

Iz državnega zbora.

Železnica med Ljubljano in Trbižem

pred državnim zborom 10. junija.

Poročevalec narodno-gospodarskega zbora je bil poslanec Schlegel. Z gorko besedo zagovarja to železnico, ki se ima stakniti z železnico Rudolfovo, ktera bo kmalu dodelana. Obširno razlaga okoliščine dežele kranjske in posebno krajev gorenskih, skozi ktere ima iti ta železnica, obrtnijstvo njih, kmetijstvo, gozdnarstvo, pa tudi previsoke davke, veliko trpljenje po vkvartiranji vojakov v laški vojski itd. Po vsem tem dokazuje korist in potrebo te železnice za deželo kranjsko, pa tudi važnost njeno o vojskinih časih. Dokazavši, da bo ta železnica merila $13\frac{6}{10}$ milj (iz Ljubljane do Kranja 4, iz Kranja v Trbiž $9\frac{6}{10}$), da do Kranja se bo lahko izpeljala, potem pa teže in z večimi stroški, — da bo treba 31 navadnih mostov, 2 zidana mosta (viadukta), 213 presekov, 1 predor (tunel), 7307 ozidja pri bregovih, je stavil v odborovem imenu predlog: naj — namesti 985.000 gold. za eno miljo, katerim vlada hoče po 5 od 100 obresti (činža) zagotoviti — državni zbor dovoli 1 milijon in 200.000 gold. Omenivši še to, da odbor v Ljubljani, *) ki prosi za dovoljenje te železnice, obstaja iz zastopnika deželne odbora kranjskega, iz kupčijske in obrtnijske zbornice in iz zastopnikov kapitala in inteligencije, dodaja poročevalec še drug predlog, namreč ta: naj se vladi naroči, da požene dodelanje železnice iz Beljaka v Trbiž, s katero se stakne ljubljanska.

Po stavljenih teh predlogih poprime prvi dr. Klun besedo. Nič novega ni povedal, kar bi se ne bilo že slišalo v sporočilu poročevalcev, razun tega, da on od te železnice tudi to pričakuje, da se pripelje več „mednarodne“ kulture na Kranjsko. — Noben umen človek ne nasprotuje „mednarodni kulturi“ na pravem mestu, in res je, da so jej na Kranjsko že preširoka vrata odprta, kakor kaže pogled po deželi. Al narodu ne dovoljevati, kar mu pred vsem gré (to je omiko po naravni poti maternega jezika) in med narod siliti tuj jezik, mislé, da čvekanje nekterih tujih besedí je že omika v natoroznanstvu, kmetijstvu, obrtnijstvu itd. — tako „blagó“ imenujejo po vsem svetu „kontrabant“ in naša dolžnost je, da odbijamo kontrabantovanje na vso moč. Radi pustimo dr. Klunu to, da on „dalje in više gleda“ kakor „einzelne Kurzsichtige“, ker je kot kandidat za kranjsko deželno poslanstvo že gledal v sobe dunajskih ministerskih hiš, al tega ne bomo niti njemu niti drugim njegove vere nikdar pritrdili, da „nemški znati“ je isto, kar izobraženemu ali omikanemu biti; ako bi to bilo, bila bi vsaka dunajska branovka ali vsaka dunajska mlekarica omikana! Hvaležni bomo sprejeli vsacega tujca, ki prinese kapital ali inteligencijo v deželo — ali če nam moti in pa bega omiko narodovo na naravni, tedaj najložji poti, in s kapitalom in inteligencijo prinese zdraženost in nemir v deželo in med narod, — taka mednarodnost naj gré na Grintovec svoje kulture sejati!

Za dr. Klunom je govoril poslanec štajarski Lohninger. Začel je s tem, da je rekel, da je letos že preveč novih železnic bilo dovoljenih (250 milj), da se zida Rudolfova, da se mora pričeti železnica med St. Petrom

*) V odboru za železnico so sledeči gospodje: V. C. Zupan, predsednik zbornice kupčijske, dr. Lovro Toman, dr. E. Costa, župan kot zastopnik mestnega odbora, dr. J. Bleiweis kot zastopnik deželne odbora, Fid. Trpinec, predsednik družbe kmetijske, Peter Kozler, Anton Samasa, Gustav Tönies, Jan. Toman, Viktor Ruard, grof H. Thurn.

in Reko itd. Te železnice bojo požrle sila veliko kapitala. Zato obžalujem — pravi — da je ministerstvo ravno zdaj kranjsko železnico nam na mizo položilo. Če se že mora napraviti ta železnica, naj se z manjšimi stroški in saj ne večimi, kakor jih ministerstvo priporoča. Potem poredoma zametuje vse, kar se kranjski železnici na hvalo govori: vožnja žita iz daljnih krajev ne bo šla čez Ljubljano v gornje kraje; iz Siska čez Ljubljano v Beljak je 41 milj, iz Kaniže čez Marburg v Beljak pa le 37 milj, — Ogrji in Hrvati si bojo sami napravili mlinov, da bojo svoje žito mleli in moko namesti žita vozili iz dežele, — nikoli se ne bo iz Trsta čez Ljubljano v Beljak hodilo, ker bo $36\frac{3}{4}$ milj daljave, ampak hodilo se bo iz Trsta ali čez Videm, ali Gorico, ali Pontebo itd., ker povsod tū je kraji pot ali za 7 ali celó za 13 milj. Potem je Lohninger prav zaničljivo besedoval o rudninstvu kranjskem, češ, da se le 49763 centov železa pridela na leto in dan, in zavoljo te železarije se vendar ne spleča zidati železnice, ker bo fužinarstvu le drveno oglje podražilo. Kladva so dandanašnji že nehala biti; fužine z valjarji zatirujejo dandanes vse male podelavke, ki k večjemu še delajo osi, lemeže itd. Tudi tem tedaj ne bo železnica pomagala, a tudi kmetijstvu ne, ker je zemlje tako malo, da na enega človeka komaj hodi le $7\frac{1}{2}$ gold. od zemljiščinega pridelka; saj je dr. Toman sam rekel, da se zemljiščin davek na Kranjskem niti za dvanajstinko povikšati ne more. Al se bode potem na Kranjskem več pridelalo, če dobó železnico? Tudi mislim, da zdaj še ni prišel čas, da bi mikalo kapitaliste zaradi obrtnije preseliti se na Kranjsko; tudi še ni prišel čas, da bi tujec mirno vžival sladkosti krasnih gorenskih krajev (nemškutarček Lohninger bere ljubljanske „Presine“ pisarije, ki mu strah delajo zaradi mirnega vživanja kranjskih lepotij. Naj se tega ne boji! vsak pošten Nemec, ki ne draži naših ljudi, prav mirno živi pri nas). Konečno sicer Lohninger pravi, da ni nasprotnik nobeni národnosti in da to hoče s tem spričati, da stavi posredovalni predlog, da se ljubljanski železnici za vsako miljo dovoli 1 milijon.

Po Lohningerju je poprijel besedo dr. Toman. Če tudi on, ki je že toliko delal in govoril za železnico, ne bi bil mislil še posebno v zbornici govoriti za-njo, sililo ga je besedovanje Lohningerjevo. Jedro

dr. Tomanovega govora

bilo je to-le: Moj g. predgovornik je rekel, da železnica med Ljubljano in Trbižem ni potrebna; na zadnje pa je vendar rekel, naj se naredí; al iz vsega govora se razvidi, da mu to iz srca ne gré.

Predgovornik je rekel: „saj smo že dosti železnic letos dovolili; saj se jih bode zidalo veliko.“ Al jaz mu na to odgovarjam, da mnogo železnic bi bilo moralo že davno dodelanih biti; o teh tedaj ne gré zdaj več beseda. Ni ne res, da imamo v našem cesarstvu preveč železnic, ampak to je res, da jih imamo premalo gledé na tuje dežele; mi sklepamo s tujimi deželami kupčijske pogodbe v duhu svobodnega trgovstva; one imajo veliko železnic, ki so pomočnice živemu kupčijstvu, mi pa hočemo na počasnih kolah se spuštati z njimi v konkurencijo? Nobenega denarja ne poklada država na boljše obresti kakor na to, da zida železnice, ki so podobne žilam, ktere pretakajo redивно kri obrtnijstvu, kupčijstvu itd. Če smo zaradi železnic za družimi deželami zaostali za 30 let, ne smemo zdaj po polževo za njimi lesti, ampak s hitrimi koraki napredovati.

Gosp. predgovornik obžaluje, da nam visoko ministerstvo kranjsko železnico ponuja. Jaz pa sem v imenu dežele, ktero zastopam in za ktere blagor se moram in

hočem potegovati zato, da ne pogine, vladi zato prav iz srca hvaležen; njej pa tudi ne bo žal za to niti z ozirom na deželo kranjsko niti z ozirom na vse cesarstvo, posebno iz vojniškega ozira ne. Ta železnica bi bila morala že davno narejena biti; pomislimo le, ako bi ne bilo 1866. l. tako kmalu konec vojske in bi bila mahoma pritislila laška armada od ene, pruska pa od druge strani, kaj bi bilo z Avstrijo? Zato ministerstvo vojske že več let pritiska na to, naj se naredi ta železnica — braniteljica avstrijskih mej proti Italiji — da se hitro vrže armada naša na vse strani, kjer je brambre treba.

Gosp. predgovornik je rekel, da sicer ne nasprotuje tej železnici, a druge, važnejše naj se naredijo poprej. Gospoda moja! težko je v kratkem govoru vse pred oči staviti, kar je železniški odbor načrtal v svoji knjižici, ko jo je na svetlo dal razjasnjeno s zemljevidom. Ni ne prenapeto, ako rečem, da od Bodenskega jezera do Siska in še dalje je ta železnica ena najvažnejših poprečnih (diagonalnih) železnic od južnega zahoda do severnega izhoda, in da, če bi se bile železnice delale pravilno in prevdarjeno, bila bi se morala ta železnica že izprva od Feldkircha v Zemun napraviti. Zdaj je pa več oddelkov te železnice gotovih in več družih se jih bode izgotovilo, po takem je zdaj zadnji čas, da se tudi naša železnica napravi. Mar ni taka železnica važna, ktera se sklepa s železnicami na Bodenskem jezeru, kjer se steka 6 do 8 železnic, — ktera se sklepa po najkrajši poti s Parizom in Londonom in vso Nemčijo, kjer se skuplja vsa obrtnija, — ktera Badensko jezero (največe jezero nemško, po katerem se vozijo tudi parabrodi, 16 ur dolgo in 4—5 ur široko) s Siskom in Zemunom sklepa z deželami, ki so najbogatejše v poljskih pridelkih, s Srbijo, z Vlahijo, z jutrovimi deželami? Naj sodijo o tem možje, katerih ne navdajajo nobeni predsodki, in ne bojim se, da ne bi mi pritrdili, da je naša železnica važna železnica.

Predgovornik je dalje trdil, da se nikoli ne bo iz Kaniže čez Ljubljano žito vozilo v gornje koroške ali tirolske kraje. Ali on ni pomislil, da se ne vozi samo iz Kaniže žito in da Kaniža ni edino zbirališče ogerškega žita; ali ni Banat nič? ali ni Hrvaško in Slavonija nič? so li spodnji podonavski kraji nič? Iz Siska čez Zagreb in Ljubljano je res 41 milj pota, al čez Marburg v Beljak ga je 51 milj, tedaj za 10 milj več! Kaj kranjska in gornje-koroška dežela nimate pravice, da bi cenejše dobivale žito iz Hrvaškega in Slavonije?! (Pravo! pravo!) Naj gosp. Lohninger kakor hoče suče svoje nasprotovanje, to saj je gotovo, da cesta ob Savi iz Ljubljane v Beljak je najkrajša in prav naravna zveza južnih krajev hrvaških, slavonskih in jutrovih s Tiroljo, Švajco in Nemčijo. Naj pogleda g. Lohninger našo veliko cesto na Gorenskem, na kateri je bilo poprej vse polno življenja, zdaj pa, ko je železnica med Marburgom in Beljakom, je vse samotno in trava raste na poprej tako zeló izvoženi cesti, kar mi bo moj častiti prijatelj Pintar gotovo potrdil, ker iz svojega farovža gleda na to cesto. Mar, gospôda moja, hočete našo železo popolnoma v nič spraviti? Gospôda! to se ne pravi z vsemi deželami enako ravnati; to ni pravična mera za vse, ki davek plačujejo. (Pravo!)

Predgovornik se boji za naše mlinarje, češ, da bojo Ogrji in Hrvati sami mline napravili. Te bojo napravili tako ali tako, — če pa mi železnice nimamo, da cenejše iz daljnih krajev dobivamo žita, konec morajo vzeti mlinarji naši; ako nam železnica dovaževa žito cenejše, bojo Kranjci, ki so bistre glave, že preračunili, kako jim bo kazalo, in kakor slišim, se pripravlja velik francozki mlin na akcije (20 akcij po 50.000 gold.) na

Kranjskem, in en velik mlin v Kranji je že skoro dodelan.

Predgovornik je tudi rekel, da železnica med Ljubljano in Trbižem tudi gledé južne tržaške barantije nima veljave. Al pomislite, gospôda, če tudi je res, da iz Trsta v Beljak je bliže po železnici Predelski ali Pontebški, kaj pa je z Reko in zvezo njeno z Beljakom? Res, da Zidani most more služiti Reki, al iz Beljaka v Ljubljano je le 16 milj, čez Beljak, Marburg in Zidani most pa je 43 milj! Naj sodi potem vsak sam!

Kako malo g. Lohninger deželo kranjsko pozná, kaže njegova beseda, da se tu na leto 49.000 centov železa pridela! V okraji radolškem se samo delavcem fužinarskim čez 600.000 gold. na leto zaslužka izplača, s katerim — in ne s poljskim pridelkom — plačujejo tukajšnji prebivalci večidel svoj davek, — v majhni okolici na Gorenskem plača baron Zojs delavcem svojih fužin okoli 60.000 gld. dnine, — g. Ruard sam na Savi okoli 100.000 centov sirovega železa pridela — in po vsem se g. Lohningerju sanja o nekih 49.000 centih cele Kranjske!

Fužine bojo z večim pridom kadaj kurile s kako drugo kurjavo a ne z navadnim ogljem, in kadar pride tisti čas, bode se tudi pri nas tako delalo kakor dela gosp. Lohninger dandanes — lesu namreč ne bojo požigali v oglje, ampak v dilje podelanega bojo vozili v Trst (smeh); g. Lohninger se lahko smeja, ker mu je železnica v Mariboru pri rokah, po katerih dilje pošilja v Trst, Gorenec pa, čeravno na pol bliže Trstu, po kolih ne more tako hitro za njim! (Dobro, prav dobro). Če bi gosp. Lohninger tudi nam privoščil, da bi svoje gozde še kako drugač v svoj prid obračali, a iz lesa ne samo oglje kuhali, želeti bi moral, da tudi mi gorenski Kranjci kakor Štajarci in Korošci dobimo po železnici krajšo pot v Trst do morja. V srce vbodlo pa me je posebno to, da Lohninger nekako zasmehuje to, kar sem unidan o davkovskih težavah na Kranjskem rekel. Moje tožbe o tem so pravične in spoznane po cesarskem sklepu od 1865. leta, kateri dovoljuje odpise vsakoletne.

Kdor pa, kakor g. Lohninger pravi, da železnice niso na prid kmetijstvu, ta o železnicah lahko vse reče — kar koli mu je drago. (Dobro! prav dobro!) Dovolite nam železnico, da si pomagamo na bolje, — dajte „vsakemu svoje!“ Vse naše sosedne dežele imajo železnic več — kranjska dežela ima le eno v Trst in še ta gré čez sotesko Savsko, čez močvirje in Kras — nikjer nam ni prinesla nobene koristi, povsod je le vzela ljudem kruh in zaslužek. Zato, gospôda, naj Vas vodi pravica danes, ko bodele sklepali o železnici: „vsakemu svoje!“ bodi geslo, ki naj Vas vodi! (Od vseh strani dobro- in pravo-klici.) —

Za dr. Tomanom je govoril državni kancelar Beust in priporočal železnico iz gospodarskega in vojniškega, posebno pa, kakor je rekel, iz političinega ozira. Potem ko je bil omenil, kako je državni zbor v tej sesiji dovolil za česko deželo dve železnici, je rekel blizo te-le besede: Ako smo mi tjekaj (česki deželi) delili s polnimi rokami, prav je, da tudi semkaj (kranjski) kaj damo, tudi imamo vzrok, da se na to deželo, ktera povzdiguje do nas svoj glas in pomoči pričakuje, ozremo ne pozabivši, da je ona, pred-no se je državni zbor sešel, dvakrat v deželni zbor volila, in čeravno druge volitve niso bile dosti ali nič razločne od prvih, je vendar svoje poslance poslala na Dunaj, in nastopila pot, ktero želimo in ktere se držati moramo. Bodimo tedaj pravični deželi, kateri smo pripoznanje dolžni. Jaz pa še osebno v sebi čutim dolžnost, v tej reči besedo spregovoriti, ker se je nekterim — zeló po

krivici — račilo in se jim še rači, razglašati me za principielnega sovražnika Slovanom, k čemur je pripomogla ena beseda, ktere nisem nikdar govoril, ktera se mi je pa zopet in zopet podtikala, da sem namreč rekel, „da je Slovane treba na steno pritisniti.“ Čeravno vem, da preklicovanje nič ne pomaga in da me Slovani za tega del ne bodo na srce svoje pritisnili, vendar se rad služim te današnje priložnosti, da s svojim glasovanjem proti tej podtiki protestujem.“ — Gosp. državnemu kancelarju je bila to dobra prilika, da je, kakor se v parlamentarnem jeziku pravi, mogel „skoz okno“ govoriti, da so ga namreč slišali na Česko. Da vendar „politični“ njegov ozir o zadevah železničnih ni bil jako političen, to kažejo mnenja v vseh slovanskih, pa tudi v nemških in celo ministerstvu prijaznih časnikih. Naša misel je ta: Železnica med Ljubljano in Trebižem je ali potrebna ali nepotrebna. Ako je potrebna — in to sta odbor in dr. Toman prav živo dokazala — ne more ta železnica biti nikakoršno darilo, in od ministerstva tudi Slovani ne zahtevajo družega nego pravico; — ako pa ni potrebna, ne smelo bi ministerstvo nikomur na ljubo denarja trositi, kajti tudi Slovani ne zahtevajo od revne državne blagajnice nepotrebnih stroškov.

Slovstvene stvari.

Še enkrat o „naučnem slovníku.“ *)

V 10. seji matičinega odbora je bil sprejet predlog odseka za izdavanje knjig, da se IV. občnemu zboru priporoča nasvet, „naj matica izda slovenski naučni slovník“, in obveljal je ta vkljub marsikterim ugovorom nekterih odbornikov. Tudi ti so sicer pripoznavali potrebo in korist takega dela; al rekli so, da je še pre zgodaj lotiti se te knjige, podpira je svojo misel zlasti z naslednjimi razlogi: 1) Matica ima izdavat druge nam bolj potrebne knjige; 2) tako obširno delo, kakor je „naučni slovník“, bi odvrnilo duševne moči od drugih slovstvenih del; 3) tako bi tudi ta slovník požrl več del matičinih dohodkov; 4) pred začetkom „naučnega slovníka“ potrebujemo gotovo vsestranske znanstvene terminologije, ktere še nimamo; 5) tak slovník bi bil po sedanjem stanu naših pisateljev in naše slovesnosti (literature) gola prestava, ne pa izvirno delo.

Akoravno so bili ti razlogi po gg. Svetecu, Erjavcu, Cigaletu in Trstenjaku le kratko navedeni, hočemo vendar nekoliko obširnejše govoriti o njih, da občni zbor z dobrim prevdarkom končno sodi o tej važni reči.

1. Ali ima Matica v resnici bolj potrebnih knjig izdavat, kakor je „naučni slovník“, o tem se ne bomo prepirali; nam zadostuje priznanje, da je tak slovník tudi potrebno in koristno delo. Izdaji drugih knjig slovník nikakor ne bo na poti, ker priprave za-nj so priprave tako obširne, da ni dvomiti, da prvi zvezek pride na svetlo še le v nekterih letih, in druge v daljših obrokah, kakor skušnja kaže pri českem, pri nemških in drugih takih knjigah. Zmirom bode tedaj mogoče, med tem časom izdavat druge potrebne in koristne knjige, pa tudi denarne zadeve bodo to pripuščale. Dosedanja skušnja pa tudi kaže, da nimamo sila veliko primernih rokopisov na ponudbo, tako, da

*) Naj takim bralcem, kterim je to ime še neznano, dostavimo v razjasnilo to, da „naučni slovník“ se imenuje velika knjiga, ktera po abecednem redu obsega vse, kar je omikanemu človeku vedeti koristno iz zgodovine, zemljepisa, slovstva, natoroznanstva, življenja imenitnih oseb in še drugih reči. Po tem, da človek v omikani družbi more o tem ali unem razgovarjati se, so Nemci dali tej knjigi ime: „Conversationslexicon“, to je, „knjiga za razgovore.“

je matičin odbor sam sploh načrtal in naznanjal, kakošnih knjig si želi.

Med najpotrebnejše knjige nekteri štejejo tudi šolske knjige. Kdo bo tajil, da so take knjige nam v resnici potrebne? To že zarad tega, ker nam nasprotniki vpeljanja slovenskega učnega jezika v šole v eno mer očitajo, da jih nimamo. Če bi jih pa tudi imeli, kaj bi nam pomagale, ako se postave ne spremené? Ali nimamo že zemljopis in vseh treh delov naravoslovja v domačem jeziku za šole pripravnih, in ali se uči po njih? Prepričani smo, da bi celo v kratkem imeli vse potrebne knjige, da je le izrečena vpeljava slovenskega učnega jezika, in to tem več, ker takim knjigam — ki se dobro splačujejo, ne bode manjkalo tudi drugih založnikov. Matica pa mora ustrezati svojim udom, toraj podajati jim take knjige, da so primerne in zanimive veliki večini.

2. Nikakor ne moremo verjeti, da bi izdelovanje „naučnega slovníka“ odvrnilo duševne moči od drugih slovstvenih del. 20 do 30 pól na leto nikakor ne potrebuje mnogo duševnih moči, in ker bo delo razdeljeno med več pisateljev, ne bode odvrčalo nikoga od drugih slovstvenih del, in to tem manj, ker vrednik bo imel več del opravila. Mi nasproti še mislimo, da prav „naučni slovník“ izbudi mnogo novih duševnih moči, ki sicer ne bi stopili na slovstveno polje.

3. Zarad ugovora o matičinih dohodkih moremo omeniti, da matičin odbor in po novem načrtu pravil matičin občni zbor bo vsako leto sklenil, koliko pól „naučnega slovníka“ naj se izda to in uno leto. Odbor (občni zbor) bo gotovo oziral se na druge potrebne in pripravljene rokopise, toraj le toliko dohodkov privolil „naučnemu slovníku“, kolikor jih bode ostajalo od izdaje onih. Iz tega je tedaj razvidno, da nikakor ne čemo vezati Matice, da vsako leto izda 20—30 pól.

4. Kdor koli pregleda „naučni slovník“ bodi-si česki, bodi-si nemški ali kakega družega jezika, ta se lahko prepriča, da je največ in najobširnejših sestavkov zgodovinskega, zemlje- in životopisnega in literarnega obsega. Da za te spise slovenski jezik ima gotovo terminologijo, vendar tajiti nikdo ne more. O drugih znanostih obsega „naučni slovník“ le glavne in splošne dele in zaumke. In tudi za te imamo potrebne izraze; to je menda znano vsacemu, kdor le malo pozná slovensko slovstvo. Radi pritrdimo, na pr., da on, ki hoče pisati znanstveno kemijo po sedanjem njenem stanu, ne najde še vseh potrebnih izrazov; toda vseh teh tudi ne potrebuje pisatelj sestavkov kemijskih za „naučni slovník“, kteri ni namenjen učenjakom te vednosti, ampak le splošno omikanemu ljudstvu.

5. Ko bi tudi naš „naučni slovník“ bil v resnici gola prestava izvrstnih spisov iz družih jezikov, bi li bil to tako velik greh? Prestave dobrih knjig so gotovo vsakemu narodu koristnejše, nego izvirne slabe. Že po tem je ovržen ta ugovor. Vrh tega pa ne pritrdimo temu, da ima naš slovník po oznanjenem načrtu biti gola prestava. Malo člankov bo moč predstaviti; mnogo bo treba izdelati po dotičnih knjigah in predelati po potrebah našega naroda. Najvažnejši in najobširnejši sestavki o zgodovini, literaturi, življenjepisi itd. slovenskih dežel se bodo morali izdelati po izvirih.

S tem so po naših mislih ovrženi navedeni ugovori. Izdaja „naučnega slovníka“ bi bilo Matice naše vredno podvzetje. Gotovo ne bi bilo zvezka, v kterem ne bi vsak ud Matice našel sestavka za-nj zanimivega in poučnega.

Zoper vsako stvar se lahko navajajo ugovori, vendar odločiti imajo važnejši in tehtnejši razlogi. Nam je korist takega dela za narod in slovstvo slovensko važnejša, kakor vsi protiugovori, kterim smo dokazo-