

sam v dvorani. Sodelujoče moči so se odlikovale s točnostjo in lahkoto, od gospoda vodje do zbora in vojaške godbe. Posebej omenjamo gospodično Fr. Vrhunčevo (pela je besede dekličine), gospoda drda. med. Belo Stuhca, in gosp. Ant. Razingerja, ki je pel besede ženinove. Ako priznavamo gospodu Razingerju umetniški venec teh večerov, mislimo, da izpolnjujemo samo dolžnost pravice in hvalečnosti do vrlega gospoda pevca, katerega glas jednako čvrsto in lepo poveljuje božjo službo, kakor krasi druge naše umetnostne produkcije. Tudi gospod Stuhc je pokazal svoj jako lepi bariton, ki je čist in poln. Pri gospni. Vrhunčevi smo občudovali moč in gibčnost glasú, ki ji obeta še lepo prihodnost, a marsikje bi si bili v „Mrtvaškem ženinu“ želeli preprostega in lahkega izraza, ki ne zahteva nič drugega kakor čistega prirodnega in resničnega čustva, brez umetelnih pomočkov. Občinstvo je gospodično burno pozdravljalo in odlikovalo, gospodu vodji pa je poklonilo venec, kakor ga mu tudi mi v duhu poklanjamo, častitajoč mu zaradi tolikega uspeha.

Slovensko umetniško delo na češkem odru. Dne 5. t. m. se je pela v češkem narodnem gledališču v Brnu (na Moravskem) opera dr. Benjamina Ipvavca: „Teharski plemiči“. Veselo je, da so prvaki na glasbenem polju, naši bratje Čehi, segli po slovenskem delu, katero je tudi doma vzbujalo toliko zanimanja. Ob enem je pa to tudi najlepša odlika za našega skladatelja.

Naše slike.

Procesija, katero nam kaže naša večja slika, bila je dne 21. mal. travna l. 1821., tedaj, ko je bil v Ljubljani kongres vladarjev. Če tudi ni slika umetniško delo, vendar je jako važna. Tu se vidi, kakšna je bila tedaj Ljubljana pred mestno hišo; vidi se, kakšna je bila takrat stolna cerkev, ko ni imela še kupole. Sicer pa upamo, da priobčimo obširnejše poročilo o tem dogodku.

„Vstajenje.“ Ker nam vrli naš poznavalec laških umotvorov opisuje sedaj Rafaela, podajemo tukaj sliko njegovega učitelja Petra Perugina. Pietro di Cristoforo Vanucci (1446—1523) se zove Perugino, ker je bival večinoma v Perugii. On je največji slikar tako zvane Umbrijske šole. Slikal je večinoma verske slike. Izvirnik naše slike je v Vatikanu v Rimu in je zares lepo delo; v tisku pa se izgublja natančnost in mehkota, ki je v izvornem delu.

Največje stavbe na svetu, med seboj primerjene. Na str. 428. nam kaže slika najvišje stavbe na svetu; tu se razvidi njihova velikost v primeri z Eiffelovim stolpom, ki je 300 m visok. Da povemo nekoliko o teh stavbah, začnimo danes z Eiffelovim stolpom v Parizu. Postavili so ga v Parizu, da je dičil l. 1889. otvorjeno razstavo. Stolp je v resnici

napravil na občinstvo velik utisek, bolj kakor v isti razstavi narejena obrtna lopa, ki pa je v tehničnem oziru znamenitejša nego stolp.

Postavljen je v četerokotu na štiri mogočne in trdne temelje. Pri tleh meri njegova širjara 100 m; stoji pa na štirih nogah, ki se združijo v višini 140 m v jeden sam stolp, ki je še vedno 160 m visok, tako, da ima ves stolp višavo 300 m.

Preglavico sta delala posebno sprednja dva temelja, ki sta ob bregu reke Seine. Tam namreč, kjer sta sezidana, tekla je nekdaj reka, in zato je svet mehak in prodovit. Posebne naprave so premagale tudi to težavo.

Da pa se pokrijejo ogromni stroški, katere je požrl stolp, treba je bilo skrbeti, da pridejo ljudje, ki bi radi nanj šli, na pripraven način gôri. Na stolp vodi sicer dvoje stopnic (jeden meter širokih) do prvega nadstropja, in štiri (60 cm široki) do drugega, in preračunili so, da pride vsako uro po tej poti na stolp vsaj 2000 ljudi do višine 140 m. Od tukaj do vrha pa so stopnice tako ozke, da se ne smejo prepustiti občinstvu v porabo.

Zató pa so naredili v vsakem izmed štirih podnožnih stebrov posebne vozove, podobne nekoliko našim železničnim vozovom; vsakateri ima prostora za 100 oseb, in dviga ga vodni tlak vsako sekundo jeden meter visoko. Ti vozovi vodijo do prvega nadstropja.

Do drugega nadstropja pride se pa le v dveh vozovih, ki se sicer še jedenkrat tako urno dvigata kakor prejšnji štirje, a imata vsak prostora le za 50 ljudi.

Od drugega nadstropja do vrha pa vodi jeden sam voz 160 m visoko, in sicer najprej do 220 m (od tal merjeno); tu je treba prestopiti v drug voz, ki nas popelje do vrha. V resnici sta torej dva voza, ki vozita vsak na polovico poti od drugega nadstropja do vrha. Ta dva prevozita na uro 750 oseb, in vožnja traja 2½ minute, vsa vožnja od vznožja do vrha pa 7 minut. — Kdor je bil gori, vé, da je res!

Rekli smo prej, da goni vse te vozove voda. Da je to mogoče, narejene so v višini 115 m medenice za vodo, katero gonijo stroji z močjo 300 konjskih sil v to višavo.

Ko so naredili stolp, bil je svet različnega mnenja. Nekateri so se posmehovali, drugi čudili; nekateri so bili nevoljni, češ, da bo pariški stolp vzel slavo temu ali drugemu stolpu. Misel vseh pa je bila ta, da je višava 300 m dovolj znamenita.

Marsikdo je verjel, da je to doseči mogoče, mislil je vendar, da se bo pričelo jeklo in železo vsled neizmerne teže kriviti. Eiffel pa, ki je vse vodil, molčal je in delal. 30. sušca l. 1889. je svetu pokazal stavbo, kakoršne do tedaj še niso videli.

(Dalje.)

še po večkrat; nekaj je vmes nepotrebnih opomb, katere so prevzele prostor pojasnila bolj potrebnim. — V tretjem snopiču se je oglasil pesnik Anton Funtek. V prvem oddelku je „50 basnij za otroke“ poslovenil po W. Hey-u, v drugem je zložil „Iz mladih dnij“ nekaj mičnih pesmic. Pesniška oblika za basni je v Slovencih skoraj do cela nova. Nauk, ki je posneti iz 40. basni, kaže se navadno v znani basni o raku, ki je učil mlade hoditi. Drugi oddelek v tem snopiču se nam v vsakem oziru vidi boljši.

Val. Bernik.

Zabavna knjižnica za slovensko mladino. Urejuje in izdaje Anton Kosi, učitelj v Središču. IV. zvezek. V Ljubljani, 1895. Samožaložba. Natisnila Katol. Tiskarna. 8°. Str. 48. Cena 15 kr. — Posebnega nimamo nič povedati o tem zvezku, razven, da so sestavki njegovi večinoma izvirni, prejšnjih zvezkov pa so bili nabrani. Gledé na stvar, obliko in jezik smo dovolj povedali že pri prejšnjih zvezkih.

Kakor se kaže, ima „Zab. knjižn.“ dovolj prijateljev, katere ji iz srca privoščimo.

Razne stvari.

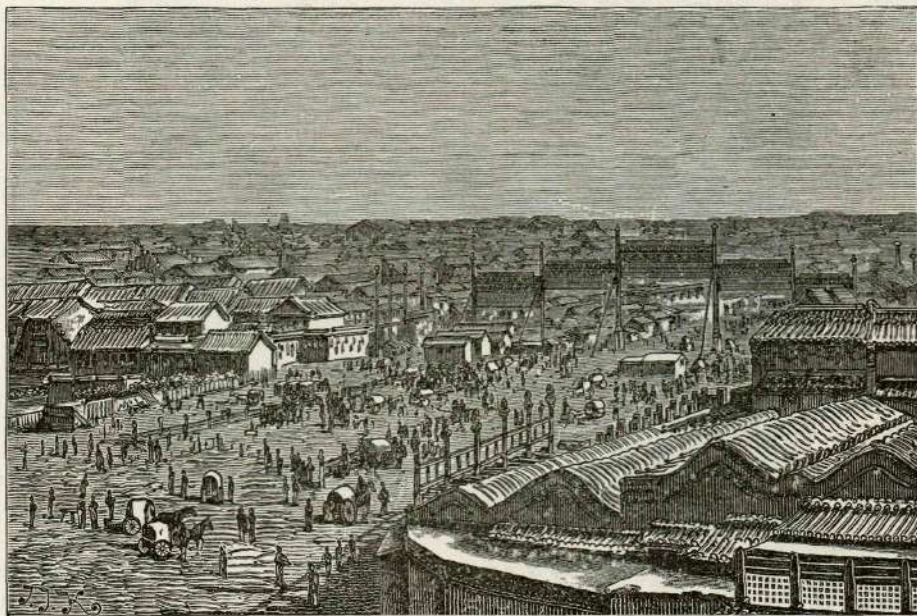
Naše slike.

(Dalje.)

Največje stavbe na svetu, med seboj primerjene. Na Angleškem imajo znamenit most čez reko Tay. Znan je prav postal šele l. 1879., ko

je del mostu med groznim viharjem z natlačenim vlakom izginil v valovih. Niti eden človek se ni rešil! L. 1882.—1887. pa so ga zopet popravili.

Prav ob istem času so pričeli graditi na Škotskem nov most. Britski otoki sicer nimajo širokih in globokih rek, zato pa jih je Bog obdaril s tako



Tokio, glavno mesto japonsko.

imenovanimi „fjordi“, to so bolj ali manj široke morske zareze, ki se razprostirajo daleč v notranjo deželo in zadržujejo promet.

Taka zareza ali fjord je tudi na Škotskem pri Edinburgu. Vleče se 80 km daleč, in vlakom je bilo treba voziti ob njegovem bregu do konca, potem pa zopet po drugi strani. Od Edinburga do Kirchaldi je potreboval 160 km, kdor je hotel

priiti po suhem tje, dasi sta ta dva kraja v ravni meri komaj 8—9 km vsaksebi.

Zato so zgradili most, dolg 2408 m. Svet pod vodo jim je dopuščal postaviti tri temelje, od katerih ima vsak štiri velikanske podzide. Na vsakem teh podnožij se dviga orjaški sreber 100 m visoko, tako, da jih je na vseh treh temeljih dvanajst, ki so glavna opora celega mostu. Stežaj, t. j. prostor

od jednega do drugega temelja (kobile) meri 521 m, največja dosedanja razdalja.

Tvarina vsega zidú tehta 92.000 m³, jekleni most sam pa (brez petnajstih vijaduktov, ki vodijo do njega) 46.180 ton. Po njem vozi dvotirna železnica.

Brez reklame (kakoršno so n. pr. uganjali pri Eiffelovem stolpu) zvršila ga je tvrdka Tancred, Arrol i. dr. v Glasgowu za malo vsoto 42½ mil.

Leta 1889. pa so dovršili v Novem Londonu (Connecticut, Sev. Amerika) most, ki je vzbudil obče zanimanje.

Do 1. 1889. namreč so prevzali v Nov. Londonu na posebnih ladijah cele vlake čez reko Thames na drugi breg. To je bilo seveda zamudno, toda sezidati most, bilo je zopet težavno, ker bi ga bilo treba zgraditi tako visoko, da bi mogle spodaj pluti velike ladije. Kako so si torej pomagali?

Zgradili so most na petih temeljih, izmed katerih je srednji okrogel. Na prvih dveh od obeh strani, je most narejen trdno in nepremakljivo, na srednjem stebri pa sega most na obe strani do bližnjih stebrov, toda ž njimi ni tesno združen, temveč se s po-

močjo močnega stroja, ki je v srednjem stebri, zasučje okoli, tako, da je prostor med srednjim in njemu sosednima stebroma prazen, in gredó lahko skozi največje ladije. Stroj je tako močan, da naredita njegova dva béta, katera goni par v cilindrih, v jedni minuti 200 sunkov. Ploča, katera most zasučje, je iz jekla, ki teče na 58 kolesih. Ves mehanizem s strojem vred je v srednjem okroglem stebri. Ves most je dolg okoli 420 m, oni srednji del, ki se suče, 150,6 m.

Da ne govorimo samo o Evropi in Ameriki, povemo naj, da so v Avstraliji zgradili most, ki dela čast dotičnim tehnikom.

Reka Harkesbury je prej ločila severni del provincije Novi-južni-Wales (Vels) od južnega dela. Dasi most stane le 3,3 milijonov, vendar je 8,4 m širok in 920 m dolg ter ima šest stebrov, izmed katerih imajo nekateri temelj celó 49 m pod gladino vode. Med stebri je stežaj 120 m dolg, jeklena konstrukcija pa 17 m visoka. Postavljanje temeljev je delalo

posebne težave. Prvi trije stebri so posebno dolgo mudili, in jednega so gradili celó 22 mesecev.

(Konec.)



Kukavica v kraljičkovem gnezdu.

V Radečah pri Zidanem mostu so zgradili velikanski železni most čez Savo (sliki na str. 280 in 281), ki sedaj veže dve sosedni deželi, Kranjsko in Štajersko. Dné 26. velikega srp. 1. 1894. je bil od domačega župnika slovesno blagoslovljen in potem javnemu prometu izročen. Dolg je 84 m, širok blizu 6 m in je brez podpornih stebrov. Kot tak je tretji največji most v Avstriji. Glave, na katerih sloni, zgradil mu je I. Tršek iz Šmarjete pri Rimskih Top-

licah, vlila in postavila ga je pa tvrdka Ign. Gridl na Dunaju. Z zgradbo so pričeli meseca kimovca leta 1893. in dogotovljen je bil meseca vel. srpana 1. 1894. Stal je okoli 90.000 gld., izmed katerih je država darovala jedno tretjino. Ostali stroški se bodo pokrili z mostnino. Umevno je, da je promet čeznj prav živahen, zlasti ker na železnično postajo ni daleč. Gledé na sestavo je popolnoma podoben dolenjske železnice mostu čez Ljubljano, katerega sliko je „Dom in Svet“ prinesel v 15. šte. m. l.