

Ilustrirani Slovenec



Naša slovenska mesta: Kočevje.

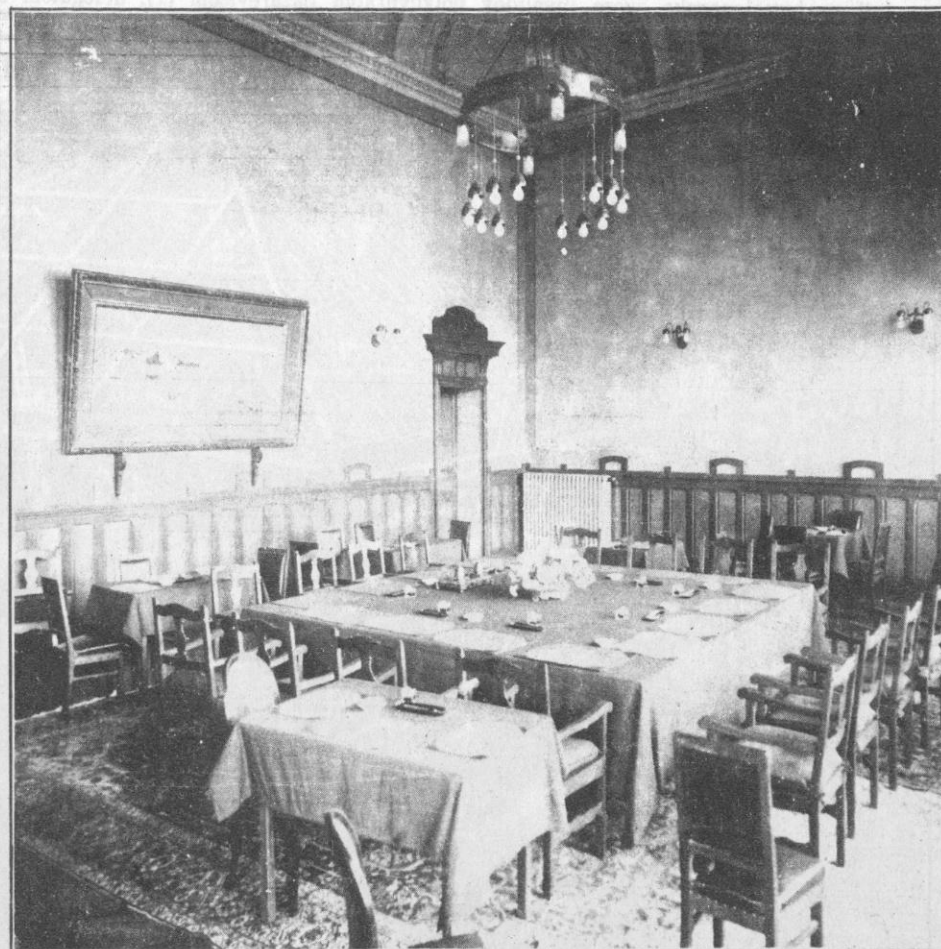
Najvišji vrh na levo v ozadju je iz Veronike Deseniške znani Friedrichstein. Kočevje je pripadalo od XI. do XIII. stoletja oglejskim patriarhom, kasneje pa Ortenburžanom. Grof Oton Ortenburški je naselil med leti 1350. in 1360. tam in v okolici prve Nemce s Koroškega in Tirolskega, cesar Karel IV. je pa daroval Frideriku Ortenburškemu 306 v vojni ujetih turinških in frankovskih rodbin, ki jih je ta naselil na kočevskem ozemlju in ki tvorijo pravzaprav zarodek današnjih Kočevjarjev. Za Ortenburžani so dobili mesto Celjski grofje. L. 1456. je prišlo v roke Habsburžanom, ki so ga izročili l. 1641. Turjačanom in l. 1791. so dobili ti naslov »Vojvoda kočevski«. Za časa turških napadov je mesto mnogo trpelo. — Kočevje je že od nekdaj središče tamošnjega nemškega jezikovnega otoka, ki se je sprito močne podpore avstrijskih oblasti ohranil do današnjega dne, toda v naši novi državi se najbrž ne bo mogel obdržati. To nam kaže že zadnje ljudsko štetje, ki izkazuje za Kočevje med 3082 prebivalci le 1062 Nemcev, v celem okraju pa med 40.433 prebivalci le 9818 Nemcev. V mestu, ki je sedež lokalnih oblasti in nekaterih kulturnih zavodov, je jako razvita tudi industrija, zlasti lesna, ki je naslonjena na ogromne gozdove, ki segajo od Kočevja do hrvaške meje in še preko nje. Čaka pa Kočevje nedvomno še velika gospodarska bodočnost, ko steče iz njega prvi vlak na Sušak.



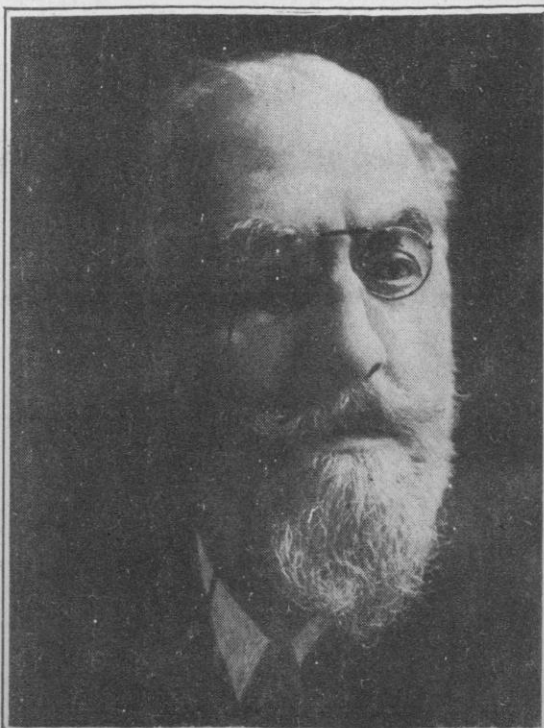
S francoske fronte v Maroku.
Francoska postojanka Ain-Aiha ob reki Wergba.



Čičerin (X) v Berlinu,
poleg njega tamošnji sovjetski poslanik
Krestinski (XX). — Kakor znano je
vzbudila ta nedavna Čičerinova pot v
Angliji veliko vznemirjenje, ker je bila
velepolitičnega pomena.



Dvorana v Locarnu, kjer se vrši sedanja konferenca,
ki naj ustvari varnostno pogodbo med posameznimi vodilnimi evropskimi državami.



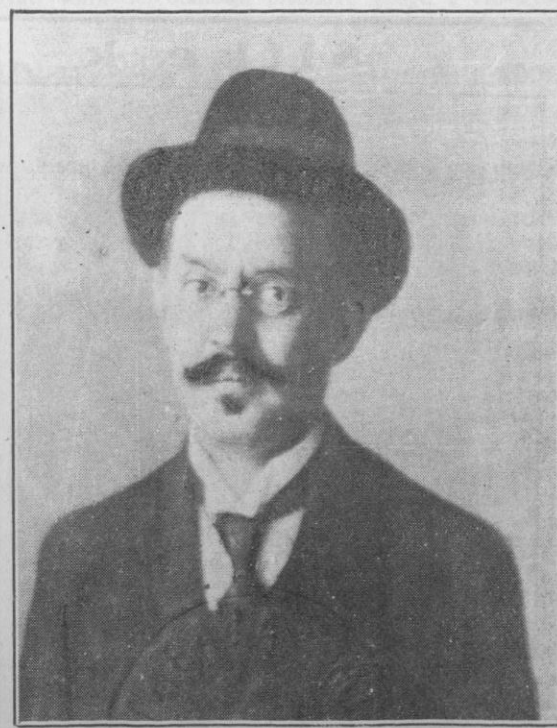
Leon Burgeois,
znani francoski državnik in znanstveni zastopnik
solidarizma, ki je pred kratkim umrl, star 74 let.



Filip Morozov,
do nedavnega časa rektor pravoslavnega semenišča
v Vilni, ki je postal letošnje poletje katoličan in
obenem rektor avguštinske kat. cerkve v Vilni.



Milan Grol,
odličen poslanec Davidovičeve demokratske stranke
za subotiško okrožje, po poklicu profesor, ki pa
deluje tudi kot publicist in je bil dolgo intendant
belgrajskega gledališča.



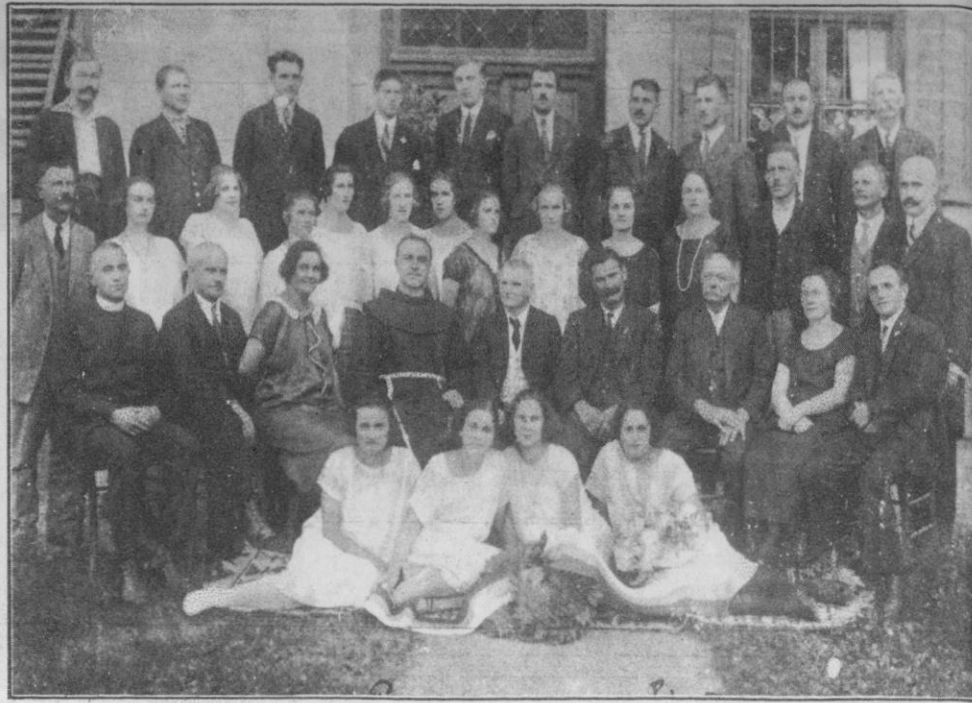
Dr. Jovan Radonić,
univerzitetni profesor, član znanstvene akademije
in predsednik finančnega odbora v nar. skupščini.



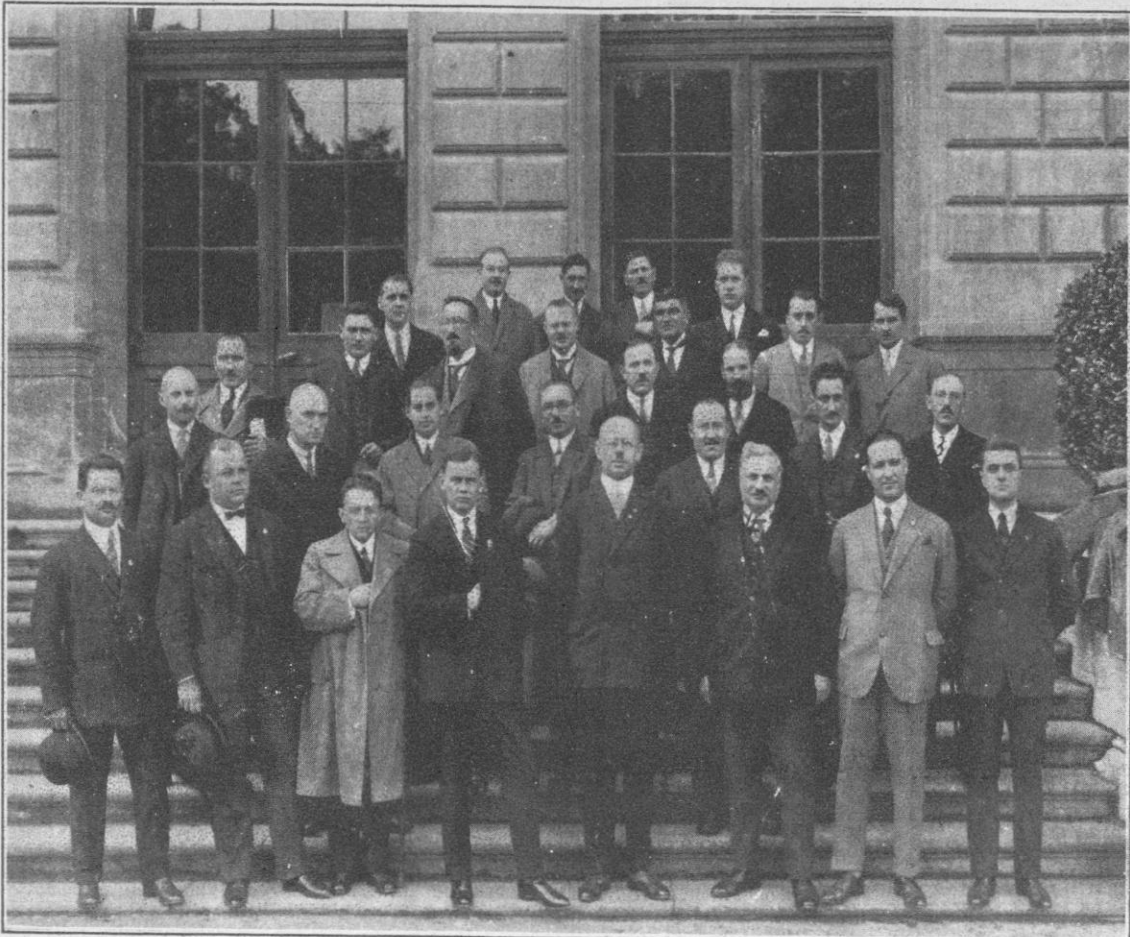
Gradba prvega slovenskega stadiona v Ljubljani, o katerem smo poročali že v zadnji številki: Postavljanje monumentalne ograje.



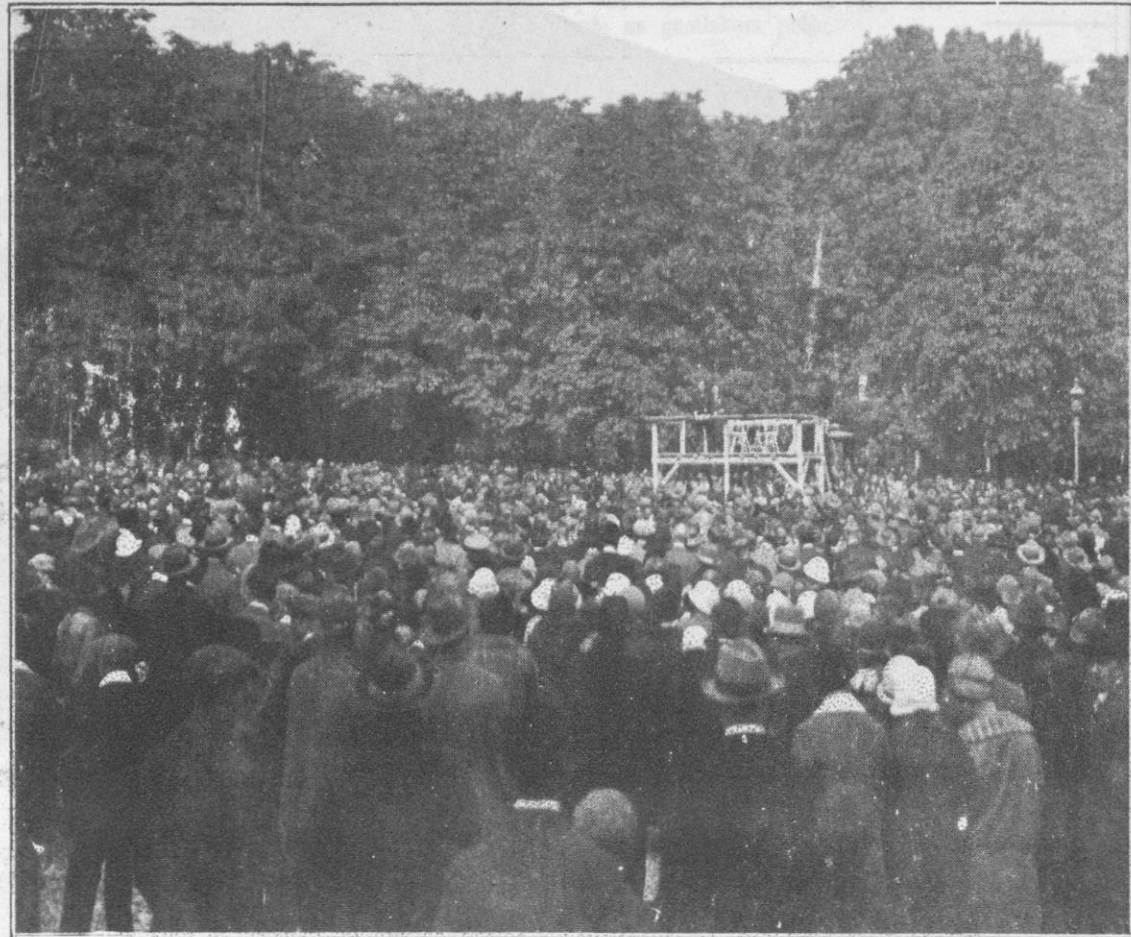
Dr. Ivan Šusteršič (* 1863), znani slovenski politik in zadnji kranjski deželni glavar, ki je umrl 7. t. m.



Pevsko društvo v Ljutomeru ob tridesetletnici, ki jo je proslavilo z izbornim uspelim slavnostnim koncertom dne 30. avgusta 1925 pod vodstvom svojega zaslužnega pevovodje Fr. Zacherla.

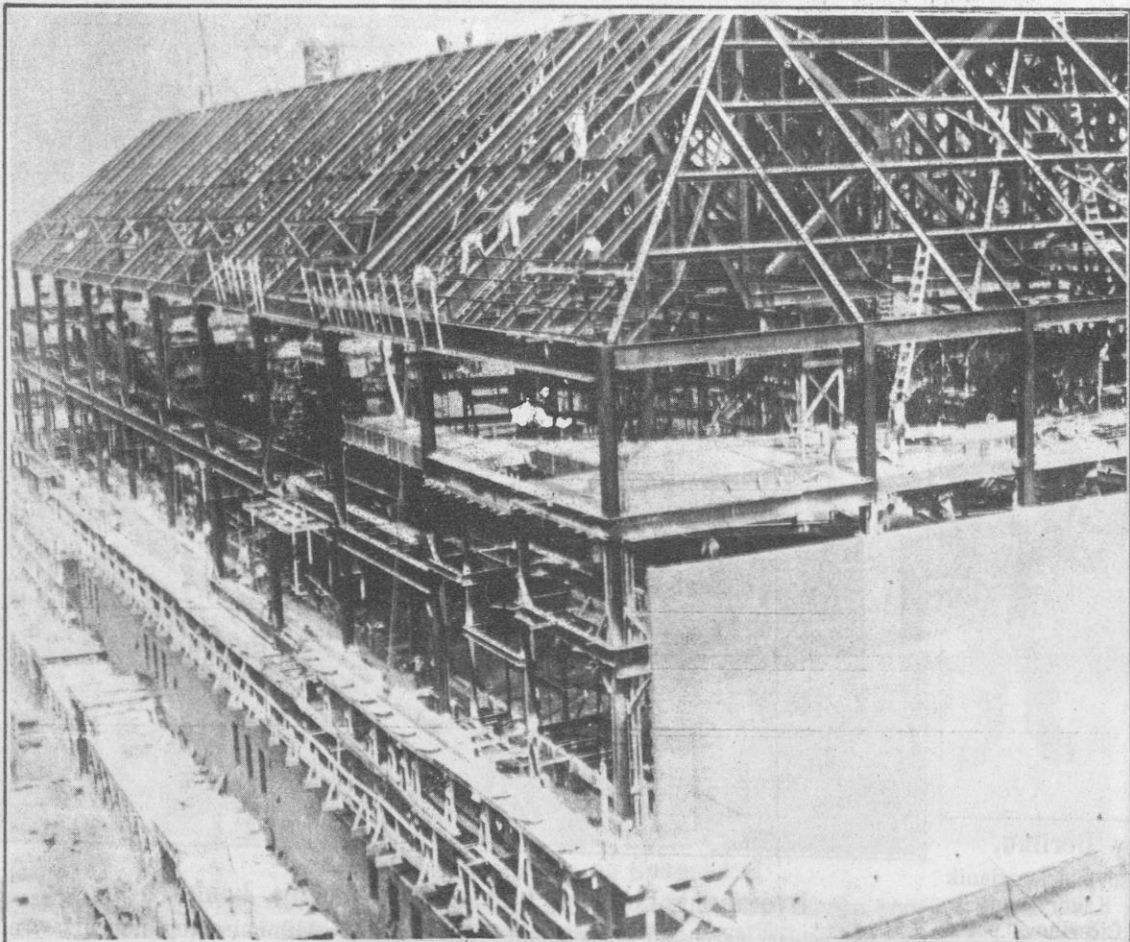


Z mednarodne konference vojnih invalidov, vdov in sirot v Zenevi, ki se je vršila 18. in 19. septembra 1925. Naša slika nam kaže delegate posameznih držav s predsednikom jugoslovanske zveze invalidov polkovnikom Lazarevičem (1), delegatom slovenskih invalidov Marinkom (2) in hrvaških invalidov Grubičem (3).

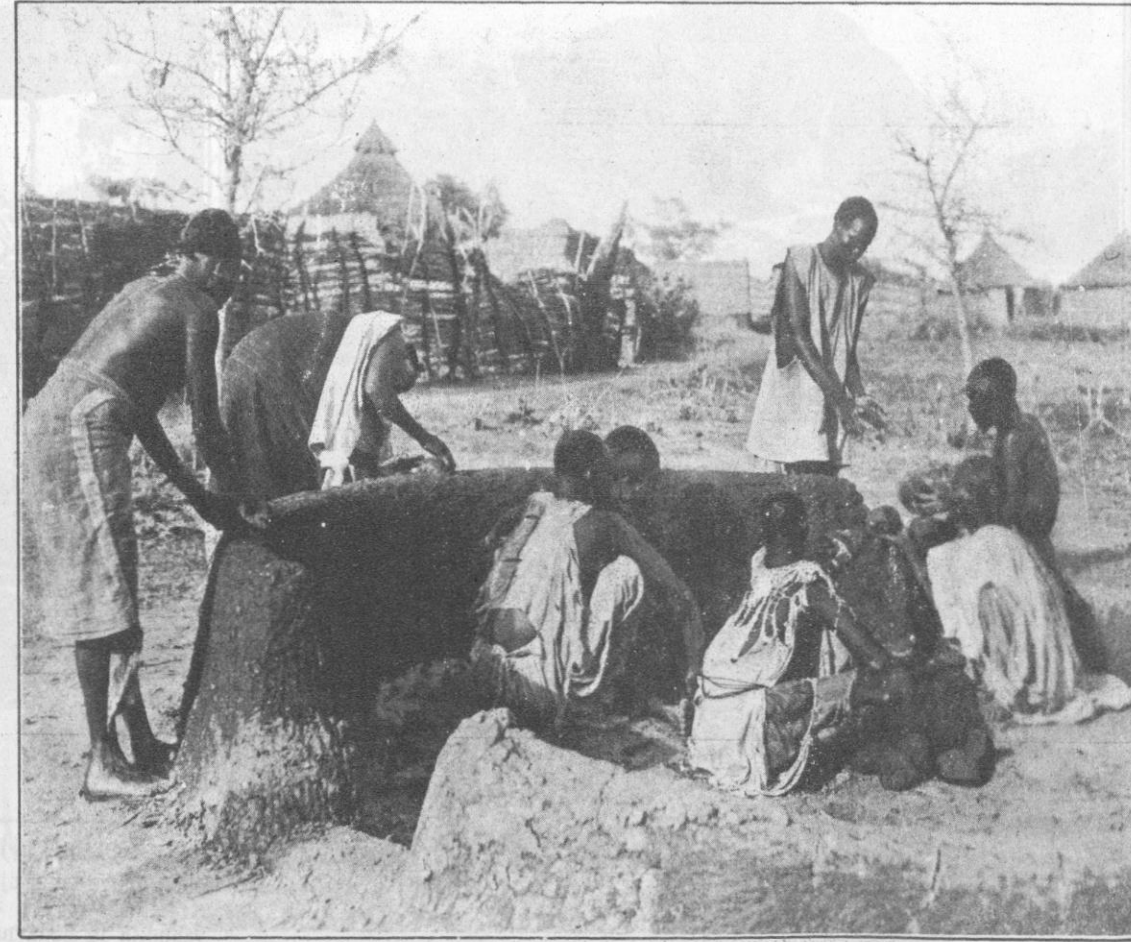


Ogromna manifestacija slovenske Ljubljane za zasužnjene Korošce, ki se je vršila ob peti obletnici nesrečnega plebiscita, to je dne 11. t. m. na Kongresnem trgu. (Slika je posnel g. V. Bešter, Ljubljana.)

Kulturne razlike v dvajsetem stoletju.

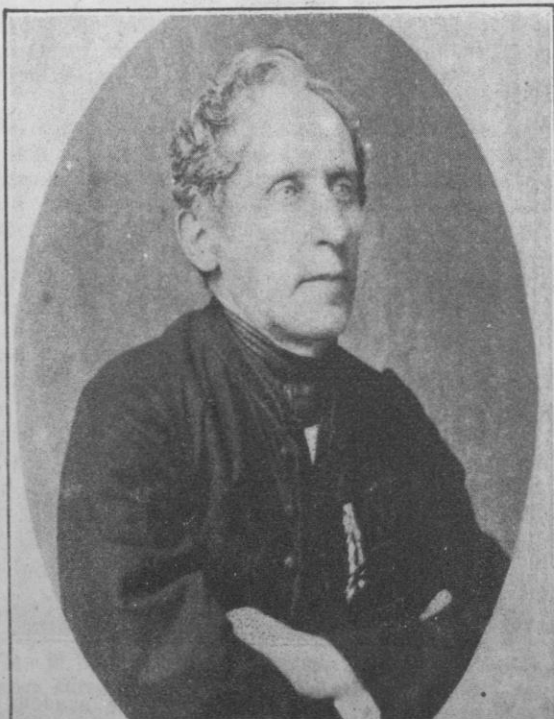


Postavljanje današnje običajne hiše v Ameriki.



Domačini grade hišo v Kamerunu (Srednja Afrika).

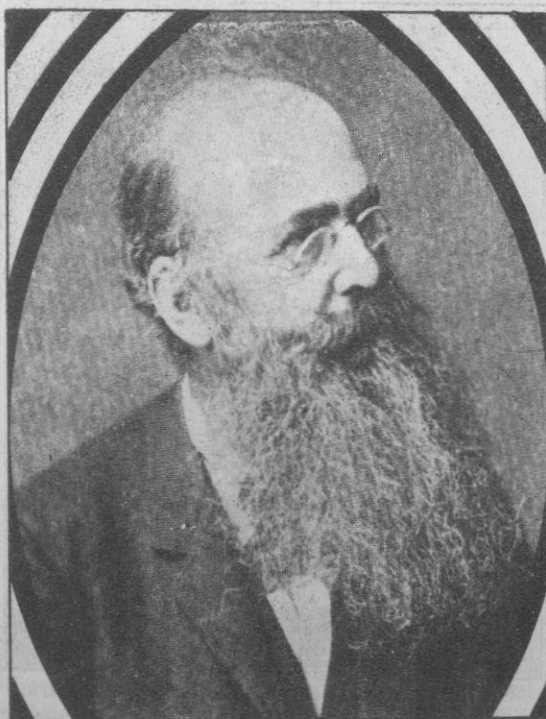
Slike k „Slovenskemu biografskemu leksikonu“.



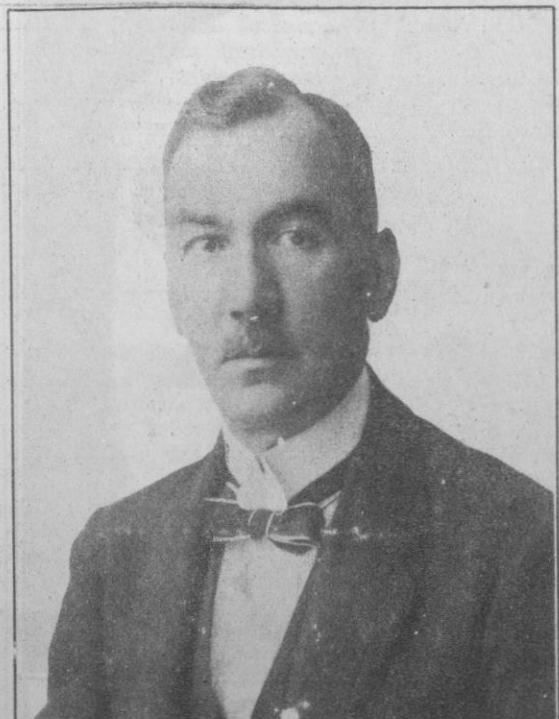
Dr. Bleiweis Janez (1808—1881), politik in pisatelj.



Grof Barbo Josip Emanuel (1825—1879), politik.



Belar Leopold (1828—1899), glasbenik.

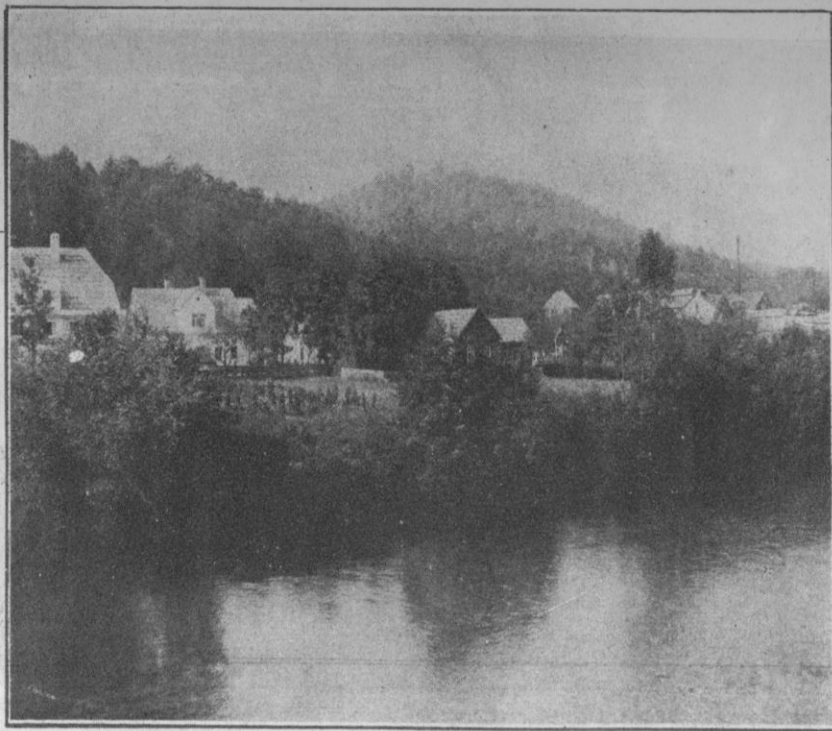


Dr. Bevč Stanislav (* 1875), prirodoslovec in šolnik.

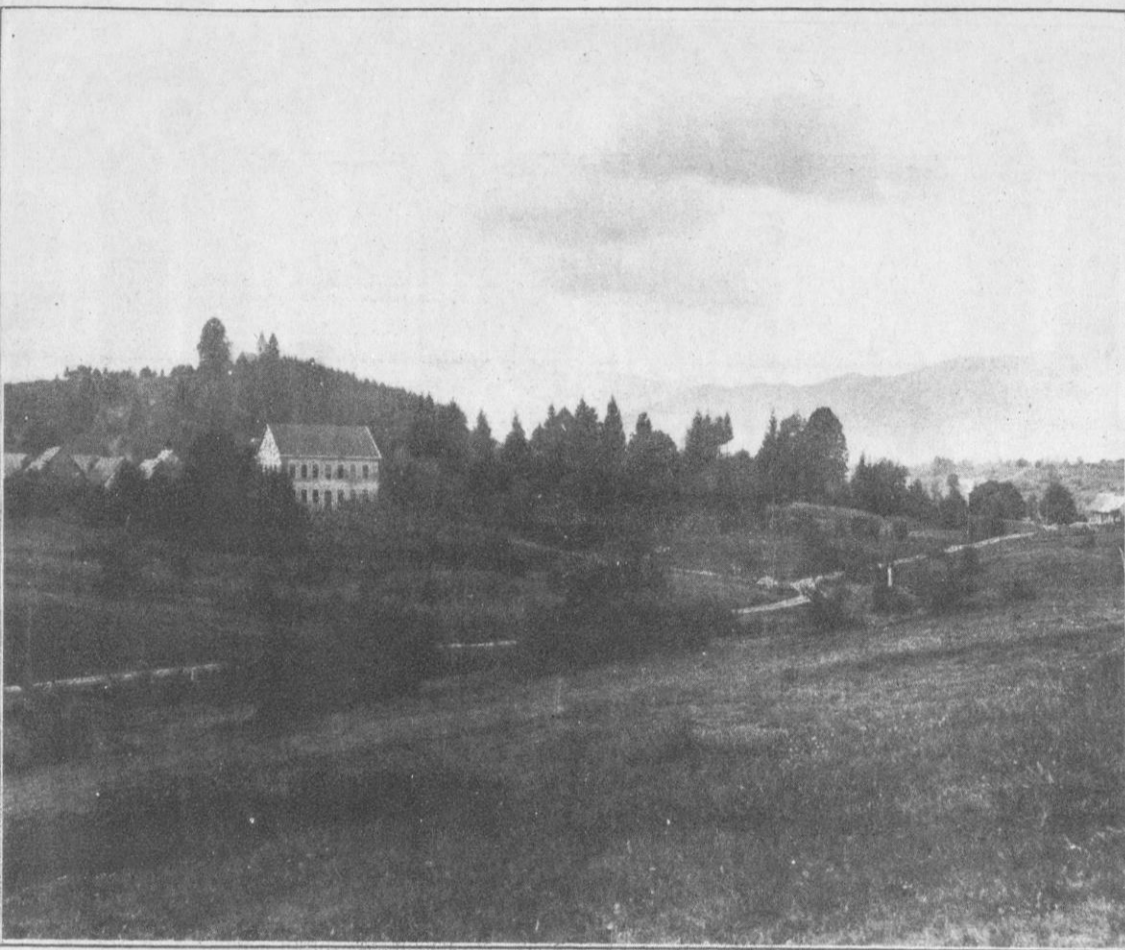
Železniška zveza Slovenije z morjem.



Pogled na Kočevsko Reko.

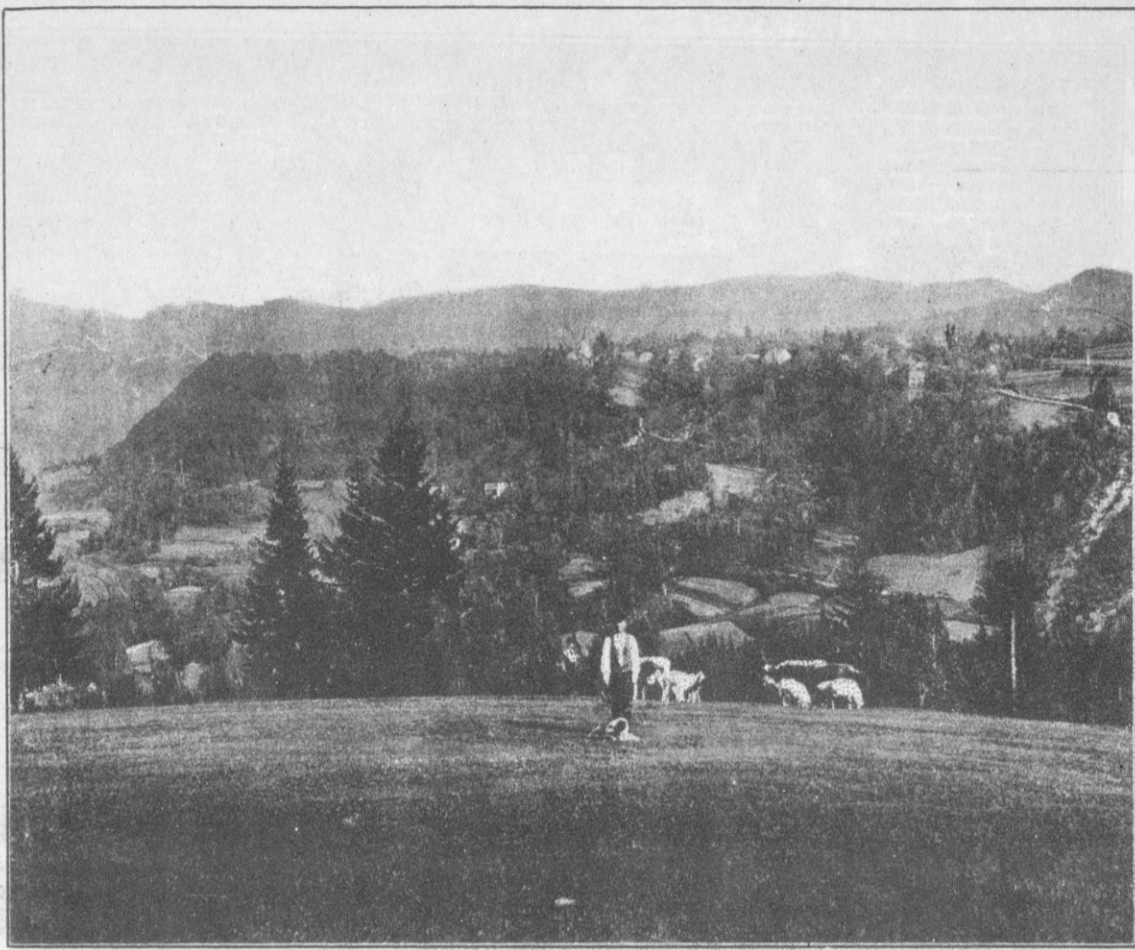


Vas Pirče ob Kolpi med Faro in Brodom.



Vas Štalcarji, v ozadju borovski gozdovi.

Tu je projektirana druga postaja. Kolodvor bi stal poleg okrajne ceste in bi ga uporabljalo prebivalstvo vasi: Morava, Ograja, Breza, Dolnja Briga, Gornja Briga, Raven, Borovec, Ajbel, Novi Lazi, Gotenica in Skrilj.



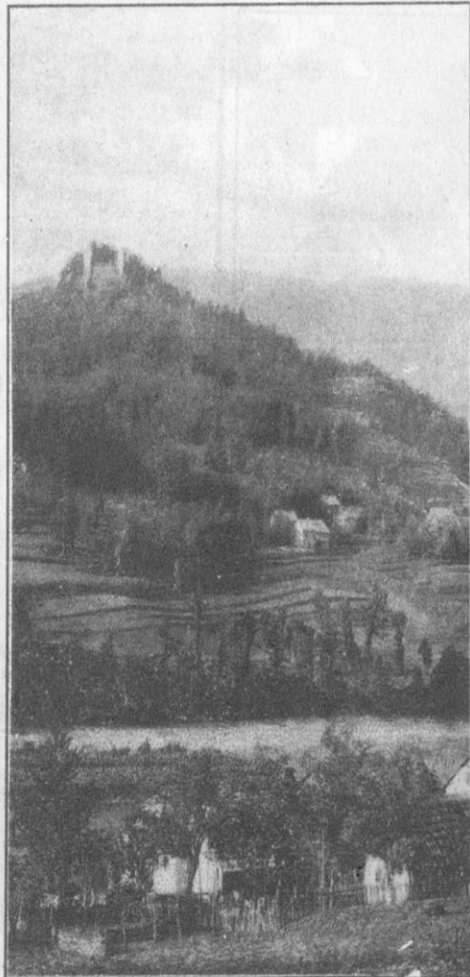
Vas Banjaloka sredi neizmernih gozdov.

Tu je zamišljena četrta postaja s skladiščem ter veliko rampo za nakladanje lesa, 1 km od okrajne ceste, izmed naselbin, ki gravitirajo sem, so poleg Banjaloke najvažnejša Nova sela.



Brod na Kolpi z Vršičem v ozadju.

Pri Brodu je zamišljena peta postaja z velikim blagovnim skladiščem in rampo, kjer je pričakovati največjega prometa. Od tod je projektirana tudi normalnotirna lokalna železnica po dolini Kolpe in Čabranke v Čabar.



Razvaline gradu Kostel

na Kulpo v podnožju. Grad je imel za časa turških napadov znamenito vlogo



Elektrarna Zeleni vir pri Brodu n. K.

s 1500 HP, ki more preskrbovati velik del območja Musilove proge z električno silo.



Akcijski odbor za zgradbo železnice Kočevje—Brod Moravice.

Spredaj sedijo od leve proti desni: poslanec K. Škulj, predsednik zbornice za trg., obrt in indust. Iv. Knez, knez Auersperg, dv. svetnik Fr. Šuklje (predsednik odbora), preds. Zveze industr. Drag. Hribar in velepos. Rudež; zadaj pa stoje: ravnatelj Merkant. banke J. Ilc, preds. inž. zbornice M. Šuklje, član upr. sveta sindikata lok. železnic Zamida, kočevski župan dr. Sajovic, tajnik sindikata lok. železnic Leitgeb, gener. ravnatelj TPD Skubie, veleindust. Kajfež, veleposest. Kosler in upravni svetnik dol. železnic dr. Lavrenčič.



Iz naše dolenske švice.

Izvir Čabranke (Zelena konta, gornji slap).

ŽELEZNIŠKA ZVEZA SLOVENIJE Z MORJEM.

Z gospodarskega vidika je Slovenija zaledje Trsta. Trst je naše okno v široki svet, naša gospodarska pljuča in z njim imamo že nad pol stoletja prvovrstno prometno zvezo za naše najvažnejše izvozno blago, to je za les. Njegova krivična in protinaravna dodelitev Italiji pomenja zato za nas nenadomestljivo gospodarsko izgubo, katere ne bomo nikdar priznali.

Ker pa na povratilo Trsta za doglečno bodočnost še ne moremo upati, gospodarsko življenje pa ne prenese za daljšo dobo nobenih večjih zaprek, je jasno, da moramo iskati Slovenci kratkoga in neoviranega izhoda na morje po drugi poti. Ta izhod smo imeli zadnja leta iz Ljubljane preko Novega mesta in Karlova na Sušak, toda dočim nas je ločilo od Trsta (iz Ljubljane) le 147 km železniške proge, pa meri naša sedanja zveza s Sušakom polnih 330 km, za kar potrebuje običajni osebni vlak celih 13 ur. Jasno je, da pomenja ta skrajno neugodna zveza z morjem za naše gospodarstvo, ki se ima že itak boriti z neštetiimi drugimi težkočami, največjo oviro. Zato so začeli slovenski gospodarski krogi misliti že takoj po prevratu na čim ugodnejšo odstranitev tih zaprek, pri čemur je prihajalo v poštev edinole podaljšanje 77 km dolge proge Ljubljana—Kočevje v smeri na progo Zagreb—Sušak, do katere ne znaša najbližja železna črta, ki

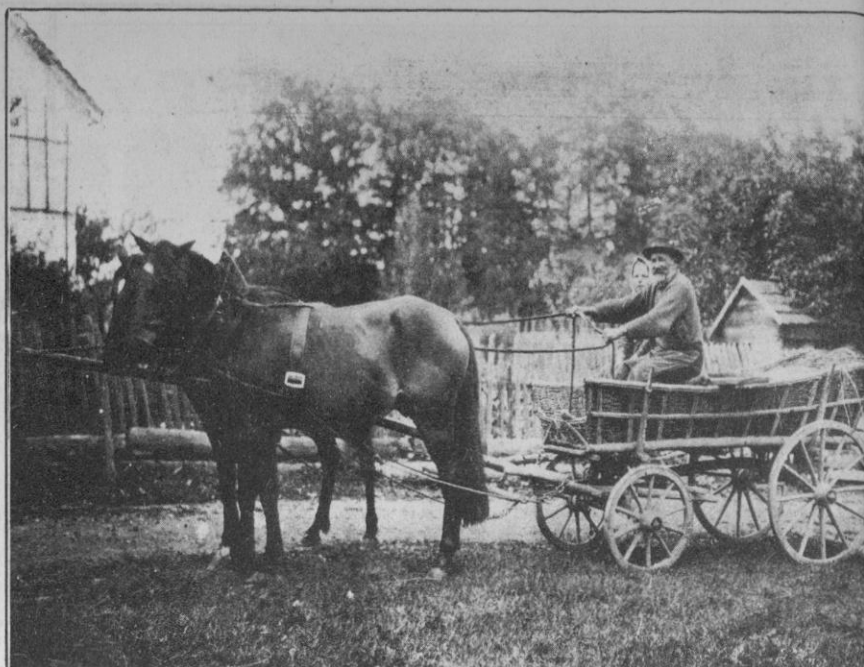
(Dalje na naslednji strani spodaj.)



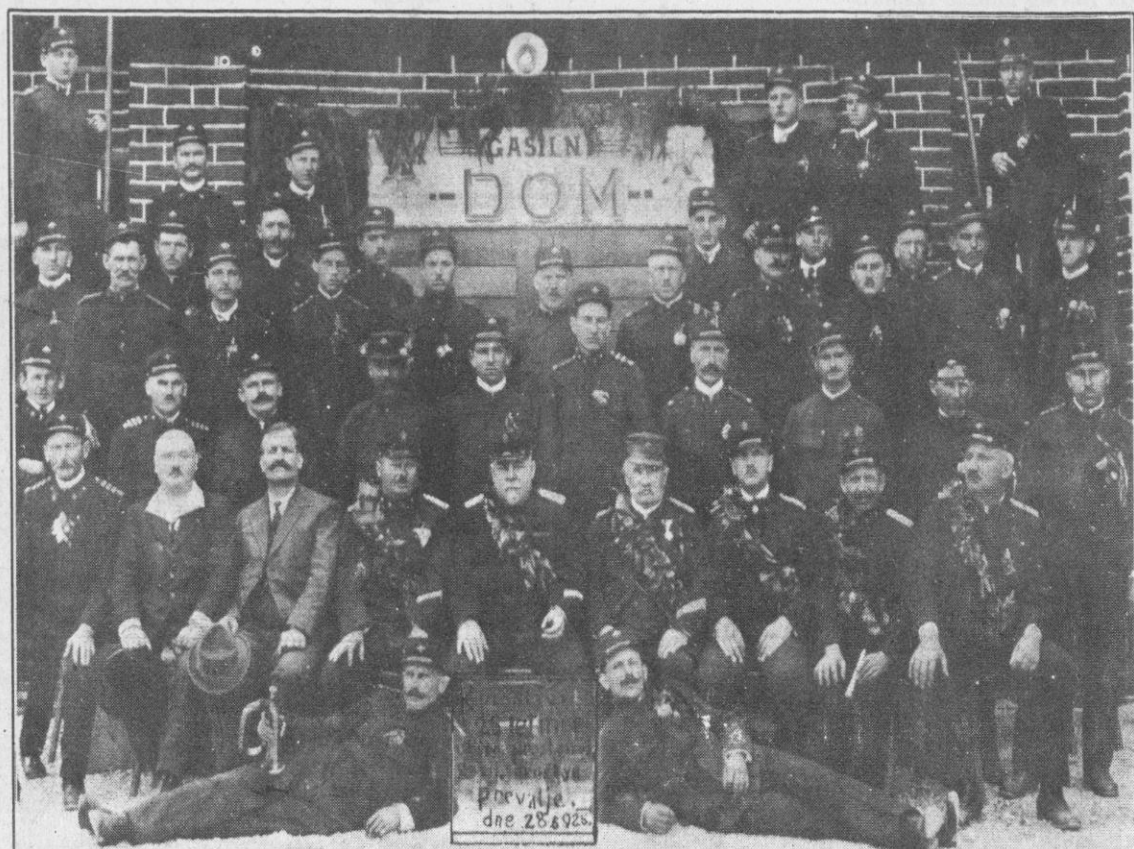
Prvi slovenski sportni klub »Maribor«,
ustanovljen 1. 1919. Spredaj kleče od leve na desno: Hreščak II., Senica, Mernig, Skrober in Vodeb; zadaj pa stoje: Turina, Vauda, Bergant, Planinšek, Wagner, Radolič in Simončič.



Slovenski »pūšavnik«,
84 letni Janez Kržišnik iz Polhovega gradca, ki živi v Sestinah, samotnem vinogradu, 3 ure od Zagreba, od milodarov in vinskega pridelka. Slika nam kaže »pūšavnik« pred vhodom v svojo duplino, ki si jo je izkopal v vinogradu in kjer trajno prebiva.



Muropoljski kmet.



Ob petindvajsetletnici gasilnega društva v Prevaljah,
ki so jo obhajali letošnje poletje. Na sliki vidimo spredaj funkcionarje Korotanske gasilske župe in prevajlskega društva, zadaj pa njegovo članstvo.



Z izleta »Kat. prosvetnega društva« pri Sv. Petru pod Sv. Gorami v Rajhenburg,
ki se je vršil dne 2. julija 1925 ter je rodil prav lep uspeh in veliko zadovoljstvo izletnikov.

K o t i č e k z a ž e n s k e .



Praktični Amerikanci si izmisljijo vse najrazličnejše udobnosti. Naša slika nam kaže običajno elegantno žensko ročno torbico (na levi), ki se na zunaj ne razlikuje prav nič od drugih, a se da brez vsakih sitnosti v par minutah razložiti v adoben in trden stol (na desni), ki nosi tudi najtežje osebe.



Zgradba monumentalne palače ljubljanskega čekovnega urada,

ki jo je z njemu lastno pridnostjo dosegel za časa PP vlade neumorni minister dr. Žerjav, njena dograditev je pa prva drobtinica, ki je padla z RR mize g. Pucija. O zidavi palače so si sicer dovolili nekateri protidržavni in hujskaški časopisi dvomiti, a naša slika nam dokazuje, kako upravičen je bil svoječasni uradni popravek čekov. urada, ki je naredil konec vsem dvomom in beganjem občinstva.

gre na postajo Brod Moravice, niti 20 km. Že leta 1920. se je sestavil pod predsedstvom g. D. Hribarja poseben akcijski odbor, sestojč iz zainteresiranih lokalnih činiteljev, vseh važnejših slovenskih gospodarskih organizacij ter poslancev K. Škulja in I. Pucija, ki si je nadel nalogo, da z vsemi sredstvi pospešuje zgradbo te zveze. V to svrhu je zaprosil akcijski odbor takoj za predkoncesijo in že l. 1921. izvedel tudi trasiranje proge, ki je bila poverjena priznanemu železniškemu strokovnjaku ing. dr. Fr. Musilu in ki je izdelal že tudi vse podrobne načrte ter tehniška poročila.

Komaj je pa začel akcijski odbor z navedenimi deli, ko se pa pojavili v časopisu tudi drugi načrti, izmed katerih je prišel resno v poštev le Klodič-Horvatov, ki zamišlja podaljšek sedanje kočevske železnice na Severin n. K. ter zvezo iz Črnomlja do Severina, odtod pa v Vrbovsko Sev. (skupno 82 km), različnih drugih kombinacij pa sploh ni nihče resno upošteval.

Vprašanje je dozorelo do odločujoče faze poleti l. 1922., ko se je sklepalo v narodni skupščini o Blairovem posojilu. Še tik pred njegovim uzakonjenjem so bili prav vsi merodajni činitelji za prvotni, to je Musilov načrt, a v zadnjem trenutku se je tedanji poljedelski minister in podpredsednik navedenega akcijskega odbora Ivan Pucelj nenadoma premislil in pod njegovim vplivom je padla odločitev popolnoma nepričakovano za Klodič-Horvatovo varijanto, ne glede na to, da se ni izrekla zanjo nobena večja slovenska gospodarska korporacija. Prilike, v kakršnih živimo, so nanesele, da se kljub uzakonitvi tudi ta projekt ni izvršil in najbrž se imamo le tej »ekstraturici zahvaliti, da smo

ostali še do danes brez pričetkov grajenja. Še več, vprašanje je ostalo dejansko še sploh neodločeno. To je opogumilo akcijski odbor za zgradbo Musilovega načrta, kateremu predseduje sedaj znani železniški strokovnjak, g. dvorni svetnik Fr. Suklje, da ni obupal. Ostal je na delu še nadalje in razvoj dogodkov mu daje upanje, da bo njegov načrt končno vendarle zmagal, kajti zanj so se ponovno izrekli odločujoči prometni in vojaški činitelji ter delegati vseh važnejših slovenskih gospodarskih korporacij, dočim so neposredno prizadeti lokalni činitelji porazdeljeni med oba projekta, po katerem bi imeli pač bližje do železnice. Tako torej boj še vedno ni končno veljavno dobojevanje in Slovenija je še vedno brez prepotrebne direktne zveze z morjem, kar seveda neizmerno škoduje našemu gospodarskemu življenju.

Po Musilovem načrtu bi tekla železnica iz Kočevja do Broda bolj ali manj vzporedno s sedanjo deželno cesto, ki veže oba navedena kraja, namreč mimo Livolda (projektirana postaja), Štalarjev (projektirana postaja), Morave, Ajbla, Banjaloke (proj. postaja), Colnarjev, Krkova (proj. postaja) in Fare v Brod na Kolpi (proj. postaja), kjer bi zavozila na hrvaška tla ter se vzpela ob projektiranih postajah Zamost, Dolnji Pucah in Smišljak na sedanjo postajo Brod Moravice ob železnici Zagreb—Sušak. Proga bi bila dolga 44 km (Klodič-Horvatova 55 km) tako, da bi znašala železniška razdalja iz Ljubljane do Sušaka 197 km (po Klodič-Horvatovi pa 262 km). Ta proga bi tudi olajšala zvezo Slovenije s Splitom (za ca 60 km), ne glede na to, da zahteva navedeni akcijski odbor poleg zveze Kočevje—Brod Moravice tudi zgradbo

železniške zveze iz Črnomlja preko Vinice in Bosiljevega v Ogulin, ki bi bila namenjena izrečno zvezi Slovenije z Dalmacijo.

Izvedba Musilovega načrta bi bila nedoglednega trgovsko-političnega pomena za Slovenijo in za vso državo, ker bi nas popolnoma osvobodila od italijanskih vplivov ter bi pritegnila s pametno tarifno politiko lahko tudi znaten del prometa iz alpskih dežel na naše luke, razen tega je pa tudi velike strategične važnosti, ker bi vezala transverzalno dve najodličnejši dovozni progi na morebitno bojno polje. Največje važnosti je pa seveda izvedba tega načrta za razvoj naše industrije. Slovenska industrija bi bila na mah popolnoma osvobodjena odvisnosti od Italije glede uvoza prekmorskih surovin in glede izvoza naših eksportnih produktov, zlasti lesa. Železnica bi tekla sredi enega največjih gozdnih masivov v Srednji Evropi, ter bi mu dala s tem šele pravo vrednost in omogočila razmah največje lesne in sorodne industrije v doslej popolnoma zapuščenem ozemlju (Klodič-Horvatov projekt pa teče po enem, naravno najsiromašnejših delov Slovenije), pri čemer bi dobilo posla tamošnje revno prebivalstvo in znaten del slovenskega delavstva, ki danes tako trpi zaradi brezposelnosti. Območje Musilove proge, polno najodličnejših naravnih krasot, znaša okroglo 3200 km² s 27.989 prebivalci (ob progi Kočevje—Vrbovsko le 16.004 prebivalcev) in na njem leže tudi znatni premogovni skladi, kar daje pogoje tudi za ustanovitev drugih industrij, zlasti ker ima pokrajina jako mnogo vode in je v bližini že v obratu velika električna centrala Zeleni Vir (vsega tega na ozemlju Klodič-Horvatove proge ni). Z zgradbo lokalne že-

leznice Brod—Čabar, ki bi bila v tem slučaju prav lahko izvedljiva, bi slično gospodarsko ogromno pridobila tudi po naravi bogata pokrajina severozapadno od Broda tja do Prezida. Vse to jamči za ugodno rentabilnost te železnice, ki je pa pri Klodič-Horvatovem projektu še jako dvomljiva.

Glede na vse te okoliščine moramo smatrati zgradbo te železniške zveze za našo najbližjo in najvažnejšo gospodarsko nalogo, ki jo je treba čim prej rešiti. Ta zveza je eden izmed življenjskih problemov slovenskega narodnega gospodarstva, zato neodpušljivo greši vsak, kdor ga vlačiti na politično polje in skuša kovati iz njega politični kapital. L. 1872. je bil predlog za zgradbo dolenske železnice že pred parlamentom, a tedanji boj med Temeniško in Krško dolino je povzročil odložitev zgradbe te železnice za polnih 22 let. Ali bo sedanji rod res tudi sam zapravil železniško zvezo Slovenije z morjem?

Fran Erjavec.



Remington mod. 12
najnovejši ameriški pis. stroj,
dobavlja samo trvdka
FRANC BAR, pisalni stroji
Ljubljana
Cankarjevo nabrežje 5.
Telefon št. 407.