenjenega oblastva, če se še tako zelo od jeze penite! Končno pa se vprašamo, kako bi se bili obnašali obmejni Slovenci, da je na primer narodna napredna stranka odrekla

svoje sodelovanje pri protestnem shodu proti nemškim zahtevam, češ, da se ji te zahteve ne vidijo resne, in da noče s katoliško narodno stranko sestiti skupni mizi v posvet o narodno političnih stvareh. To bi bil vihar po listih, in zadnji popček v Istri, ali v bedni Stajerski bi se repenčil, kakor žaba na vodi! Dandanes pa vlada ljubezniva tišina, in mir se „zrca“ iz vsakega obmejnega srca. Et meminisse juvat!

— **Slovenska vzajemnost.** Županu Hribarju došlo je od predsedstva strelskega društva v Krakovem sledeče pismo, katero je podpisalo 55 poljskih rodoljubov iz Krakova in Tarnova: „Świątne zgromadzenie slowiańskie! Nięgodząc się na zuchwale uroszczenia niemieckiego programu, my obywatele miasta Krakowa i Tarnowa sercem łączymy się z Wami Bracia i do uchwał zjazdu przystępujemy. Pozdrowienie braciom Slowianom!“ — Nadalje je došla sledeča brzojavka: Żiwiec 2. junija: Calim sercem i duszą łączymy się z Wami, żeby Wam Bóg pomógł do zwycięstwa nad dzikimi zapędami niemieckich wrogów naszych. Żiwczanie w Galicyi.“ — Kakor vidno došli sta ti spontanni izjavi v domnevanji, da se bode v Ljubljani vršil shod vseh slovenskih državnih in deželnih poslancev, ki se bode pečal s programom nemških strank. Dasi sta pozdrava vsled nerodoljubnih mahinacij klerikalne stranke sedaj brezpredmetna, veseli nas vendar, ker dokazujeta, da se je slovenska vzajemnost začela z elementarno silo širiti tudi med Poljaki.

— **Kardinal-nadžkof Missia in goriški Lahi.** Goriški Lahi so sila razburjeni, ker nadškofa Missie ni bilo na zadnji sejo deželnega zbora goriškega. „Piccolo“ pravi, da je bil Missia obljubil, da pride na sejo, „Corriere“ pa pravi, da se je dal poučiti o vseh zadevah, ki so bile postavljene na dnevni red, in da je vse nasvete odobral, vsled česar so Lahi trdno upali, da omogoči sklepčnost deželnega zbora. Kakor znano, ni Missia prišel na sejo, in sicer v sled tega ne, ker sta mu dr. Gregorčič in grof Alfred Coronini naznanila, da slovenski poslanci odloče mandate, ako se nadškof udeleži seje.

— **Laška preširnost v istrskem dež. zboru** poganja od seje do seje lepše cvetke. Lahi nastopajo s skrajno aroganco, izživajo na vse strani in demonstrirajo na najpredznejši način, toda visoka vlada se zato čisto nič ne zmeni. V zadnji seji je posl. Ventrala interpeliral vlado v zadevi slovenskih in laških zastav av. Trdil je, da je slovenska zastava, ki je zajedno deželna, zastava vojvodstva kranjskega; panslaviistična demonstracija, in je zajedno zahteval, naj vlada dopušča istrikim Lahom rabiti zastave v barvah kraljestva italijanskega! Posl. Costantini je interpeliral vlado, kako more dopuščati, da se v javnih knjigah rabi poleg italijanščine tudi hrvaščina, posl. Tamaro je interpeliral radi „vandalških, barbarstvo ter duševno nizkoto kažočih devastacij“ ki se baje dogajajo za časa občinskih volitev, posl. Bubba pa je nasvetoval resolucijo, s katero dež. zbor protestira proti ustanovitvi hrvatske gimnazije v Pazinu, češ, da se s tem teptajo laške narodne pravice. Tolika predznost od stranke, katera se ima za svojo prevlado zahvaliti jedino in izključno vladni podpori!

— **„Slovenske Matice“ CXVIII. odborova seja** bo dne 7. junija t. l. ob 5. uri popoldne v društveni pisarni. Spored: 1. Naznanila predsedništva. 2. Potrditev zapisnikov o CXVII. odborovi seji in o XXXIV. rednem obnem zboru. 3. Volitev predsednika, obeh podpredsednikov, blagajnika, ključarja in odsekov. 4. Posameznosti.

— **Odvetniška zbornica.** Plenarna seja odvetniške zbornice, ki je bila v soboto preložena, se bo vršila jutri ob polu 3. uri popoldne.

— **Društvo kranjskih zdravnikov v Ljubljani** sklicuje za ponedeljek dne 5. junija ob 5. uri popoldan izvanredni občni zbor v društvenih prostorih (deželna bolnica) s sledečim dnevnim redom: 1. Naznanila načelnštva. 2. Kako stališče naj zavzemajo zdravniki proti okrajni bolniški blagajni glede njenega postopanja proti blagajniškemu zdravnikom in glede razpisanih služeb blagajniških zdravnikov. Ker je za d eva posebne stanovske važnosti in je treba tu odločnega skupnega postopanja, prosi načelnštvo društva vse člene, da se, če je le mogoče, udeležijo te seje. Le na ta način se da kaj doseči.

— **Ustanovni občni zbor slov. umetniškega društva v Ljubljani** se vrši v nedeljo, 4. junija, točno ob 10. uri popoldne v spodnji kavarni „Narodnega doma“. Dnevni red: a) Potrditev društvenih pravil; b) Volitev predsednika, odbora in dveh preglednikov; c) Slučajnosti. Na občni zbor so vabljeni vsi slovenski umetniki in prijatelji umetnosti. Društvo je nepolitično ter je vsakršno politično strankarjenje po § 4. društ. pravil izključeno. Izvršujoči člen postane vsak umetnik (ne diletant ali amateur), ki je ali slikar, kipar, gravir, arhitekt, pisatelj, glasbenik ali dramski umetnik. Izvršujoči člani tvorijo po svojih različnih strokah svoje posebne odseke, kateri si volijo svoje glavnemu odboru podrejene pododbore. Ti odseki si določajo svoj samostojni delokrog v okviru društvenih pravil. Sloga in edinstvo vseh slovenskih umetnikov je namen tega društva, smoter pa pospeševanje prave umetnosti, prirejanje razstav, podpiranje potrebnih talentov in gojenje družabnosti. Naj bi našlo novo društvo mnogo prijateljev in podpornikov!

— **Jour-fixe „Sokola“,** ki je bil minulo sredo „pri Ferlincu“, se je izvršil v vsakem oziru prav v zadovoljnost mnogobrojno navzočih členov, katere je pozdravil starosta dr. Tavčar, kakor tudi navzočega častnega člana, župana Hribarja. Tamburaški klub „Zvezda“ je otvoril vzpored z nekaterimi krepkimi točkami, ter tudi pozneje pod vodstvom gosp. Dorerja udarjal prav eksaktno nekaj težjih skladb, pevsko društvo „Sla vec“ pod vodstvom kapelnika Beniška pa je oskrbljevalo z znano spretnostjo pevski del vzporeda. Za razveseljevanje navzočih si je pridobil posebnih zaslug g. Urbančič kot kolesar kluba „Kotariha“, ki je vzbujal s svojim dovipnim prednašanjem uprav homeričen smeh. Imenom odbora je naznanil odb. J. Noll načrt za bodoče izlete in sicer: Manjši popoldanski izlet na Dobrovo (katerega se utegne udeležiti tudi bratsko društvo Viške čitalnice) in dva celodnevna izleta na Vrhniko (ko bode že odprta nova železnica) in v Vipavo. Členi so soglasno odobrili ta načrt in je g. Rebek posebno povdarjal izlet v Vipavo. Poročevalec je potem toplo priporočal vsem členom, naj se marljivo udeležujejo telovadbe in naj si posebno mlajši člani pravočasno omislijo društveno obleko, da bodo nastopi „Sokola“ vedno kar mogoče impozantni po številu udeležnikov. Ko sta starosta dr. Tavčar in odb. Noll izrekla zahvalo vsem sodelujočim za njihovo prijaznost in reditelj večera, gosp. Verniku st., za lepo vspehi večer, se je družba še dolgo razveseljevala ob zvokih tamburice in krepkem petji „Slavcev“, na katerih nedeljsko veliko vrtno veselico je končno opozoril odb. Noll vse navzoče in tudi nenavzoče člene „Sokola“.

— **„Ljubljanski Zvon“.** 6. številka je izšla danes z jako raznovrstno vsebino, katero prijavimo jutri.

— **Uradniško društvo.** V soboto dne 3. junija t. l., točno ob polu 8. uri zvečer bode v Hafnerjevi pivovarni na Sv. Petra cesti št. 47 občni zbor kranjskega odseka uradniškega društva. Vdeležiti se ga mora po pravilih najmanj 30 društvenikov, da je sklepčen.

— **Glas iz občinstva.** Piše se nam: Po včerajšnji procesiji je hotelo vojaštvo pri „Zvezdi“ defilirati ravno takrat, ko je vse črno ljudstva hitelo proti „Zvezdi“. Nekateri častniki so poskušali v naglici napraviti prostor za vojaštvo, kar seveda ni šlo. Na to je neki častnik vspodbodel svojega konja in zahajal med občinstvo, neki drugi pa mu je prigovarjal: „Nur zusammengetreten“. Slučaj je bil, da se ni primerila kaka nesreča. Ljudstvo je bilo ogorčeno radi ta cega postopanja. Ako hoče vojaštvo imeti svoje defiliranje, naj o tem obvesti magistrat, in potem bo že policija poskrbela za red in za prostor, to pa nikakor ni dopustno, da bi se kar s konjem razganjalo občinstvo.

— **Redni občni zbor šentjakobskotrnoveške ženske podružnice sv. Cirila in Metoda** bo v četrtek dne 8. t. m. ob 5. uri popoldne v damski sobi „Narodnega doma“.

— **Zmajeve slavnosti v Zagrebu.** Odbor za proslavo petdesetletnega književnega delovanja velikega srbskega pesnika dra. Jovana Jovanovića-Zmaja nam naznanja, da se bo dotična slavnost vršila

13., 14. in 15. junija v Zagrebu. Posebna vabila se ne bodo razpošiljala, vabijo se pa na to slavnost v čast znamenitemu pesniku Zmaju Jovanoviću še posebno Slovenci, kateri naj bi se mnogoštevilno odzvali prijaznemu pozivu. Dne 13. t. m. se bo vršila slavnost v Zagrebu, naslednji dan pa napravijo udeležniki izlet na Plitvička jezera.

— **Vipavska železnica.** „Soči“ se poroča o novi kombinaciji glede Vipavske železnice. Vlada namerava baje graditi svojo železnico čez Št. Peter do Prvačine in od tam do Štanjela in čez Kras dalje do Trsta. Konsorciju „Vipavska železnica“ bi ostal le kos od Prvačine do Ajdovščine.

— **Umrl** je dne 29. t. m. po dolgi mučni bolezni g. Tom. Jelenec v Banjalu za učiteljsko boleznijo — jetiko. Pokojnik je bil vrl narodnjak. Lahka mu zemljica!

— **Poskušen samomor.** V Hribarjevi tiskarni v Celju poslujoči črkostavec, gosp. Frid. Kolman iz Radovljice, se je 28. t. m. v svojem stanovanju poskusil ustreliti. Zadel se je v levo stran prs in se smrtono nevarno poškodoval. Prenesli so ga v bolnico.

Telefonična in brzojavna poročila.

Žiri 2. junija. Veselje nas navdaja, da vam moremo sporočiti sijajno zmago pri občinski volitvi v Žireh. Navzlic strastni agitaciji nasprotnne stranke in vsemu uplivanju dr. Šušteršiča, dr. Kreka, necega Petriča in necega dr. Brejca smo dobili 16 mož, nasprotna stranka pa samo 8. Zmagali smo v tretjem in v drugem razredu, v prvem pa smo častno propadli, samo za dva glasa, in še to le zategadelj, ker so trije naši pristaši vsled nasprotniškega pritiska doma ostali. Naši občinski možje so z dušo in telesom na naši strani. Župan bode torej zopet značajni naš g. Sedej. Nasprotniki so imeli za slučaj zmage pripravljene tri sode pajzelskega petjota. Udrihali so po naši stranki in zlasti po dr. Tavčarju na nečuvnen način, a vse prizadevanje ni nič pomagalo. Naši možje so stali trdno kakor skala, in sedaj kličemo navdušenega srca: Živio narod! Živela naša napredna stranka! Živio dr. Tavčar!

Dunaj 2. junija. „Fremdenblatt“ meni, da utegne Széll že tekom jutrišnjega dneva podati demisijo.

Dunaj 2. junija. V današnji seji deželnega zbora so krščanski socialisti zopet uprizorili velik škandal in to radi razmer v dunajski deželni bolnici.

Dunaj 2. junija. „Deutsche Zeitung“ danes že tretjič ni izšla in to zaradi štrajka njenih stavcev.

Dunaj 2. junija. Pri današnjem žrebanju srečk iz l. 1864. je zadela glavni dobiček v znesku 150.000 gld. srečka: serija 2872 št. 12; drugi dobiček v znesku 20.000 gld. srečka: serija 3594 št. 47; tretji dobiček v znesku 10.000 gld. srečka: serija 2021 št. 57.

Budimpešta 2. junija. Dasi je bil začetek današnje seje določen šele na 12. opoldne, bila je zbornica že pred 11. uro prenapolnjena. Pred sejo je imel ministerski svet daljše posvetovanje. Koj začetkom seje je vstal ministerski predsednik Széll in rekel, da je pač upal, da mu bo možno, stopiti že danes z gotovimi predlogi glede nagodbe pred zbornico, da pa se to upanje ni izpolnilo, ker žal pogajanja še niso končana. Razmere so take, da pride do krize, ali v cislitvanski ali pa v ogrski. V tej težki situaciji, je rekel Széll, da prosi, da se mu opusti vsako meritorno pojasnjevanje in naj se zbornica za nekaj dnij odgodi. Kossuth je grajal, da se je vlada sploh pogajala z dunajskim kabinetom. Zbornica je z vseni glasovi proti glasom Kossuthove stranke sprejela Széllov predlog in bo imela svojo prihodnjo sejo šele 11. ali 12. t. m.

Hag 2. junija. Tretja komisija mirovne konference je soglasno sprejela predlog Rusije, naj bo vsaka država v slučaju konflikta z drugo državo vezana, najprej zahtevati posredovanje tretje države, a ne da bi bila primorana, se podvreči njenemu izreku.

Pariz 2. junija. Včeraj zvečer ob 8. uri je bil aretovan podpolkovnik du Paty de Clam, ki je v Dreyfusovi zadevi igral usodno vlogo. Aretoval ga je neki častnik republičanske garde. Du Paty je bil odpeljan v zapor „Cherche Midi“ in se nahaja v tisti celici, kjer sta se pred njim mudila Dreyfus in Picquart. Govori se, da se je du Paty koj po aretovanju poskusil usmrtiti, da pa se mu to ni posrečilo. „Agence Havas“ javlja z reservo, da je general Zurlinden privolil, da se Picquart začasno izpusti iz preiskovalnega zapora.

Poslano.

Ker predsedstvo prve vipavske zadruge ni sklicalo letošnjega rednega občnega zbora in ga tudi na silni pritisek združnikov le noče sklicati, zaradi tega so združniki primorani, sami prirediti: „Izredni občni zbor“, kateri se vrši v nedeljo, dne 4. junija 1899, ob 4. uri popoldne v prostorih gosp. Valentina Uršiča na Slapu. Dnevni red: 1. Volitev začasnega predsedstva, da uredi potrebne stvari pri zadruzi. 2. Slučajnosti. K polnoštevilni vdeležbi se uljudno vabijo vsi združniki.

Slap pri Vipavi, 30. maja 1899.

Ferdinand Malik,

v imenu večine združnikov.

4658 milijonov kron zavarovalnine je dosegla, kakor kaže današnji inserat, najstarejša mednarodna ameriška življenska zavarovalnica „NEW-YORK“, ki je bila ustanovljena l. 1845. in posluje v Avstriji od l. 1876. Ta veleodlična družba stoji na stališču čiste vzajemnosti ter daje zavarovancem že po enem letu znatne deleže. V Avstriji je „NEW-YORK“ vplačala kot garancijski depot za tukajšnje zavarovance doslej 12 milijonov kron pri ministr. plačilnem uradu na Dunaju.

Meteorologično poročilo.

Višina nad morjem 3062 m. Srednji zrčni tlak 736.0 mm.

Maj	Čas opazovanja	Stanje barometra v mm.	Temperatura v °C.	Vetrovi	Nebo	Paluvina v 24 urah
31.	9. zvečer	742.6	13.2	sl. vzhod	jasno	0.0 mm
1.	7. zjutraj	742.3	9.4	sr. jvzh.	jasno	0.0 mm
	2. popol.	740.0	21.5	sr. jvzh.	jasno	0.0 mm
"	9. zvečer	740.0	14.4	sl. szahod	oblačno	0.0 mm
2.	7. zjutraj	740.4	9.7	sl. svzhod	jasno	0.0 mm
"	2. popol.	739.4	22.7	sl. jug	pol. oblač.	1.7 mm

Srednja temperatura srede in četrtka 13.9° in 15.1°, normale: 16.0° in 16.1°.

Dunajska borza

dne 2. junija 1899.

Skupni državni dolg v notah.	100	gld.	70	kr.
Skupni državni dolg v srebru.	100	gld.	25	kr.
Avstrijska zlata rentna	119	gld.	85	kr.
Avstrijska kronska rentna 4%	100	gld.	55	kr.
Ogerska zlata rentna 4%	119	gld.	50	kr.
Ogerska kronska rentna 4%	97	gld.	05	kr.
Avstro-ogerske bančne delnice	915	gld.	00	kr.
Kreditne delnice	358	gld.	60	kr.
London vista	120	gld.	50	kr.
Nemški drž. bankovci za 100 mark	58	gld.	92 1/2	kr.
20 mark	11	gld.	77	kr.
50 frankov	9	gld.	55	kr.
Italijanski bankovci	44	gld.	60	kr.
C. kr. cekini	5	gld.	67	kr.

Vse vrednostne papirje preskrbuje BANKA MAKŠ VERŠEC, Ljubljana, Selenburgove ulice 3. Srečke na mesečne obroke po 2, 3, 5—10 gld.

NEW-YORK

družba za zavarovanje življenja.

Najstarejša mednarodna življensko-zavarovalna družba sveta.

Ustanovljena l. 1845. V Avstriji od l. 1876.

Dne 1. januarja 1899 je bilo pri družbi v veljavi

373.934 polic

za zavarovano glavnicu

4658 milijonov kron.

Vse avstrijske police „NEW-YORK“-a so brez izjeme plačljive v družbeni pisarni na Dunaji in izključno podvržene avstrijskim zakonom in sodnim odlokom.

Glavno ravnateljstvo za Avstrijo:

(glavni zastop) (995—6)

DUNAJ

I. Graben 8 (v družbeni palači).

Naznanilo.

Vsled starosti in slabega zdravja ter preselitve z Reke bode se vršila

dne 5. junija t. l.

na mojem bivališču za hotelom della Ville

prostovoljna prodaja
prevoznih predmetov

kakor:

5 landaverjev, skoraj novih, novomodnih, v najboljšem stanju;
1 posebno fin landaver za svatbe ali za škofa;

1 obrabljen landaver, stare mode;

3 napelkriti vozovi ali factoni;

3 bruma, v dobrem stanu, jeden skoraj nov;

7 teških prevoznih voz;

3 lahka samska vozova;

17—20 parov komatov in sedlov vsake vrste;

13 konj, mej temi par penljev.

Prevozniki kontrakt velja še 6 let.

Kdor skupaj kupi, si ohrani vse naročnike.

Vsklicna cena 5500 gld.

Poleg tega prodaja se tudi gostilniška oprema.

Ako se ne bode moglo prodati skupaj, prodajalo se bode tudi na drobno.

Pojasnila daje

Franjo Bulc

prevoznik na Reki.

(992—6)

Preklic.

Podpisanec preklicem vse razžaljive besede, katere sem izjavil o g. M. Amonu v trafiki na Bregu.

Leop. Suhadobnik.

(1030)

Žagarski pomočnik

sprejme se takoj v službo pri Matiji Mazelle-šu, trgovcu z lesom v Oradacu pri Metliki.

(1031—1)

Trgovski pomočnik

izurjen v vseh trgovskih strokah, želi takoj premeniti svojo službo v kako mesto ali trg. Pripravljen je tudi vzeti v najem prodajalnice z mešanim blagom, ako se ista nahaja v dobrem stanu.

Ponudbe naj se blagovolijo poslati pod: J. P. poste restante Ljubljana. (1022—2)

Ces. kr. avstrijske državne železnice.

Izvod iz voznega reda

veljaven od dne 1. junija 1899. leta.

Odhod iz Ljubljane juž. kol. Proga čez Trbiž. Ob 12. uri 5 m. po noči osonni vlak v Trbiž, Beljak, Celovec, Franzensfeste, Ljubno; čez Selsthal v Aussee, Isl, Solnograd; čez Klein-Reifling v Steyr, v Lince, na Dunaj via Amstetten. — Ob 7. uri 5 m. zjutraj osonni vlak v Trbiž, Pontabel, Beljak, Celovec, Franzensfeste, Ljubno, Dunaj; čez Selsthal v Solnograd, čez Klein-Reifling v Lince, Budejovice, Pizen, Marijine vane, Heb, Francove vane, Karlove vane, Prago, Lipsko; čez Amstetten na Dunaj. — Ob 11. uri 50 m. dopoldne osonni vlak v Trbiž, Pontabel, Beljak, Celovec, Ljubno, Selsthal, Dunaj. — Ob 4. uri 2 m. popoldne osonni vlak v Trbiž, Beljak, Celovec, Ljubno; čez Selsthal v Solnograd, Lend-Gastein, Zell ob jezernu, Inomost, Bregenc, Curih, Genevo, Pariz, čez Klein-Reifling v Steyr, Lince, Budejovice, Pizen, Marijine vane, Heb, Francove vane, Karlove vane, Prago, Lipsko, Dunaj via Amstetten. Ob 7. uri 15 min. zvečer osonni vlak v Lence-Bled. Poleg tega vsako nedeljo in praznik ob 5 uri 41 minut popoldne v Podnart-Kropo.

— Proga v Novo mesto in v Kočevje. Osonni vlaki: Ob 6. uri 54 m. zjutraj, ob 1 uri 5 m. popoldne, ob 6. uri 55 m. zvečer. — Prihod v Ljubljano j. k. Proga iz Trbiža. Ob 5. uri 45 m. zjutraj osonni vlak z Dunaja via Amstetten, Solnograda, Lince, Steyra, Isla, Aussee, Ljubna, Celovca, Beljaka, Franzensfeste. Ob 7. uri 55 min. zjutraj osonni vlak iz Lence-Bleda. — Ob 11. uri 17 min. dopoldne osonni vlak z Dunaja via Amstetten, Karlovih varov, Heba, Marijinih varov, Planja, Budejovic, Solnograda, Lince, Steyra, Pariza, Genevo, Curiha, Bregence, Inomosta, Zella ob jezernu, Lend-Gasteina, Ljubna, Celovca, Lince, Pontabla. — Ob 4. uri 57 m. popoldne osonni vlak z Dunaja, Ljubna, Selsthala, Beljaka, Celovca, Franzensfeste, Pontabla. — Ob 9. uri 6 m. zvečer osonni vlak z Dunaja, Lipakega, Prago, Francovih varov, Karlovih varov, Heba, Marijinih varov, Planja, Budejovic, Lince, Ljubna, Beljaka, Celovca, Pontabla. Poleg tega ob 8. uri 42 min. zvečer iz Podnarta-Krope. — Proga iz Novoga mesta in Kočevja. Osonni vlaki: Ob 8. uri 41 m. zjutraj, ob 2. uri 32 m. popoldne in ob 8. uri 48 m. zvečer. — Odhod iz Ljubljane d. k. v Kamnik. Ob 7. uri 28 m. zjutraj, ob 2. uri 5 m. popoldne, ob 6. uri 50 m. in ob 10 uri 25 m. zvečer, poslednji vlak le ob nedeljah in praznikih. — Prihod v Ljubljano d. k. iz Kamnika. Ob 6. uri 58 m. zjutraj, ob 11. uri 8 m. popoldne, ob 6. uri 10 m. in ob 9 uri 55 m. zvečer, poslednji vlak le ob nedeljah in praznikih. (1)

Jednonadstropna hiša

v Zalogu pod Ljubljano

z 9 sobami in postranskimi prostori, hlevom, ledenico, kegljiščem, vrtom, pripravna za izvrševanje gostilniškega obrta, se po nizki ceni proda. Oglasi tekem 2 mesecev. Plačilo tudi v obrokih. (997—3)

Priporočava famozno

Kulmbaško pivo

pastêrizovano v steklenicah

znano po svojih izvrstnih učinkih.

Zaloga vedno sveža. (21—124)

Kavčič & Lilleg

„pri Zlatorogu“, v Prešernovih ulicah.

Nad 100 vagonov lepega

premoga-grušča

(Grieskohle) za opekarne, apnenice i. t. d., ponuja poleg drugih vrst premoga po jako nizki ceni v Trebnje ali v Sevnico stavljene, (1014—3)

„Šentjanski premogokop“

v Ljubljani, Marijin trg št. 1.

Prodaja!

Dne 9. junija t. l. zjutraj ob 8. uri prične se prodaja v F. Primožičeve konkurne mase spadajočega mnogovrstnega, v prodajalnici na Dunajski cesti št. 6 shranjenega blaga:

konjske oprave, sedli, potovalni kovčegi, ročne torbe, denarne mošnje, tobolci za smotke, pasovi, razno usnje i. t. d. i. t. d., kakor tudi štacunska oprava po prav nizkih cenah.

Za oskrbnitvo konkurne mase:

Dr. Karol Ahazhizh

(1029—1)

odvetnik.

Baron Dumreicherjeva

špiritna drožna tovarna in rafinerija v Savskem Marofu na Hrvaškem priporoča svoje

obče znane, najboljše in mnogokrat odlikovane

droži

(Bäckerhefe).

Glavno zalogo za Ljubljano in deželo imata

Peter Strel, vinski trgovec

Ljubljana, na Mestnem trgu št. 8, in

Karol Laiblin 1781-30)

v Vegovih ulicah št. 8.

Najnovejša špecerijska trgovina!!!

Karol Planinšek

prej Schober, Dunajska cesta št. 8.

Oziraje se na svoj zadnji inserat, dovoljujem si slavno občinstvo opozarjati na svojo veliko zalogo špecerijskega blaga, kakor: raznovrstne kave, olivnega in namiznega olja, kakao, čokolade itd.

Nadalje se istemu tudi priporočam za nakup fine pristne slivovke, najfinejšega francoskega konjaka, tropinovca in špirita po najnižjih cenah, zagotavljajoč solidno in realno postrežbo. (737—14)

Fotografija

je nedvomno najlepša in najkratkočasnejša zabava!

Fotografični aparati

in sploh vsi drugi predmeti v fotografsko stroko spadajoči za amaterje in za strokovnjake so vedno v največji zalogi na razpolago.

Pouk v fotografiranju za novince preskrbim sam brezplačno. — Ceniki so vedno brezplačno na razpolago.

Dalje priporočam svoje tovarniške zaloge

papirja ter pisalnih in risalnih potrebščin

in se beležim z vsem spoštovanjem

(1009—3)

Jos. Petrič

Ljubljana, Sv. Petra cesta št. 4.

Otvoritev vrta
s koncertom vojaške godbe
v soboto, dne 3. junija t. l.
v Hafnerjevi pivarni.

Godba c. in kr. pehotnega polka šte. 27 kralj Belgijcev.

Začetek ob 7. uri.

Uljudno vabi najudaneje

(1032)

Jožef Lorber

restavratr.