

la), katerega cenijo na 20 milijonov mark. Vse te perzijske dragocenosti bodo dospele v London do konca oktobra.

Od opice kamenjan. Na čuden način je zadela Alžirčana v bližini severnoafriškega mesta Mailot smrt. Domačin se je hotel podati v avtomobilu v Burio in se je moral peljati mimo pogozdenega pobočja. Naenkrat je bil obkrožen od dveh krdel opic, ki sta se borili med seboj ter se obmetavali s kamenjem. Komaj pa so opazile opice avtomobilista, so se ga lotile z združenimi močmi s kamenjem, dokler se ni zgrudil mrtev. Mimoidoči so našli njegovo truplo s trašno razbito glavo ob krmilu avtomobila.

*

O razvoju pošte.

Ni lahko, zamisliti se v današnjih časih avtomobila, letala in drugih najnovejših pridobitev v dobo prejšnjih stoletij, ko je romala pošta polževo pot.

Rimljani so bili prvi, ki so vpeljali nekaj današnji pošti podobnega. Prišli so na to, da voz ni raben le za vojne namene, ampak služi lahko tudi kot prometno sredstvo in že v zadnjih stoletjih pred Kristusom so ustvarili štirikolesne voze, ki so služili za prepeljavo pisem in oseb. Sloviti rimski govornik Cicero hvali udobnost poštinih voz. Cesar August je ustanovitelj rimske državne pošte. Bila je to izključno cesarjeva pošta, za njegove potrebe in vladarske namene. Narodu je bilo prepovedano, se posluževati tega prometnega sredstva. Seveda so bili razni rimski cesarji, ki Augustove prepovedi niso izvajali s strogostjo ter natančnostjo. S propadom rimskega cesarstva je prenehala tudi državna pošta. Zanimivo je, da je že bil rimski Dunaj (Vindobona) važna poštna postaja, katero je upravljal poseben poštar.

V stoletjih srednjega veka so bili predvsem potujoči trgovci, romarji ter menihi, ki so skrbeli za prenos pošte. Pozneje so se razvili poštne sli, ki so izšli bolj iz potrebe raznih družabnih krogov kakor pa na državno spodbudo. Osnovali so jih samostani, cerkveni redi, vseučilišča ter večja mesta. Posebno važno ulogo je igrala dobro razvita organizacija poštinih slov, ki so pripadali nemškemu viteškemu redu. Dunaj je bila poštna postaja nemškega viteškega reda. V tem času je vzdrževal že dunajski mestni magistrat poštne sle, pešce in jezdece. Posebno zanesljivi ti služabniki niso bili. Boštjan Brant beleži leta 1494, da je pošten poštni sluga tako redka prikažen kakor sneg v poletnem času.

Ob koncu 15. stoletja se pojavi glede poštnega razvoja rodbina Thurn in Taxis. Franc Taxis je prejel posebno dovoljenje, da naj nekaj ukrene, da bodo cesarjeva pisma prišla iz taborišča čim preje v vse dežele cesarstva. Za to izvedbo so bili njemu in njegovim naslednikom zasigurani dohodki pošte. Vogečni kamen za organizacijo bolj modernih poštinih razmer

je bil položen v časih cesarice Marije Terezije. V to dobo spada tudi izraba Donave za prevoz pošte. Na Dunaju je nastala tedaj takozvana »mala pošta«, ki je skrbela za dostavljanje pošilk v okviru poštinih linij, a tudi izven teh. Vsak dan so tekali po Dunaju poštne sli s pošto. Nosili so usnjate torbice, v katerih so bila shranjena pisma. Sli so imeli lesene klopote v rokah, s katerimi so opozarjali meščane nase. Dunajska »mala pošta« se ni držala dolgo, vendar je obhajala svoje vstajenje leta 1830.

Važna novost v poštnem prometu je bila uvedba brze pošte za prevoz potnikov. Brzopostna zveza Dunaj—Gradec je bila vpeljana 10. marca 1824, prvi poštni voz, katerega so vlekli 4 beli konji. Ta uvedba je bila za prebivalstvo nekaj prav posebno novega ter udobnega. Od taistih časov je preteklo nekaj več nego sto let, velikanjski je napredek, katerega nam je nudila tehnika ravno na polju prometnih sredstev. Zremo pa še danes z nekim spoštovanjem na stare poštne vozove, ki so bili nekaj zelo važnega.

*

Ozka zveza dveh stoletnic.

Večkrat smo že poročali, da so slavili letos 15. septembra stoletnico železnice. Ta dan je bila pred sto leti slovesno otvorjena železniška zveza Liverpool—Manchester na Angleškem. Progo je zgradil Stephenson, prvi ustvaritelj uporabne lokomotive, in je bila dolga 57 km. Prvi vlak je prevozil to razdaljo v eni uri 50 minutah.

Istočasno s tem jubilejem so se spominjali stoletnice onega dne, ko se je zgodila prva železniška nesreča. Železniške nezgode so ravno tako stare kakor železnica sama. O prvi železniški nesreči, na katere posledicah je preminul znaní angleški politik Huskisson, beleži zgodovina sledeče:

»G. Huskissona je zadela pri otvoritvi železniške proge Liverpool—Manchester nesreča, ki je zahtevala smrt tega izbornega moža. Huskisson je bil v enem vozu skupno z vojvodom iz Wellingtona, Robertom Peel, s knezom Esterhazijem in še z več drugimi odličnjaki. V bližini Newtona so stroj ustavili, da bi mu prilili vode. Medtem je Huskisson izstopil. Ko je bila voda dopolnjena, ni bil Huskisson dovolj nagel, da bi vstopil v vagon, ki je že bil v premikanju. Skočil je na stopnico pred vozom in skušal doseči ključko vrat, a se je bližala medtem že druga lokomotiva. Vrata so se odpahnila in v tem opasnem trenutku je dobil Huskisson živčni napad, padel z vlaka ter priletel pod stroj »Roket«, ki mu je z dvema pripetima vagonoma zmečkal nogo pod kolenom. Ponesrečenega so so prenesli takoj v sosedno župnišče v Eccles; železniški stroj je odbrzel v Manchester ter pripeljal zdravnike, ki so pa že našli nogo v takem stanju, da je niso upali odrezati, ampak so jo le po možnosti obvezali. Še isti večer je umrl Huskisson med nepopisnimi bolečinami.«

Ta nesreča je povzročila med potniki grozen strah. Vojvoda Wellingtonski ni hotel nadaljevati vožnje in so ga pregovorili, da je zopet stopil v vagon, ko mu je omenil župan iz Manchestra ter Salforda, da bi bil preveč razburkan mir meščanov, ako bi se ne pripeljal tudi on do cilja. Udal se je, nadaljeval vožnjo, a se ni udeležil na čast železniškemu ravnateljstvu prirejene slovesne pojedine.

*

Posebnost med advokati.

So na svetu ljudje, ki vidijo svojo življensko nalogo v tem, da odkrivajo napake drugih in jih tirajo na pranger. To svojo življensko nalogo smatrajo za krvavo resno. Imajo toliko na drugih za grajati, da ne utegnejo, da bi si sami predložili misel, kako nekaj neznosnega so baš oni.

V Nimes na Francoskem je umrl te dni advokat Paul Gogulot, ki je skrbel pred leti javnosti za razvedrilo s celo vrsto originalnih procesov. Celo življenje se je podil za napakami drugih. Največje veselje mu je bilo, da je iskal v uradnih razglasih ter predpisih praznine, katere je izrabljajal za ovadbe in sodna postopanja.

Nekoč je tožil vseučilišče mesta Toulouse, ker mu zdravniški oddelek te visoke šole ni dovolil, da bi se bil udeležil tečaja za izobrazbo babic. Ko je bil tečaj razglašen, je pozabilo vseučilišče, da bi bilo v razglasu povdalo še posebej, da je dovoljena udeležba le ženskam. Radi te pomanjkljivosti v razglasu se je čutil g. Gogulot upravičenega, da je zahteval dostop ter sprejem v tečaj, a je bila njegova prošnja zavrnjena. Prišlo je do tožbe, katero je dobil advokat v vseh instancah in se je po tej zmagi prostovoljno odrekel vstopu v babiški tečaj.

Nekaj izredno čudnega je bila tudi njegova zadeva z zobotrebcem. Lepega dne je prišel advokat na kolodvor v Parizu in je hotel dati kot prtljago zobotrebec. Samo ob sebi umevno, da so mu predajo te prtljage zavrnil, kar je pa advokata razburilo. Dokazal je, da ni nikjer odredbe, ki bi izključevala zobotrebec iz prtljažnega seznama. V resnici so morali na kolodvoru prevzeti zobotrebec. Kar nato pa se je Gogulot zmisli, da bi svoj zobotrebni med prevozom po železnici zavaroval za 1000 frankov. Nesreča je hotela, da se je zobotrebec med vožnjo v Nimes zgubil, nakar je zahteval advokat izplačilo zavarovalnine. Zastonj mu je ponujala uprava železnice cel zavoj novih zobotrebcev kot odškodnino; Gogulot je vztrajal pri svojem pravu, katerega je postal tudi deležen po večmesečnem pravdanju. Železniška uprava mu je morala izplačati čisto v redu 1000 frankov, advokat je slavil pravo zmagovalstvo in njegova odvetniška slava se je znatno razširila.

Sanatorij v Mariboru, Gosposka 49, telefon št. 23-58. Najmodernejši urejen za operacije. Diatermija, višinsko solnce, tonizator, infrardeča žarnica. Cene zmerne.