

V GORAH KAVKAZA.

(KONEC.)

PETRUŠKA.

7. Na Mali (3913 m) in Veliki Ararat (5156 m).

Na meji Rusije, Turčije in Perzije se dviga iz ravnine kralj vseh gor Malega Kavkaza, ves bel in svetel celo v temni noči, mogočni dvoglavi mejnik ogromnega ruskoslovanskega carstva. Kakor pazljiva straža stoji bdeč noč in dan in gleda globoko tja v sosednji državi, da more takoj naznaniti, kaj da se pripravlja tamkaj notri, solnčen dan ali nevihta. To je tatarski Agri-Dag (težka gora), armenska Masis (mati sveta), perzijska Kuli-Nuk (gora Noetova); to je svetopisemska gora, o kateri govori Mojzes v svoji prvi knjigi v četrti vrsti osmega poglavja: štirinajsti dan sedmega meseca se je ustavila ladja na gori Araratu. Precéj nad sto kilometrov je oddaljena glava Ararata od glav svojega soseda Alageza, na podnožju obeh gor se skoraj strinjata, le par vrst prepuščata reki Araksu, da more nadaljevati svoj pot dalje proti vzhodu po Erivanski planoti v Kaspijsko morje.

Izprva sem hotel iti z Alageza v Erivan, ali krasno vreme in veličastvo Ararata, ko sem ga gledal v jutranji zarji z Alageza, sta me prevzeli in odšel sem z gore mimo vasic Parbi in Aštarak naravnost na Ečmiadzin (stolico armenskega katolikosa, glavarja cerkve) in od tam po bližnjicah čez reko Araks, kjer sem prešel čez krasen železen most v vas Daš-burun in v Ali-kizil, ki je že na podnožju Ararata.

V Ali-kizilu sem bil sedmega septembra opoldne. Tu sem jedel v vojašnici obmejne straže. Vojaki mi pokažejo pot v selo Ahuri na pobočju Ararata. Smer mi kažejo stekla v oknih vojašnice v Ahurih, ki se svetijo kot ogledalo v solncu. Zemlja je tod silno peščena izprva in noge se mi vdirajo včasih skoraj do kolena v drobni, sipki pesek, ki ga je nanesla voda ob nevihtah z gore. Kaki dve uri hodim po peščevju, potem me pa pripelje stezica na pašnike in žitno polje, ki se razteza skoraj notri gori do Ahur. Ob stezi teče potok, ki zbira vodo izpod araratskega lednika in iz studencev pod goro. Zajedel se je ozko in globoko v zemljo, tako da čujete včasih šum vode pod sabo, a potoka ne vidite. Vse te dni je bila strašanska vročina in tako je pripekalo solnce tudi

danes, da mi je lil pot curkoma s čela; toda zdaj je solnce že za Araratom in od gore pihlja hladen veter. Vso pot ne srečam žive duše, sam hodim sredi obžganih pašnikov in zlatoklasih njiv, in to mi je prav všeč. O mraku dospem v ahursko vojašnico, 1676 m nad morjem.

L. 1840., dne 30. junija, je bil okrog Ararata strašen potres. Z Ararata se je odtrgal nad studencem sv. Jakoba velik plaz s kosom lednika in pokopal pod seboj vso vas Ahuri, ki je imela več ko 2000 prebivalcev. Neki star Tatar mi je povedal o potresu to-le: Bilo je ob petih zvečer; kar je začel Ararat grmeti kakor še nikdar in vsa okolica se je odela v gosto meglo. Tako je bilo tri dni. Voda je narasla v Araksu in pritokih. A zrak je bil nasičen s prahom in žveplenim dimom, da ni bilo mogoče dihati. Ljudje so se zapirali po hišah. Tretji dan je potegnil veter in pognal dim in meglo za Erivan. Od vseh prebivalcev vasi Ahuri jih je ostalo kakih dvajset, ki niso bili takrat slučajno doma. Ti so postavili novo vas. Ker so vedeli, kje so živeli v vasi bogati ljudje, so kopali v zemlji ter dobili in pobrali iz podsutih hiš vse dragocenosti. — Ne daleč odtod v dolini pod lednikom je sv. Jakoba studenec, kamor je hodil sveti Jakob, ko je pasel ovce, vodo pit.

Drugo jutro grem navsezgodaj dalje proti sedlu med Malim in Velikim Araratom, kjer stoji velika, nanovo sezidana, utrjena vojašnica ruske obmejne straže. Od Ahur do Sardar-bulaha (t. j. knezovega studenca) pelje slaba, 12 vrst dolga steza po globoko razoranem vzhodnem pobočju gore. Stopam počasi, ker se mi ne mudi; mislim namreč nočevati v vojašnici in šele drugo jutro iti najprej na Mali Ararat, da si poiščem od tam pot, po kateri morem priti pozneje najlaže na Veliki Ararat. Odslej pa srečavam večkrat po par ljudi, ki jahajo na konjih v dolino. To so Kurdi, ki imajo v dolini ob Araksu nekoliko vasi, a pasejo tod po pobočju in v Sardar-bulahu živino po leti, na zimo se pa vračajo s svojimi šatori v dolino. Nekako sredi pota med Ahuri in Sardar-bulahom leži v ljubki dolinici, kamor ne prihajajo severni vetrovi, majhna kurdska vasica; no v njej ne najdem žive duše, ker so vsi više gori v planinah pri živini, le dalje na griču zapazim moške, ki žanjejo ječmen. Ko pridem na oni grič, zaslišim onostran njega pred seboj zvonjenje kravjih zvoncev, no čudim se, kako to, da jih je toliko skupaj. Iz radovednosti grem hitreje. Kmalu zagledam, kako stopa počasi drug za drugim, ponosno ko kralji, karavana velblodov. Prvega vodi visok, slok Tatar; na velblodu sedi bogato napravljen Perzijec-trgovec, za njim gredo drugi velblodi, vsi z vrečami na hrbtu, in vsak velblod ima dva ali tri ali še več

raznih zvončkov na vratu. Za velblodi koraka še kakih pet Tatarjev v visokih kučmah. Vsi ti prihajajo iz Turčije čez sedlo z raznim vzhodnim blagom na bazar v Erivan.

Ob enajstih sem na Sardar-bulahu in grem takoj v vojašnico, kjer se predstavim majorju, strogemu Armencu. Da mi na razpolago majhno sobico, potem me pa povabi na kosilo. Potni list si pridrži tako dolgo, dokler ne odidem nazaj v dolino. Ko mu povem, da mislim iti tudi na Veliki Ararat, me vpraša, če imam vodnike, češ, da me brez petih ali šestih Kurdov ne pusti na noben način na goro, ker tako bodo oni odgovorni, če se mi kaj pripeti, a če pojdem sam, me gotovo ubijejo roparji in tedaj bo moral on za vse biti odgovoren, ker me je pustil samega. Vprašam ga, koliko bi me vse stalo. Odgovori, da najmanj 30 rubljev. Moj Bog, kje naj pa jaz denar berem, ko je še tako dolga pot pred menoj, ako bom za dva dni moral toliko dati! Premislim nekoliko in mu rečem slednjič, da pojdem samo na Mali Ararat; pri sebi sem pa mislil drugače. Po kosilu ležem spat in spim do osmih zvečer, ko me pokliče major k večerji. Posodi mi tudi čisto novo burko na pot.

Nekako ob polpetih zjutraj odidem iz vojašnice in zavijem takoj za njo na levo v ruševje. Čez dobro uro sem pod Malim Araratom. Gora je podobna mnogostrani piramidi in po njenem severovzhodnem hrbtu, t. j. po onem, ki se pomika najbliže k vojašnici, začnem lesti kvišku. Stezica je silno peščena in strma in zato drči noga pri hoji: dva koraka naprej, eden nazaj. Poiščem si bolj pripravno pot, med travo in kamenjem, kjer je mogoče nogo zatakniiti za kamen ali rušo. Tuintami stoje po hrbtu visoke skale, in ko preidem daljo med dvema, sedem na skalo in počijem, in na ta način se mi zdi pot veliko krajša, ker si stavim bližnji cilj.

Čim više sem, tem bolj se manjšajo vse reči in stvari pod menoj in tem širše postaja moje obzorje. Tam doli pod menoj na sedlu se vidi vojašnica kakor kočica in gozd kot črna lisa, ljudi že ne razločiš; a tam za sedlom se mi odkriva dozdej neznana pokrajina v Turčiji in takoj na pobočju Velikega Ararata uzrem ugasli ognjenik Karmijarak («počeni želodec» po naše), le dolina ni še vidna, ker se skriva za gorskimi vrhunci.

Že sem pri oni veliki skali, ki jo opazite pod vrhom še iz Sardar-bulaha, in tam dalje je že viden vrh. Hitreje dalje! No, ko pridem na oni vrh, stoji za njim še eden in še večji, a spodnji je le nekak nasip okrog bivšega jezera, ki se je morebiti že davno posušilo. In droben pesek je posut na debelo tod, kakor naplavljen od valov, in po njem je začrtal neki turist svoje dolgo, čudno ime. Slava Bogu, zdaj sem slednjič v resnici na vrhu!

Na precej širokem, a ne ravnem, silno raztreskanem vrhu štrlijo tri skale kvišku; to so baje oni trije prestoli, na katerih so sedeli trije kralji — modri iz Jutrove dežele, ko se jim je prikazala zvezda, ki jih je vodila do Betlehema. In na najvišji prestol se skobacam tudi jaz in sedem nanj. Kako sem srečen! Kralji iz Jutrove dežele gotovo niso bili srečnejši, ko so zagledali zvezdo vodnico, nego sem jaz danes. Sedim kakor kralj na visokem prestolu in gledam daleč naokrog. Vse je pod menoj, le sneženi Veliki Ararat, mati sveta, in Alagez, božje oko, in tam prav na turškem obzorju gora vsa v snegu kakor snežen mož, so se vzpele nad mene. Globoko pod menoj leži razprostrta zemlja Rusije, Turčije in Perzije. Po njej se pretakajo živosrebrne reke, a nebo se zrcali v vodah mnogoštevilnih jezer. Tako gleda tam v Turčiji izza Velikega Ararata kos Vanskega jezera, a na jugovzhodu je raztegnjeno ogromno, napol suho jezero Urmija, ki je v Perziji, a če pogledate tja v gorovje za Erivanom, zablešči se vam nekaj tam med gorami za trenotek in se zopet skrije; to je najbrž kos jezera Gokča v Rusiji. In potem je še mnogo majhnih, ljubkih in bolj modrih nego nebo nad njimi raztresenih naokrog. A po rumenorjavih, ožganih in tudi lepo zelenih livadah, močvirjih, njivah in travnikih ter skozi črnozeleno gozdove se vijejo po gorah in dolinah bele ceste iz sela v selo, iz mesta v mesto, in zdi se ti, da vidiš, kako beže po njih vozovi in skačejo jezdec in kako se dviga prah nad njimi, ki ga odnaša veter. In prav tu spodaj na turški strani zbirata svoje vode sveti reki Evfrat in Tiger, na tej strani se pa zvija leno ko kača srebrni Araks mimo bombažnih nasadov, mimo bogatih vinogradov in sadnih vrtov, mimo zlatoklasih njiv in kamenih, peščenih pustinj. Tu živi narod armenski s svojim do skrajnosti zvitim, da, celo podlim značajem, narod, ki ga radi njegovih slabih lastnosti nikakor ne moreš ljubiti, pred katerim pa se moraš do tal prikloniti radi njegove narodne zavesti in ponosa. Vsa ta zemlja ti je sveta, vsaj po spominih iz svetega pisma, vsak košček ima svojo zgodovino. Tu se je vršila par tisoč let zgodovina najprebrisanejšega naroda na svetu, Armencev, polna krvavih dogodkov, in se še zdaj vrši. In Armencem se v Rusiji dobro godi in še bolje bi se jim godilo, ko ne bi bili v svoji podlosti tedaj, ko se jim je pomolil prst, zagrabili za vso roko, t. j. ako ne bi bili hoteli tedaj, ko jim je ruska vlada že skoraj preveč pomagala — v škodo drugim narodom kavkaškim in celo svojemu — naenkrat čisto samostojnega carstva, ki naj bi se raztezalo od Astrahana do Tavriza v Perziji, kjer bi naj služilo trem milijonom nad dvajset milijonov drugih Nearmencev.

No, jaz čutim samo, da sem na najbolj jugozapadnem mejniku — straži velikega carstva bratskih nam Rusov, in zato zapojem veselja: Hej Slovani, naša reč slovanska živo klije! . . . in: Naprej zastava Slave, Ljepa naša domovina, Ide Srbin u vojnike, Šumi Marica, Kje dom je moj in Ješče Polska ne zginjela! — Potem vzamem knjige iz nahrbtnika in prečitam par pesmi Prešernovih in Murnovih ter deklamujem na izust »Spomine« Kettejeve in po eno Zupančičevo, Golarjevo in seveda tudi svojo pesem. — In mojemu razgledu ni nikakih mej: v duši moji se vrste slika za sliko, duh moj beži dalje, dalje, že sem onostran maloazijskih poljan in gor na bregu Egejskega morja, že sem na grškem otočju, že sem krenil okrog Atike, Akropolis nad Atenami le zamiglja pred očmi z rjave poljane in že sem mimo otoka Krfa in ob turški obali in mimo skalnatih, golih dalmatinskih bregov bežim po Jadranskem morju na sever, Učka švigne mimo, Nanos se pokaže — in v svoji mili slovenski domovini sem! Glej belo Ljubljano s Kamniškimi planinami v ozadju, po katerih sem tolikrat lazil, in tam dalje Karavanke s Storžičem in Stolom in čisto na koncu kipi v nebo naš veliki Triglav! . . .

Solnce se je že povzpelo ta dan najvišje. Tako visoko sem in jesen je že pred vrati, a vendar je zdajle tu tako vroče kakor pri nas o svetem Jakobu. Ko sem bil prišel semkaj, sem se ogrnil z burko, no zdaj jo položim podse in zadremljem nekoliko v senci za skalo. Potem ogledam dobro orjaška pleča Velikega Ararata, ki mi jih stavi na pregled, in si poiščem po njem smer svojega pota nanj. Po dolgem preudarjanju se odločim za greben, ki vodi naravnost od sedla skoraj do vrha, in za silo na manj pristopnih krajih tudi za jarek na levi strani grebena, ako gledate od tu na goro. Slednjič se še podpišem na eni izmed skal; izprva sem si hotel ime vdolbsti v kamen, no železo ni prijelo trdega trahita, in zato napišem kar z rdečim svinčnikom svoje ime na skali ne daleč od one, kjer se je podpisal Pastuhov, ter oblijem vse z oljem, da ne izpereta črk tako kmalu dež ali sneg. Takoj nato pa stopim navzdol, toda po drugem hrbtu, po onem namreč, ki se končuje ravno vrhu sedla, ker mi je ta pot veliko pripravejši in morem to noč spati že precej visoko onostran sedla na pobočju Velikega Ararata in me tako čaka jutri mnogo krajša pot. Dalje sem si pa izvolil to pot tudi zato, da bi tam spodaj v vojašnici ne zvedeli prezgodaj moje nakane, ker bi mi lahko vse preprečili.

Črez kake tri ure sem že na sedlu; tam se ognem stražnice — majhne, iz ilovice narejene kočice — in se povzpnem do

solnčnega zahoda še par sto metrov visoko po grebenu. Tu razgrnem v prirodnem zatišju pod ogromno skalo po tleh burko, položim nahrbtnik za vzglavje in ležem na polovico burke, z drugo polovico se pa odenem krepko čez glavo, da mi je gorkeje. Dvakrat še slišim šum plazov z gore in že zaspim s krepkim snom.

Ko se drugo jutro prebudim, je solnce že vzšlo, nebo je popolnoma jasno, svetlomodro, le tam okoli turške snežene gore in okrog Araratove glave se sučejo nekaj časa megle, potem pa jih odžene veter za Alagez. Počasi se dvigam po grebenu navzgor; no, ker piše tako močen veter, da me skoraj ne pusti iti naravnost, ampak me vedno potiska v stran proti prepadu, odločim se za pot po jarku in zato krenem na levo in grem preko hrbta v kotlino in tam dalje v goro. Črez pičli dve uri sem približno na višini Malega Ararata. Tu se vzpnem radi preveč visečega snežišča, ki se še ni danes odtajalo in torej ne more noga najti opore na njem, zopet nazaj na greben. Veter postaja vedno silnejši. Ko pridem za oni rog na grebenu, odkoder je vidno v tesnice svetega Jakoba in na Ahuri, postojim nekoliko.

Ozrem se naokoli. Na ruski strani je vse čisto in mirno, no iz perzijskih in turških dolin vstajajo sive megle, se oprijemljejo gor, se zbirajo in potem raztrgajo in veter jih nese naravnost sem k Araratu. To ne pomeni nič dobrega. Hitim, kolikor morem, po grebenu kvišku. Glej, prva meglica se je že oklenila Počenega želonca in že se pripravlja, da poskoči nekoliko dalje; a za njo beži cela druhal. In že švigne prvi pajčolan mimo mene. No dalje! Še par sto metrov in na vrhu sem! Tu je pa treba že večje pazljivosti, ker se skriva greben mnogokrat in vedno bolj pogostoma pod snežni sloj.

Še pol ure preide. Ves Ararat je v megli in zdaj se je skrilo tudi solnce in megle so že zastrle velik kos ruskega neba. Zdaj pa že ne vidim nad tristo korakov okrog sebe. Kamor le pogledam, povsod le megla in megla. A veter tuli, tuli. In mrzlo je, da Bog pomagaj. Zavijem se v burko in nataknem rokavice.

No zdaj je pred menoj le sneg in sneg: sto, kvečjemu sto-inpetdeset metrov imam še do vrha in tam v sedlovini je stolpič, ki ga je postavilo nedavno, pred dobrim mesecem, rusko imperatorsko zemljepisno društvo. France, korajža velja! Stopim na sneg in naredim par sto korakov po njem; kar butne veter z vso silo vame in me podere na spolzki, ko steklo gladki zamrzli sneg, in hajdi po njem na svojih saneh nazaj med skale. Nekje tam v Turčiji zagrmí, veter potegne še silneje in usuje se babja jeza. Ko hočem zopet nadaljevati svoj pot, butne veter s tako močjo

še enkrat vame, da bi me odnesel doli v prepad v Jakobove tesnice, ako se ne bi hitro oprijel iz snega štrleče skale.

Ob takem vremenu nikakor ni mogoče iti na vrh, in poparjen moram kreniti skoraj na vrhu Velikega Ararata zopet nazaj v dolino, ne da bi bil dosegel svoj cilj...

O mraku pridem nazaj na sedlo in nisem še v vojašnici, ko se nebo zopet razvedri.

* * *

Noč je. V vojašnici sedim in pišem dnevnik. Ravnokar sem bil na dvorišču. Vse že spi, le zunaj okrog poslopja hodi straža enakomerno semtertja in po dvorišču, razsvetljenem od lune, lazijo psi ko tajnostne sence. V zraku ni čuti niti sapice in tako prijetno toplo je. Ni ga oblčka na nebu in Veliki Ararat se smehlja ob zelenomodrem zvezdnatem nebu tako čist ko naslikan in njegove konture so tako mehko začrtane in zaokrožene, kakor bi jih bil nevidni nočni duh pričaral sem na obzorje. In po njegovem snežišču se prelivajo nežni žarki nočne kraljice v tisočeri barvah, v vseh niansah, od svetlorumenozelenkaste do temnomodre. To je kraj miru in tišine; a jutri zapustim ta kraj, pojdem čez temni Araks v Erivan in od tam dalje v Tiflis in po železnici v Batum in s parnikom nazaj v Odeso in tedaj: zbgom, Kavkaz!

~~~~~

## GORAM IN HRIBOM SKOZI ŽIVOT.

LIVŠKI.

(KONEC.)

### Skozi Col du Frèjus.

Ne upam si pripovedovati o krasotah in zanimivostih potovanja v Benetke, Milan, Genovo, Turin — vem, da bi moje okorno pero le dolgočasilo bralca, zato ostajam raje le pri stvareh, ki morda vzlic temu koga zanimajo.

V Turinu sem stopil popoldne v vlak, ki vozi skozi Mont Cenis na Francosko. Težko sem čakal, da dospem v hribe, ker bilo je julija meseca ob najhujši italijanski vročini; od daleč bi me bili pozdravljali silni vrhovi Gran Paradisa, a žal, da je bil zrak presoparen. Oddahnil sem se, ko je začel vlak vedno huje sopihati navzgor v globoki dolini Dore Riparije med M. Civrari na severu in M. Orsiera na jugu vedno više v Grajske planine. Mrak je legel na zemljo, in ko je zasvetil mesec, sem bil že

visoko gori proti koncu doline. Tako zaželjeni gorski hlad zapihlja. Kako neprijetna je razlika med tiho naravo odzunaj in notranjščino voza, v katerem sedim! Stisnem se k oknu in opazujem okolico. Vidim samo črno hribovje, temno nebo in žareči mesec. Šele ko se mi oko privadi tmini, razločujem več posameznosti: samotno gorsko vas ob rebru — sedaj le črna skupina hiš s karakterističnim italijanskim stolpom; tupatam še svetijo lučice. Potem zaznam prode in rjavkaste jarke in zareze hribovja, njive in strme pašnike, globoko spodaj pa deročo Riparijo v ozko izjedeni strugi. Kamor zasije luna, se svetijo belkasti valovi, poleg njih pa se vali voda v mračni senci. Skrivnostno, tuje, kakor slika z drugega sveta se mi zdi vse to, ko prihajam daleč daleč od nasprotnega konca tega nedoglednega gorovja, in že mi postaja milo pri srcu — ne, obrnem se; a ko gledam dalje časa zakajeni, soparni zrak v vozu, kadeče, o Turinu, o poslih in ne vem več o čem žlobudrajoče ljudi, se ustrašim. Tukaj naj prečujem — saj o spanju ni govoriti, ko nas je toliko — celo noč? Ko bi si pravzaprav rad ogledal okolico po dne in tudi znameniti predor — in sam ne vem kako, že stojim na peronu zadnje laške postaje Bardonecchia, 1260 m nad morjem, in vlak odžvižga naprej. Kmalu sedim za mizo v prijaznem »albergo«, laški gostilni. Boljše je tako, nego se vozariti v onih kletkah na tiru celo noč! Spalno sobo mi odkažejo ob potoku, ki vrši ravno tam čez strmo skalovje; še enkrat pogledam v tiho noč in navzgor v črne hribe in gore, in predno se razsnuje docela misel, da mi to glasno šumenje potoka nemara zabrani spanje, me ni več.

Zjutraj je gostilničar zelo prijazen z menoj, nima namreč veliko gostov. Pravi, da ni še čas za letoviščnike, da jih pa pride potem vse polno. Dobro zate, si rečem, če je to res. A da ne bi mislil, da menim ostati kar par tednov, mu povem takoj, da jo odkurim še danes popoldne. Poprašam še, kam da se moram obrniti, in odidem.

Lep, prijazen trg je Bardonecchia. Leži v globokem kotlu in obkroža ga golo, skalovito gorovje. Pravih vrhov ni videti, ker je precej razrito hribovje razprostrto pred njimi kakor navadno v apnenskem svetu. Na severovzhodu drži dolina, rekel bi Zadnjica, navzgor proti Aiguille de Scolette (3505 m), na severozapad pa proti M. Thabon (3200 m) »Ozka dolina«, Valle stretta. Obeh vrhov odtod ni videti. Na jugovzhod se odpira dolina, koder vodi železnica. Predor ni nič v zvezi s prelazom pri M. Cenisu, ki se nahaja kakih 20 km vzhodno od njega, ampak drži skozi goro Col du Frèjus. Le mimogrede naj omenim, da je prelaz visok

2098 *m*, da so hodili čez že Pompejus, Karel Veliki in drugi z vojskami in da je Napoleon I. dal napraviti lepo cesto, ki je seveda od leta 1871. precej zapuščena, ker so takrat otvorili železnico.

Prekoračivši tir tik trga, zagledam samo kakih 200 *m* dalje od hiš portal predora, mogočen oblok, naslanjajoč se na obeh straneh na orjaške stebre: črno žrelo zija grozeče izza gore — dobro, da služi mirovnim namenom, modernemu prometu; a kaki so kraji, ki jih zagledam, ko me izbruhne onkraj gorovja? Če bi bil preradoveden, šel bi peš in prispel v 3½ ure na drugi konec. A ni take sile, z vlakom je stvar vsekakor prijetnejša!

Stari nadinženir, ki ga obiščem, da se mu predstavim in dobim dovoljenje, ogledati si, kar je vredno, pravi original, ki menda slušbuje na oni progi že 35 let, me sprejme kaj prijazno: „A, ste že tukaj! Veseli me. Moje ime je N. N., nadinženir. Prosim, sedite. Ravno prav ste prišli, da vidite.“ — „Oprostite, gospod, nerazumno mi je, kako ste izvedeli.“ — „O to, to vendar ni nič posebnega! Poglejte, tukaj imam akt od centrale, da pride te dni Avstrijec K. pogledat naša dela — to ste vendar Vi, ne?“ — „Prosim, gospod, L. je moje ime, sicer pa sta si imeni res malodane enaki. Prišel sem povsem zasebno —“ itd. No, radi te pomote se prijaznost gospoda ni zmanjšala.

Šla sva gledat stare priprave za zračenje predora. Navadno ni treba več ventilirati predorov, ko že vozijo skozi nje; za to skrbi že narava, kakor na pr. pri Arlberškem predoru. A vendar vplivajo tuptatam razni faktorji, kakor njega smer, toplina in zračni tlak pred vhodi, bolj ali manj viseča proga, gostost prometa, veter v dolinah itd. tako neugodno na zrak v predoru, da strojevodjem na vlakih ni moči prestati, in tedaj se mora poskrbeti za umetno ventilacijo. Tukaj so uporabili kar one priprave, ki so služile že ob gradnji južnega dela predora in ki jih takrat niso bili še podrli. In kar sem tukaj videl, je bilo velikansko, a, rekel bi, obenem naivnookorno proti modernim strojem. Voda je gnala ogromna kolesa, večje število zaporedoma, eno nad drugim ob hribu, kakih 5 *m* v premeru velika in ravno toliko široka. Kolesa pa so gonila velike sesaljke, ki so tlačile zrak v nabiralnike, iz katerih je prihajal skozi cevi v sredo predora, kjer je potegnil, kamor je hotel. Te sukajoče se železne mase so imele nekaj ciklopskega na sebi, in vendar — kako preproste, majhne, a veliko izdatnejše so take priprave dandanes! Turbine gonijo ventilatorje — nekaka nevelika kolesa s širokimi perutmi, ki se sučejo z veliko hitrostjo in podijo zrak po ceveh v predor. Upo-

rabljajo se pa tudi cevi največ le še, ko predor še delajo. Inženirju Saccardu je namreč prvemu prišlo na misel, da se da ta sistem porabiti tudi za zračenje med prometom, ako se za cev vzame ves predor! Ventilatorji se vzdajo v ta namen blizu vhoda tako naokolo ob zidovje predora, da gonijo zrak naravnost vanj. To so storili vprvo pri predoru prve proge Turin-Genova. Čeprav ni posebno dolg, niti 4 km, je bil vendar vedno poln dima in plinov od lokomotiv. Enkrat sta spričo tega notri omedlela strojevodja in kurjač osebne vlaka; vlak se je ustavil in začel teči po močno viseči progi nazaj ter trčil v tovorni vlak, ki je vozil za prejšnjim. Grozna nesreča se je zgodila, mnogo ljudi je preminilo v predoru. Zato so začeli zračiti predor umetno po omenjenem sistemu ter zgradili obenem novo železnico med navedenima mestoma, na kateri se nahaja drugi, daljši predor, oni pri Giovi. — Pri mojem posetu so ravno vzdali ta sistem pri M. Cenisu. Zdaj je že vse gotovo. Starodavne priprave so podrli ter razprodali za staro železo — sic transit gloria mundi! Črez 50 let bodo naši potomci ravno tako milosrčno z zvišanega stališča gledali na naše sedanje umotvore, češ, neverjetno, kako so lazili takrat počasi po železnem tiru skozi gore, ko mi sedaj tako prijetno po bliskovo plavamo v naših zrakoplovih črez nje, kamor se nam le ljubi.

Pri tej priliki sem si ogledal tudi najprvi vrtalni stroj, ki ga hranijo tam kot redkost. Stisnjen zrak je udarjal namesto kladiva v človeški roki vrtalo v skalo ter ga pri vsakem udarcu obračal, da je ostrina laglje krhala kamen. To pravilo velja tudi še pri dandanašnjih takih strojih, tudi pri električnih, in tudi to, da jih spravijo po 3 do 6 na voz, da delajo skupno v steno luknje, ki jih potem natlačijo z dinamitom in razstrele, to vse pa po večkrat v 24 urah. Delo je spešno, stroji so majhni, vse se vrši kaj hitro. Ne tako takrat. Stroj ni imel toliko moči, delal je bolj počasi, vrtalo in streljalo se je največ le po dvakrat na dan, lukenj pa je bilo mnogo več treba, ker niso poznali še dinamita, ampak le navadni smodnik.

Zadovoljen s tem, kar sem videl, sem se vračal v gostilno. Na trgu so igrali komedijanti ter kazali plešoče medvede. Vse polno je bilo glasnega laškega ljudstva; zadaj so pa gledali vojaki, takozvani Alpini, gotovo veseli, da jim ni treba dolgočasiti se v trdnjavi, ki stoji visoko gori ob meji.

Ko sem stal popoldne na kolodvoru ter pričakoval vlaka, mi pride na misel, da bi bilo kaj zanimivo, prevoziti onih 16 km predora spredaj na lokomotivi stoječ. Poskusiti je treba, ali mi

pripuste. Če ne, pa ne, škode nimam. Predstavim se vljudno predstojniku kolodvora ter mu povem svojo željo. Motril je moje legitimacije ter se ni protivil. Menil je samo, da bode vendar boljše, ker pravzaprav nimam pravice za to, če reče strojevodji, da mu ni treba vpisati mojega poseta v svoj dnevnik. Meni prav; a pri nas bi kaj takega ne bilo mogoče. Šetajoč po peronu, me je vendar izpraševal nekako, da zve kaj natančnejšega o meni. V tem je vlak prisopihal. Svoje stvari sem dejal v kupé ter šel s predstojnikom k lokomotivi. Urno sem splezal nanjo, kjer me je pozdravil prijazno dobro rejeni vodja. A ni se utegnil pogovarjati. Tam spredaj ni videti vrvenja potnikov in kdaj da je vlak pripravljen za odhod, ampak paziti morajo na znamenje. Zdajci se je oglasilo; vodja prime za vzdigovalo piščalke, ki zažvižga, da zaboje ušesa, potem odpre regulator — in stroj se zgane. Kurjač vzdigne težka vrata nad ognjem, da šine žareča vročina na plano, ter podkuri pekel s par lopatami mokrega premoga. In že vozimo mimo cestne pregraje, za katero čakajo ljudje. Stroj se vedno bolj trese, kakor da bi si iskal poti na tiru; misliš, da skoči zdajpazdaj z njega, in primeš se nehote bolj trdno. A že zahiti, kakor da bi jedel sproti daljavo, mimo čuvajske hišice s pretresljivim žvižgom pod črni oblok. Zbogom, Bardonecchia!

Ropot vlaka se izpremeni v strašno bučanje in grmenje, stroj vzdihuje težko, da ti zveni vsak vzdih kot votel udarec na uho, in črna tema nas objame. Le lučice pri manometru in pri steklu vodne višine svetijo skromno v tem črnem breznu ter pokažejo zdajpazdaj rdečkasto roko vodje, ki prijema za razne priprave, hkratu pa zre nepremično v temno temo pred nami. Težka in odgovorna služba to! Tako drevimo s peklenskim ropotom v negotovo. Zopet odpre kurjač vratca, da moram obrniti oči stran od belo gorečega oglja, ter zakuri. Iz dimnika šinejo tupatam iskre, ki razsvetle za hip kamenito streho nad nami, na desni švignejo ob zidovju mimo svetiljke s številom kilometra od vzhoda. Naenkrat se zasliši pisk, kakor se zdi, odzadaj in ročno mu odgovori naš stroj. Vodja zapre regulator, kolesa zaropotajo še parkrat in stojimo. Zadaj namreč ima vlak drugo lokomotivo, ki potiska, ker drži tukaj proga 30 m na tisoč navzgor, do tam na tostránskem ovinku v predoru, kjer se strmina zniža. Zopet pisk, znak, da se spravlja lokomotiva zadaj nazaj na pot proti Bardonecchii, odgovor od nas in že vozimo naprej. Zrak postaja vedno slabši. Ogljeni prah in smrdljivi plini silijo v nos in usta, težki oblaki gorkega dima švigajo nevidno in zato dvojno neprijetno

okrog nas; na prsih se čuti tlak, ki ovira dihanje, in slednjič se človek začne potiti in lovi sapo. Vse to se čuti tukaj na odprtem stroju mnogo bolj nego v vozovih in tudi zaradi tega, ker puhti tukaj že samo ob sebi, tudi na planem, precejšnja vročina. Pogledam na uro, držeč jo k lučici — 12 minut, torej smo sredi gore. Zdajci se ropot podvoji, nekaj zagrmi na desni od nas, neka svetloba šine mimo, dim se zgosti — kaj je bilo to? — Nasprotni vlak je vozil mimo. Pri neki kilometrski svetiljki tiči človek z lučico; toliko da ga spoznam, ko šinemo, sedaj že navzdol, po bliskovo mimo. Ta je eden čuvajev v predoru. Ure in ure morajo ti reveži laziti po tej tmuni; res strašna, a prepotrebna služba. Slednjič zazremo številko 15. kilometra. Pogledam naprej, in res, kmalu zažari tam velika električna luč na lok — električna svetiljka? Ne! To je izhod! Vedno večji in večji postaja, kar leti proti nam, in s preglasnim, dolгим žvižgom švignemo izpod težkega obloka ven na plano po vožnji 20 minut! Prsi se kar nehotè razširijo, da ulove kolikor mogoče svežega zraka, obenem pa začneš mežikati, ker ta bliskoviti prehod iz tmine v beli dan boli v očeh. A kakšen sem! Črn in umazan. Vodja mi smeje pomoli nekaj prediva, da se očedim, kar se da.

Pozdravljen bodi beli dan in ve mogočne gore, pozdravljen bodi prosti zrak in francoski svet! Tam doli zagledam Modane, prvo francosko postajo. V velikanskem, proti vzhodu se iztezajočem ovinku se ji bližamo, vedno manjše in manjše postaja črno žrelo, iz katerega smo pridrdrali, dokler ni le samotna pika ob gorskem rebru. Že vozimo počasneje, začuti se škripanje zaviralnic, še en žvižg in že šinejo mimo stebri, ki drže streho nad peronom, polnim ljudi — vlak stoji. Poslovim se od prijaznega vodje, želeč mu vedno sreče po železnih tirih, ter skočim k svojim rečem v vozu, še ves prevzet zanimive podzemeljske vožnje.

~~~~~

NAŠ TUJSKI PROMET. *)

V zadnjem času se je vendar pričelo tudi pri nas delovati zelo intenzivno za povzdigo tujskega prometa, ki je ravno za našo deželo velikanskega pomena. Žal, da se je toliko časa ta narodno-gospodarska panoga toliko zanemarjala, da so nas marsikateri kronovine daleč prehiteli ter v veliko škodo naše dežele povzdig-

*) Zanimivi članek priobčen iz 43. štev. »Gorenjca« t. l. Opozorili smo nanj že novembra meseca.

nile tujski promet na zelo visoko stopnjo. Pogrešali smo pri naših časnikarskih sotrudnikih one vneme, ki jo imajo nemški časnikarji za povzdigo tujskega prometa, kar svedočiijo stalne rubrike o tujskem prometu v nemških listih. Mi smo se vedno trudili, kolikor mogoče posvečati tujskemu prometu največjo pozornost, ter storili v tej zadevi, kolikor so nam dopuščale naše skromne sile. A tudi med Slovenci se je končno pričelo zanimanje za tujski promet, ki lahko postane za našo deželo bogat vir vedno bolj naraščajočih dohodkov, ki bi lahko omogočil saniranje naših deželnihi financ, ne da bi iznova obremenil davkoplačevalce.

Pred nedavnim se je osnovalo »Društvo za povzdigo tujskega prometa«, ki pa je navezano na zelo skromna sredstva, s katerih pomočjo naj bi doseglo svoj cilj. O tem društvu je pisal »Neues Wiener Tagblatt« pred nedavnim časom. V dotičnem dopisu se je trdilo, da procvitanje tega društva ni velike važnosti samo za našo deželo, ampak tudi za Dunaj in druge sosednje kronovine. Pisec piše:

»Kranjska ima poleg krasnih planinskih pokrajin z mikavnimi, divjeromantičnimi jezeri tudi neko specijaliteto, ki je nima nobena druga dežela, namreč raznovrstne podzemeljske jame, za katerih obisk bi se potrebovalo več dni. Tujcem bi bilo posebno priporočati Postojnsko jamo in Škocijansko jamo pri Divači.

Postojnska jama je sicer znana, a vendar ne tako, kakor bi morala biti. Ves obrat se je takorekoč šele pričel. Škocijanska jama ima sicer ves drug značaj kakor Postojnska, posebno Mohoričeva in Mariničeva jama, katerih ni treba umetno razsvetljevati. Povsod so velikanske, divje, ozke »doline«, tesni, slapovi itd.

Žal, da so vse te krasote premalo znane in da je za njih obisk premalo udobnosti. A saj se da to vse izboljšati!

Jame si lahko ogledamo v pol dneva ali v celem dnevu (iz Ljubljane). Pomanjkanju hotelov se je z otvoritvijo hotela »Union« vsaj deloma odpomoglo, ker ima kakih sto sob; ljubljanski Grad je kupila mestna občina. Vrše se posvetovanja o prenovljenju Gradu in o napravi vzpenjače, kar vse gotovo povzdigne tujski promet. Razgled z Grada je prekrasen in zelo obsežen.

Kako krasna je Škocijanska jama, svedoči sledeče: Pred nekaj leti je v to jamo napravilo izlet društvo »Deutsch-österr. Alpenverein«. Pri tej priliki je predsednik švicarskega planinskega društva navdušeno govoril o čudesih, ki jih je tu videl. Med drugim je rekel, da bi si Švicarji čestitali, ako bi bila tako naravna čudesa last njih dežele. Gotovo bi si tam sezidali hotele, ki bi pospeševali tujski promet. Neki Amerikanec je menda hotel Po-

stojnsko jamo vzeti v najem, kar dokazuje, da je tu širono polje za tujski promet. Źal, da Kranjci in Avstrijci tega še vedno ne spoznajo.

V resnici pa ta čudesa niso važna samo za Kranjsko, ampak za vse avstrijske dežele, osobito pa za tujski promet mesta Dunaja. Kdor hoče obiskati te jame, mora prepotovati druge dežele in iti skozi druga mesta. Dočim je planine mogoče pohajati le v poletju, je mogoče te jame tudi v drugih letnih časih, da celo v najhujši zimi. Tisoči onih, ki imajo veselje do potovanja, ne vedo, kam naj se obrnejo v bodočem letu. Le malo jih je od teh, ki pridejo na Kranjsko, da vidijo naravna čudesa, kakršnih ni videti nikjer na svetu. In zakaj to? Zato, ker množina niti ne ve za ta čudesa. Švica izda vsako leto v povzdigo tujskega prometa za reklamo **milijon frankov**. To je vsota, kateri se naravnost čudimo. Vse deželne zveze za povzdigo tujskega prometa v Avstriji, na čelu ona na Dunaju, bi morale v lastnem interesu poleg priporočanja lastnih znamenitosti omenjati tudi naravna čudesa Kranjske. Źe večkrat se je govorilo o središču vseh deželnih zvez v Avstriji. Prepričani smo, da bi to središče tujski promet Avstrije lahko izredno povzdignilo, če bi opozarjalo tudi na imenovane znamenitosti Kranjske, ki jim ni para.«

Tako dopisnik »Wiener Tagblatta«.

K temu bi bilo še pripomniti: Kranjsko s svojimi jamami, posebno s Postojnsko jamo je smatrati kot središče tujskega prometa avstrijskih dežel. Pri Postojnski jami je država (erar) tudi soupravnica. Radi tega je uvaževati troje: deželo Kranjsko, avstrijska mesta in kronovine. Z ozirom na avstrijska mesta in kronovine ter državo ima dežela, oziroma faktorji, ki delujejo za povzdigo tujskega prometa, posebno pravico do posebne in izdatne državne subvencije za propagando tujskega prometa.

Švicarji se morajo posluževati že umetnosti, da priklenejo nase tujce, saj delajo že na mnogih krajih vzpenjače in gorske železnice. Dežela Kranjska pa ima take špecialitete, kakršnih ni nikjer. V Švici provzroča tujski promet kakih 120 milijonov kron prometa. Kranjska bi morala razmeroma imeti okoli 17 milijonov kron prometa, ako bi toliko storila za tujski promet kakor Švica. Seveda bi morali vsi poklicani činitelji sodelovati, da bi se dosegel tak promet. Pred vsem je to dolžnost dežele, torej deželnega zbora. Subvencija države, ki znaša za celo Avstrijo 70 tisoč kron, bi jedva zadostovala za Kranjsko. Ako bi se hotelo delovati tako racionalno, kakor se dela v Švici, bi morala dati Kranjska v razmeri s Švico na leto 60 tisoč kron samo za reklamo. Uspeh tujskega prometa

bi bil v korist celi deželi, zato rej bi deželni zbor lahko brez vseh pomislekov dovolil izdatno vsoto za povzdigo tujskega prometa.

In še drug faktor je, ki je zelo važen in na katerega bode treba vplivati z vsemi močmi. To je južna železnica. Treba jo bode pripraviti do tega, da bode promet omogočila in podpirala, saj bode to tudi njej sami na korist. Zares neumljivo nam je, zakaj južna železnica, ki je Opatijo takorekoč ustvarila, Postojnske in Škocijanske jame ne vpoštevata in svojega prometa ne prilagodi tem razmeram. Opatijska okolica je nadomestljiva, imenovani jami pa ne. Čudom se moramo čuditi, da južna železnica niti najpreprostejše udobnosti ne pripravi obiskovalcem teh jam, saj ne napravi niti preproste verande na peronu postojnskega kolodvora in ne preskrbi zadostnega števila železniških voz o svečanostnih prilikah ob pohodu Postojnske jame. Južni železnici ne pridejo niti na misel abonma-vozniki listki, kakršni so vpeljeni v Švici. To so po našem mnenju stvari, za katere naj bi se naši poslanci z vsemi silami zavzeli. Pri deželnem zboru so se konstituirali razni gospodarski odseki. Enega pa pogrešamo in ta je: odsek za povzdigo tujskega prometa, ki naj se čimprej izvoli. Po našem mnenju to niso idealni načrti, ker temelje na številkah. Ta zadeva je tako vitalnega pomena za našo deželo kakor malokatera, ker ima naša dežela dve tako privlačni točki kakor nobena druga. Ne moremo si kaj in ne šteje naj se nam v zlo, če se nam zde naši ljudski zastopniki premalo podjetni, da ne ustvarijo prometa, ker računajo le z že obstoječimi dejstvi.

Naše mnenje je, naj se deželni zbor z vso resnostjo loti akcije za povzdigo tujskega prometa na Kranjskem.

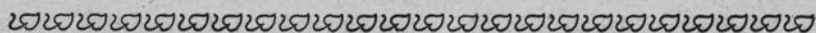
Nedavno je bilo v železniškem ministrstvu pod predsedstvom ministerijalnega svetnika dr. Rölla posvetovanje, pri katerem se je letos prvokrat*) razgovarjalo o zadevah, ki so v zvezi s povzdigo tujskega prometa. Posvetovanja so se udeležili odposlanci finančnega ministrstva, namestništva Tirolske in Predarlške, dunajskega magistrata itd., kakor tudi odposlanci mnogih prometnih uprav. Edino zastopstvo komisije Postojnske jame ni bilo navzočno. Konec tega posvetovanja se je temeljito razpravljalo o vprašanju, na kak način pridobiti sredstev, ki so potrebna za večje akcije v povzdigo tujskega prometa. Pričelo se je razmotrivati o ideji, bi li ne kazalo v ta namen uvesti posebne naklade, morebiti v zvezi z naklado trgovinske zbornice.

*) Drugo posvetovanje je bilo 9. t. m. Udeležil se ga je tudi zastopnik naše deželne zveze za tujski promet, g. dr. Val. Krisper.

Ali ne bi bilo mogoče, da bi ravno Kranjska prva sprožila to velevažno akcijo ter bi se posvetovala o tem činu samopomoči in ga izkušala izvesti? Ako se že ministrstvo bavi s takimi mislimi v povzdigo tujkega prometa, koliko bolj je v to poklicano deželno zastopstvo, osobito Kranjske, ker od drugod ni upati izboljšanja blagostanja.

Tujski promet je dandanes velik narodnogospodarski činitelj, katerega važnost narašča od dne od dne. In da se dosežejo v resnici veliki uspehi, morajo sodelovati združene moči pod uradnim vodstvom, ne pa društvo, ki razpolaga z najprimitivnejšimi sredstvi, katerih si mora šele priboriti z velikimi težavami.

Končno opozarjamo še slovenske finančne kroge, bi li ne bilo mogoče osnovati konsorcijev, ki bi gradili hotele; potem bi ne mogli jadikovati, da tujci odneso največ dobička od tujkega prometa, potem bi se jim kapital obrestoval više nego po 4 odstotke.



DRUŠTVENE VESTI.

† **Jakob Božič.** Savinsko podružnico je zadel bridek udarec. Dne 28. minulega meseca je preminil njen zaslužni odbornik g. Jakob Božič, trgovec in posestnik v Gornjem gradu. Rojen Spodnjiesavinčan je pred leti pričel trgovino v Gornjem gradu in si pridobil ugled in spoštovanje med tržani in okoličani. Kot zaveden narodnjak je podpiral vedno rad naprave in društva v korist naroda in ljudstva. Bil je član raznih društev in društveniki so ga navadno volili v odbor. Tudi je bil predsednik trgovske zadruge in občinski odbornik. Posebno vnet je bil za planinstvo. Rad se je pridružil izletnikom v gore in bil priljubljen zlasti zaradi šegavosti in prijaznosti. Oblezel je precej vrhov v Savinskih planinah. Najljubša pa mu je bila Menina in, kakor se je večkrat izjavil, se je v Gornjegrajski koči najzadovoljnejšega čutil. Leta 1900. je bil pri občnem zboru Savinske podružnice v Žalcu izvoljen za nje odbornika. Z vso vnemo se je lotil dela kot odbornik. Pogreb pokojnikov je bil vkljub deževnemu vremenu veličasten. Zbralo se je ljudstvo iz vsega okraja. Domača požarna bramba je svojega člana spremila korporativno; njej so se pridružile deputacije gasilnih društev iz Ljubnega, Mozirja in od Sv. Frančiška. Občinski odbor, uradniki, več trgovcev, razna društva i. t. d. so šli za krsto. Pevsko društvo je zapelo dve žalostinki. Da je Savinska podružnica počastila prerano umrlega svojega odbornika, je umljivo; položila mu je na grob tudi venec z napisom.

Bodi blagemu pokojniku zemljica lahka!

Novi člani. Šaleške podružnice: Ježovnik Cirila v Velenju. Hočevnar Makso, učitelj v Šoštanju. Osrednjega društva: Ustanovnik: Frančišek Štupar, tajniški pristav c. kr. kmetijske družbe v Ljubljani. (Dosedaj redni član.) — Litijske podružnice: Dereani Dora, učiteljica na Sv. Gori pri Litiji. Schott Josipina, učiteljica v Litiji. Dr. Odendall F. S., ravnatelj topilnice v Litiji. Dr. Zarnik Tomo, zdravnik v Zagorju. Debelak Mihael,

nadučitelj v Šmartnem. Šega Ivan, učitelj v Šmartnem. Kozjak Fran, učitelj v Toplicah. Pelko Matija, učitelj v Toplicah. Robavs Ivan, posestnik in gostilničar v Šmartnem. Razboršek Ivan, trgovec v Šmartnem. Slavinec Ivan, trgovec v Šmartnem. Šeleker Ivan, trgovec v Šmartnem. Zore Ignacij, posestnik v Črnem potoku. Slovensko bralno društvo v Litiji. — Soške podružnice: Klavora Hinko, učitelj v Gorenji vasi pri Kanalu. Dr. Dinko Puc, odvetniški kandidat v Gorici. Kutin Anton, voditelj pripravnice v Tolminu. Gerželj Janko, učitelj v Logu. Ostan Izidor, trgovec in posestnik v Bolcu.

Darila. Gospod Ivan Mankoč iz Trsta je položil za poravnavo vsled neke tožbe gospoda Dominika Lušina iz Ljubljane pri našem blagajništvu za Slov. plan. društvo v Ljubljani 350 K, za družbo sv. Cirila in Metoda v Ljubljani 150 K in za društvo Radogoj v Ljubljani 100 K, skupaj 600 K. Iskrena zahvala rodoljubnima strankama! — Akademiknemu krožku v Pragi: M. u. dr. VI. Růžicka 10 K. Srčna hvala!

Prvi letošnji planinski večer osrednjega društva je bil dne 25. novembra v Narodnem domu v Ljubljani. Sešlo se je dokaj članov in društvenih prijateljev, poslušat napovedano predavanje o prvem veleturistu slovenskem in sploh prvem v vesoljnem turistovskem svetu, Valentinu Staniču. Predavatelj g. prof. Fr. Orožen je na podstavi obilega gradiva, ki ga je marljivo zbiral veliko let, podal prekrasno sliko o življenju in delovanju tega znamenitega Slovenca ter zlasti o njegovih veleturah po domačem in tujem svetu ter dotičnih potopisih. Ker priobčimo predavanje v prihodnjem letniku, bo vsakemu lepa prilika, seznaniti se s tem slovenskim velmožem, ki je v neminljivo čast slovenskemu narodu.

Cerkljanska podružnica priredi svojim članom in povabljenim na Silvestrov večer zabavo s petjem, z godbo, s šaloigro in z alegorično predstavo.

Triglavsko kočo na Kredarici je obiskalo letos 472 turistov, lani 346, torej letos več za 126. Bilo pa je: Slovencev 321, Čehov 35, Hrvatov 9, Nemcev 200, Ogri 3, Italijani 4. Izmed obiskovalcev je bilo članov Slovenskega planinskega društva 150. Dam je bilo 65. Prvi obiskovalci so se vpisali dne 18. junija, zadnji 17. septembra. — Prišlo pa jih je na Triglav: junija 4, julija 76, avgusta 312, septembra 80.

Obisk Aljaževega doma l. 1905. Vpisalo se je v knjigo 846 obiskovalcev. Izmed teh je bilo Slovencev 551, Čehov 25, Rusov, 8, Hrvatov 6, avstrijskih Nemcev 235; iz Nemčije jih je bilo 5, iz Francije 3, iz ogrskih dežel 8, z Norveškega 2, Italijanov 3. Članov Slov. plan. društva je bilo 272, dam pa 207. Prvi obiskovalci so se vpisali dne 10. junija, zadnji pa 1. oktobra. Tega dne se je Aljažev dom zaklenil. Junija meseca je bilo obiskovalcev 31, julija 216, avgusta 438, septembra 161. Gmotni uspeh sezone je bil zelo ugoden.

Hausenbichlerjevo kočo na Mrzlici je obiskalo letos 272 turistov. Koča je v dobrem stanu; le nekaj malih popravil bo treba.

Za dohod v orjaško podzemeljsko jamo v Slivjah pri Materiji, o kateri se je po vseh časopisih veliko pisalo in radi katere je imela Tržaška podružnica biti hud boj z nasprotnimi planinskimi društvi, so že izdelani vsi potrebni načrti. Odbor se ni strašil ne truda ne potov ter neštaviokrat pohitel na lice mesta, da preuči, kako bi bilo najprimerneje napraviti vhod, ki bi ustrežal vsem zahtevam. In res se je posrečilo. Načrte je izdelala po navodilu Tržaške podružnice znana tržaška slovenska stavbna tvrdka Martelanc in sodrugi. — Z otvoritvijo te velikanske jame, katere krasota nadkriljuje vse druge, bo storilo naše »Slovensko planinsko društvo« v svojem razvoju

velepomemben korak. Zatorej na delo tudi za divote našega podzemeljskega sveta!

Tržaška podružnica je poletela konec novembra na drugi jesenski izlet, in to pot na Vremščico (1027 m) pri Divači. Dasi je dež že tretji teden dan za dnevom nalival in ni bilo nič upanja, da se prevedri, vendar se je zjasnilo nebo, in dan 26. novembra je bil glede razgleda in vremena tak, kakršnih dočakamo le redko. Tema in nočna tišina je še plegala po tržaških ulicah, ko je odkorakala prva četa preko »Razklanega hriba«, Bazavice in Lokve v Divačo. V Divači smo se sešli z drugimi izletniki in po odmoru odrinili vsi naprej. Pot zavije konec Divače po stezi mimo borovega gozdiča do glavne ceste, odkoder drži ena pot v Senožeško in druga v Vremsko dolino. Odtod se pa začenja pot vzpenjati navzgor. Kmalu so potihnili živahni razgovori, kajti vsak je štel le korake in srage potu, ki so mu jih izžimali vroči solnčni žarki. Po večurni hoji je prispela vsa družba po gorskem robu preko treh vrhov do zadnjega, odkoder se nudi potniku res preveličasten razgled. Mogočno se dvigajo pred tabo snežnobele Julijske Alpe z očetom Triglavom, Stenarjem, Razorom, Mangartom i. t. d. Krasno zreš tudi orjaško Kaninsko pogorje z Matajurjem in drugimi vrhovi. A tudi lepe Savinske planine lahko od Ojstrice do Grintavca natanko imenoma prešteješ. Prav pred tabo se pa dvigajo zeleni Goljaki, Čaven, Kucelj i. dr. Ako se pa obrneš, te pozdravlja nebrojno istrsko gorovje z visoko Učko, a tam proti Krasu pa vedno snežnobeli Snežnik. Res, težko bi bilo popisati vse, kar nudi ta gora očem. — Že se je nagibalo solnce in treba je bilo misliti na odhod. Po strmi poti smo jo urezali v bližnjo vasico »Spodnje Ležeče«. Tu je bilo pripravljeno v rodoljubni narodni hiši g. Perhavca izvrstno planinsko kosilce. Med veselimi pesmicami in krepkimi napitnicami na slovensko planinstvo, došle goste, narodnega gospodarja in druge je potekel čas in večerni mrak, ki je legel na zemljo, nas je pozval na odhod. Poslovili smo se veselih src, saj užitek tega krasnega dneva je docela zadovoljil na drugem jesenskem izletu zbrane planince.

Pr.

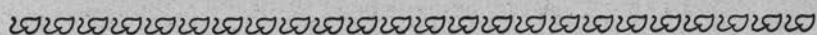
RAZNOTEROSTI.

Prvenške ture. »Alpský Věstník« poroča, da so napravili člani Češke podružnice letošnjo sezono nastopne prvenške ture v naših hribih: 1.) Dr. B. Franta, Jiri Čermák in V. Dvorský z vodnikom A. Tožbarjem (Špikom) na Ponco 2570 m. 2.) J. Čermák in V. Dvorský z vodnikom Komacem na Planjo 2400 m. 3.) Ista preko Malega Razora (sedlo med Razorom in Prisojnikom) v Pišnico. 4.) J. Čermák in V. Dvorský (brez vodnika) na Široko peč 2497 m iz Martulka. 5.) Ista iz Pišnice čez stene Gamzivca v Hrušico. 6.) J. Čermák in V. Dvorský na Glavo 1950 m v Viški skupini.

Prvi polaz na Ponco (2570 m). O tej turi, katero so napravili letos gg. dr. Franta, J. Čermák in V. Dvorský, poroča »Alpský Věstník« v svoji novembrski številki. Polaz je naporen, mestoma celo zelo težaven; trajal je 8 ur, ker je trebalo steze iskati. Razgled je zelo poučen, posebno lep na Škrlatico, katero pregledaš v vseh njenih posameznostih. Ko dospeš v zasneženi kotlini že precej visoko, se zavije pot čez skalnat prag na obsežno melinasto teraso; odtod je treba prečkati proti vzhodu tja do enega orjaških

kaminov, v kakršne so razrite ponške stene; dalje dospeš na drugo višjo teraso, ki vodi tja na vrh. Vendar se zdi, da je priporočati namesto travverziranja mela proti vzhodu bolj smer proti zapadu tja skozi skale k južnemu grebenu, po katerem je lažje priti na vrh.

Iz nemške planinske kočje pod Mangartom. Da nam Nemci niso prijazni, vemo, ali da se poslužujejo tudi najgrših, nam manj znanih sredstev proti nam povsod, kjer nas srečajo, to jim vendar ne more biti v čast. Avgustu meseca sta prenočevala na poti na Mangart dva odbornika Soške podružnice v Mangartski koči. Oskrbnica kočje, ki je sicer zagrizena nemčurka, je to hotela biti tem bolj ob tej priliki vpričo nekaterih »polnokrvnih« nemških gostov ter je ves čas kazala svojo zagrizenost, a jo izkazala posebno pri računu, da je zaračunila celo to, česar slovenska gosta nista naročila. Ker sta zahtevala popravljen račun, se je po njiju odhodu znesla nad njima, da je gostom, ki so prihajali one dni v kočjo, ogorčeno označevala gorenja dva gospoda za Slovence, ki sta ji ukradla razne jedi in pijače. — Temu je sledil odmev pri sodišču v Bolcu. Oskrbnica je dobila za to nelepo obrekovanje sedem dni zapora. Preznačilno pa je to, da se je izgovarjala, da je bila v to zapeljana in da so ji v to prigovarjali drugi. Slovenci že ne!



Slovenci! Rodoljubi!

Resni čas, ko se z novo železnico otvori neprijaznemu severu nova pot v naše kraje, nas sili, da se začasa pripravimo za zelovažno obrambeno delo po naših krasnih dolih in planinah.

Bodi nova železnica dobrota ali nesreča za slovenski živelj, pripraviti se moramo brezpogojno za sprejem tako prijateljev kakor sovražnikov. Naravne krasote naših gorá in dolin bodo vabile tujce v naše kraje in slava naših zemljá zaslovi po svetu. In ž njimi bi zaslovelo tudi slovensko ime! — A naši nasprotniki v svoji nestrpnosti in dobičkaželjnosti bodo takoj za nami z močnim orožjem, s preračunjenim — delom, katerega bi se mi prepozno od njih šele učili. To bi bila morda vsa ona nesreča, ki jo nam »prinese nova železnica«.

Zatorej ne odlašajmo z delom, na noge in v vrste, slovenski rodoljubi!

Podpisana podružnica si je stavila nalogo, voditi prvo obrambeno vrsto ob novi železnici, in to v delokrogu planinstva. Zavarovati hoče v prvi vrsti slovenski značaj naših krajev, posebno naših gorá; obenem pa hoče opremiti kraje z napravami, da zadobé pravo oceno pri razvajenih tujcih; po hribih in dolinah razpelje planinske poti, da pridejo do veljave razne dosedaj še skrite krasote, na vrhovih pa postavi planinska zavetišča.

K sodelovanju vabimo vso slovensko javnost, vse Slovence in vas vzgledne Slovenke. Vsakemu zavednemu je sodelovanje mogoče in glede na namen dolžnost. Saj prosimo sodelovanja za narod.

Prva pomoč je g m o t n a pomoč. Vsak po svoji moči, vsak žrtvuj majhen prispevek, ki ga položimo v temelj vsej akciji. Zrno do zrna! Dokazujemo, da se zavedamo svojega narodnega stališča, delajmo in podpirajmo delo!

Sovragu v bran, sebi v čast!

Odbor Soške podružnice!

~~~~~

## **Občni zbor, Savinske podružnice'**

se bo vršil

**v sredo, dne 27. decembra, ob 5. uri popoldne**  
**v sejni dvorani posojilnice v Celju.**

### **SPORED:**

1. Pozdrav načelnikov. 2. Poročilo o društvenem delovanju. 3. Poročilo blagajnikovo. 4. Proračun za leto 1906. 5. »O cestnih zadevah«, poročilo g. dr. Jura Hrašovca. 6. Volitev odbora. 7. Predlogi.

Če ta občni zbor ne bode sklepčen, se bo vršil isti dan in po istem sporedu drugi občni zbor točno ob 6. uri zvečer.

**Odbor Savinske podružnice.**

~~~~~

Občni zbor Cerkljanske podružnice

se bo vršil

dne 7. januarja 1906. leta ob 7. uri zvečer
v prostorih gosp. Franca Makuca z običajnim sporedom.

Važni točki bosta:

Odobrenje načrta in stroškovnika za zidanje koče na Poreznu in volitev novega odbora.

K obilni udeležbi vljudno vabi

Odbor Cerkljanske podružnice.