

septembra l. 1564. napotil se je v Vinterico na Češkem k svoji sestri, vdovi grofinji Schlick. Goťovo je bil 71letni stavec Ungnad ta pot naredil tudi zato, ker je umrl cesar Ferdinand I. (25. julija 1564) in ga je nasledoval njegov protestantom prijazni sin Maksimilijan II. Ungnad je prišel zdrav k svoji sestri ter je kanil dotlej ostati v Vinterici, dokler bi ne prišel Maks v Prago, da bi se mu ondu poklonil. Toda o božiči je dobil nahod ter je umrl naglo dné 27. decembra l. 1564. Na smrtni postelji je priporočal svoji soprogi skrb za tiskanje jugovenskih knjig rekši, da so one »njegov zaklad«. — Njegovo truplo se je prepeljalo na njegovo izrecno željo na Virtemberško ter je bilo slovesno pokopano v Tubingu v samostanski cerkvi. ¹⁾

To so kratke črtice o življenji Ivana barona Ungnada III. Weisenwolfa.

(Konec prihodnjič.)



O vinu.

Berilo v veseli družbi. Spisal dr. Jos. Vošnjak.

Prijatli, obrodile
So trte vince nam sladkó,
Ki nam oživlja žile,
Srcé razjasni in okó,
Ki vtopí
Vse skrbí,
V potrtih prsih up budí.

Preširen.

Lepše in resničneje se ne more slaviti vino, nego s temi stihí našega neumrjočega pesnika. Kdo izmed nas še ni čutil, kadar je bil utrujen in onemogel od dela ali hoje, kako mu je požirek vina znova oživil žile? Komu še ni razjasnila zlata kapljica srcá in očesa, kadar mu je bilo pusto v glavi in je mračno gledal ves svet, kakor skozi zakajene naóčnike? In kadar so nas trle skrbí in si nismo védeli pomagati ni kamo ni kako, vinski duhóvi v prijateljski družbi so pregnali skrb, nejevoljo in žalost, prebudivši nov up v prsih potrtih.

Človeštvo si je v borbi za svoj obstanek iskalo od nekđaj dražila in krepčila, katerih potrebuje tem bolj, čim silneje mora vsak posamični človek napenjati vse svoje močí, da si omogoči existencijo v

¹⁾ Dubrowsky-Hanka, Slavin l. c. pag. 193.

splošni medsebojni konkurenciji. Najimenitnejše in najstarejše tako krepió in dražilo je vino. Vinska trta je gotovo tako stara, kakor človeštvo in že staro Sv. pismo nam pripoveduje, da je oče Noa trto sadil in se sladkega vinca napil. Pradomovina vinske trte pa se, kakor zibel človeštva, išče v Kavkazu, kjer se še dandanes divja trta vije liki bršlin po najvišjih drevesih do vrha ter, kakor lijane, veže drevje z drevjem. Njen sad pa je oduren in neukusen. Tudi za vinsko trto je trebalo požlahnjenja in odgájanja, predno so se iz prvotne rastline vzgojila mnogovrstna, malone neštevilna trsna plemena, iz katerih sadú se napravljajo ravno tako raznovrstna vina, od najpreprostejšega cvička do šumečega šampanjca.

Med najstarejšimi narodi so se zlasti Izraeliti pridno bavili z vinogradarstvom, o čemer čitamo na mnogih mestih starega Sv. pisma. Kralj Salomon v imenitni pesmi, katera mnogo tisoč let pred Schopenhauerjem in Hartmanom razvija najhujši pesimizem, toži med drugim: Sadil sem vinógrade z vso skrbnostjo in drugi pridejo, ki jih zane-marijo in opustošijo. Izraeliti se še dandanes brigajo za vinogradarstvo, pa ne da bi se samí ž njim pečali. Pritiskajo le vinogradnika, da jim mora prepustiti težavno pridelano kapljico za vsako slepo ceno, potem pa iz jednega vedra naravnega vina napravljajo po pet ali deset véder ponarejene brozge.

Vsi omikani stari narodje so gojili vinsko trto in znali napravljati od grozdja vino. Herodot in Teofrast pripovedujeta o vinarstvu pri Egipčanih, kateri so slavili Osirisa kot vinskega darovatelja. Kartaginci so že 550. l. pr. Kr. napravljali sladko vino od posušenega grozdja. Strabo pravi, da v Kavkaziji vinski trs vzraste do take debelosti, da ga dva moža težko obsežeta in da so grozdi po vatel dolgi. Na Kitajskem so v starih časih pridno gojili vinsko trto, pa neki cesar je prepovedal vinstvo in iztrebili so vinógrade, kakor so to storili Mahomedanci na ukaz svojega proroka, katerega študentovska pesem še zdaj zaradi te pretiranosti robato ošteva:

»Wer nicht kann trinken den funkelnden Wein,
Der muss ein Schafskopf in Mahomed sein.«

Grki in Rimljani so imeli posebna bogova za vinarstvo, Dionysa in Bacha, katera so slavili ob času trgatve, pa čedalje bolj razuzdano v bahanalijah, da je rimski senat že 186. pr. Kr. jih prepovedal. Grki in Rimljani navadno niso pili suhega, to je z vodó nepomešanega vina, in ko je cvela njih slava, bili so zmerni ter so zaničevali pijanstvo. Modri Nestor je znal po Homerji od vina napravljati posebno dobro pijačo, dodavši mu strd in kozji sir, kar bi bila za naš ukus čudna zmes.

Ko so pod rimskimi cesarji samopašnost, potrata in požrešnost prikipela do vrhunca, izpremenile so se tudi po grškem vzgledu prirejena symposia v razsipna gostovanja, pri katerih se gostje niso le preobjedali, temveč tudi do pijanosti zalivali z vinom. Pa tačas rimski narod ni bil več popolnoma zdravega uma. Omračili so mu ga velikanski vspehi, gospodstvo nad vsem svetom in razpolaganje z zakladi vseh narodov. Tembolj pa jo poznajo naši nemški sosedje, kateri si že domišljujejo, da bodo, kakor Rimljani, podjarmili si ves svet.

Slovenci so se najbrž s početka, ko so se naselili v naših krajih, poprijeli vinogradarstva in vinsko trto nasadili ne samó v ležah zánjo ugodnih, ampak tudi v takih krajih, kjer njen sad le izjemoma zori. Opustili so sicer tekom let nekaj takšnih nevhvaležnih zasádov, pa še dandanes nahajamo vinógrade na mestnostih, kjer bi bolj kazalo saditi krompir, nego li pridelovati kislico, katera od vina družega nima, kakor ime. Kako zelo so se Slovenci od nekdaj zanimali za vinsko trto, pričajo nam raznovrstna imena, s katerimi razločujejo trsna plemena. Nekoliko je taci, da rasto le v naših krajih in da nimajo družega naslova, kakor slovenskega, na primer: žolti plavec na Bizeljskem, ki daje bizeljskim vinom njihov prijetni ukus, sladčina na Štajerskem in Dolenjskem, kavka v vinarskih vinógradih pri Konjicah, zelen na Vipavskem itd., pa tudi za vse druge trse, ki so ali že iz časov prvega nasajenja v naših krajih ali so se pozneje sem prenesli iz drugih dežel, imajo Slovenci slovenska imena. Naj le nekatera navedem: modrina ali vrbanšček, moršina, volovka s svojimi debelimi, volovskemu očesu podobnimi jagodami, kavžina ali hlapčevina, zelenjak, kadar rodi, gre v polovnjak in daje znano zeleniko; črni ramfoljak ali pelenovina, javor, belina, debela, drobna, bela, rdeča in črna žlahnina, znani francoski chasselas (Gutedel), beli, rdeči, zreznani, muškatni, kraljevi in še mnogo drugih vrst, devičina, peček, vranek, krhlikovec, lipovščina, mušica, klešec, hrustec, tičina, tantavina, šopatna, malnik ali šipon, glavni zasad v ljutomerskih vinógradih, topolina, kraljevina ali rjavina, imenitna po Hrvaškem, Štajerskem in Kranjskem itd. Pravi vinogradnik ali gornik spoznava vsak trs ne le, kadar dozoreli grozdíči visé na njem, temveč po listji in celó po lesu, po njegovi barvi in očesih, ko ni ne grozdja ni perja na njem.

Vino ljubijo vsi narodi vseh delov svetá. Pa vinski trti odmerjen je le majhen prostor na naši zemlji. Trs potrebuje namreč, da vspešno raste in rodi, po leti povprečano toploto 20° R. Po zimi pa temperatura ne sme pasti pod — 20° R., če ne, pozebe trs. Sploh mora po zimi biti povprek 0° do 5° R. toplote. V pretoplíh krajih pa trs

tudi ne izhaja in zdivjá. V Evropi gre severna meja do 50° severne širókosti, ob Renu celó do 51°, pri Karpatah in Besarabiji le do 45° in 46°. Južna meja pa gre ob 30° severne širókosti. Torej spada vsa južna Evropa pod tisto podnebje, ki je ugodno vinski trti. Slovenske dežele se razprostirajo med 45° in 47° severne širókosti in bile bi vse pripravne za vinógrade, ko ne bi planine, ki so večji del leta pokrite s snegom, preveč ohladile zraka, zlasti pa spomladni mrazi in slane ne pokončavali mladik. V Aziji je 25° severne širókosti južna, 46° severna meja vinske trte, v severni Ameriki gre severna meja le do 42° severne širókosti. Na južni hemisferi naše zemlje je blizu jednako razmerje. Torej obseza tisti pas okoli zemlje, kjer trta rodi, blizu 20° širókosti. Pa na tem prostoru so zopet le nekatere leže sposobne za vinogradarstvo.

Koliko zemlje je zarajene z vinsko trto? Tega do zdaj vsi statistiki in naj bodo še tako marljivi v nabiranji števil, ne vedó povedati, še za Evropo ne, tem menj za druge dele sveta. V slovenskih pokrajinah je po izkazih finančnega ministerstva, katero se najbolj briga, da mu ne uide nobena ped zemlje za obdavčenje, bilo po poslednjem katastru vinógradov na slovenskem Štajerskem 27.600 *h*, na Kranjskem 11.570 *h*, okoli Trsta 1243 *h*, na Goriškem 6900 *h*, v Istri za vsem 47.621 *h*. Vinski pridelek se ceni na Štajerskem na 360.000 *hl*, na Kranjskem na 160.000 *hl*, na Primorskem na 390.000 *hl*. Naše vinogradarstvo pa je le majhni del mimo tega, kar ga je sploh na Avstro-Ogrskem, da ne govorim o vinoródnih deželah par excellence, o Francoskem, Španjskem in Italijanskem. V avstrijskih kronovinah je 246.581 *h*, na Ogrsko-Hrvaškem pa 430.000 *h* vinógradov, ki dajó 5.000.000 *hl* vina. Pa kaj je to proti Francoskemu, kjer se je na primer l. 1875. na 2.500.000 *h* vinógradov pridelalo 80.000.000 *hl* vina. Tačas je že glodala nesrečna filoksera na trsih, ki je v malo letih uničila nad 800.000 *h* in ki še vedno nadaljuje svoje pogubonosno delo, kar se najbolj vidí iz rapidno pojemajoče letne produkcije. L. 1881. in 1882. so še pridelali 38.000.000, 1883. l. celó še 45.000.000, l. 1884. le 35.000.000, l. 1885. pa 25.000.000 *hl*, letos, kakor se trdi, še menj. Velikanska izguba národnega premoženja, večja, nego ona glasovita po vojinski odškodnini plačana požrešni Nemčiji. Pri vsem tem francoski narod popije še zmerom največ vina, 120 do 140 litrov na vsako glavo, vštévši žené in otroke. Na Avstro-Ogrskem pride na glavo po 21 litrov, na Nemškem pa le po 8 litrov, zato pa popijó tem več piva in žganja. Na Kranjskem se suče vinski konsum okoli 50 litrov na vsako glavo in leto, toda za Dolenjsko utegne ta

številka narasti v dobrih letih nad francoskih 140 litrov, na Gorenjskem in Notranjskem pa ostati pri 15 in 20 litrih.

Za Francoskim prideljuje največ vina Italija, po 25—30,000.000 *hl*, potem Španjsko 20,000.000 *hl*. Grško, sloveče že v starodavnih časih zarad svojega grozdja in vina, ima trt na 2,000.000 *h* nasajenih. Grkom torej ne bomo zamerili, da ga popijó po 60 litrov na glavo in leto, Rusija ima na jugu dovolj zemlje za vinsko trto ugodne, pa do zdaj je le kakih 150.000 *h* zasajenih s trto, kakor se trdi, a ne vé za gotovo, vsaj ne za srednjo Azijo, kjer so najboljše leže za vinógrade. Imenitna so donska, krimska in kavkaska vina. Donski šampanjec je znan po vsi Rusiji, pa tudi pri Rusih »nemo propheta in patria«, in rajši se plačuje francoski trikrat dražji, nego domači pridelek. Od kavkaskih vin slovi posebno kahetinsko.

V Nemčiji je le malo ugodnih krajev za vinarstvo, tem bolj cenijo Nemci svoj pridelek in za rensko vino se zahtevajo cene, ki niso v nobeni primeri s kvaliteto, zlasti, ako se pomisli, da mora skoraj vsako leto umetnost pomagati, da se popravlja naravni prekisli pridelek.

V vsi Evropi prideljuje se baje 120,000.000 *hl* vina, katerega vrednost se sme ceniti na 2.000,000.000 gld. Amerika, na vsako stran srečnejša, ker mlajša v kulturi, kakor naša stara, izsesána in obrabljena Evropa, ima tudi vinógrade in take trse, ki so se naredili skupno in mirno živeti s filoksero. Trta v Ameriki ni prvotna, temveč prinesli so jo tja evropski naseljenci. Tam pa se je v 400 letih udomačila in po svoje razvila na razna plemena, katera mi zdaj v Evropo nazaj vozimo, da ubranimo vinógrade svoje proti filokseri. Vinogradarstvo se čedalje bolj širi v Ameriki in prorokuje se že, da bodo ameriška vina kmalu delale konkurencijo evropskim, kakor se godí že z žitom; zlasti Kalifornija slovi zarad rodovitnosti svojih vinógradov in slastnosti svojih vin. Letna produkcija znaša do 1 milijon *hl* vina, kar je seveda premalo za 56 milijonov prebivalcev severne Amerike. Pomagajo si z žganjem, katerega popijó po 2¹/₂ milijona *hl* na leto. —

Zakaj pa je vino tako priljubljena in trditi se sme, prepotrebna pijača za človeštvo?

Kemiki so preiskavali in razkrojevali vino in našli, da je jako čudovito sestavljena tekočina, ki se ne dá ponarejati, da bi bila takšna, kakeršna priraste v vinógradu. Poleg alkohola, kateri preobilno užiti upijani, so v vinu razne kisline, tanin ali čreslovina, glicerín, mineralne in orgánične soli, barvila, beljakovine, sladkor, ogljenčeva kislina; najimenitnejše tvarine za kakovost vina so pa êtri in hlapna olja. Vina, v katerih so te tvarine tako harmonično združene, da ugájajo nosu po

boketu, ukusu, po milini, očesu po čistosti in barvi in pri šampanjci tudi uho prijetno zadevajo s krepkim pokom, taka vina so fina in hvalo jim pojó pesniki vseh narodov, naš slovenski narod pa je v proslávljanji sladkega vinca ves postal poetičen in zložil neštevilno veselih zdravijc, še več, kakor ljubeznivi perzijski Hafis.

Le žál, da nam priroda v nevoščljivosti svoji čedalje redkeje privošči dobre létine, da namesti sladke kapljice se nam čestokrat na mizo postavlja odurna kislina, iz katere so izhlapeli vsi êtri, pregnani od jesihove in drugih kislín. Pa da bi vsaj ta pijača bila naravna! Toda le prepogosto je nezdrava zmes od spirita, tanina, glicerina in enantnega êtra ali kacih drugih aromatičnih tvarin. Uboga glava drugi dan, tistemu, kdor je več nego par decilitrov te brozge posrkal, zaupajoč v krčmarjevo poštenost.

Ukus posameznih ljudij in narodov za vino je jako različen. Kar ugaja jednemu ter se mu zdi silno dobro, graja drugi in ne more doumeti, da se tretji spet čudi njegovemu slabemu ukusu. Grki še dandanes, kakoř v starih časih, hranijo svoje vino v kozlovskih mehóvih, kar mu daje neprijeten okus, ki pa prija grškemu vinogradniku.

Vendar so nekatera vina, ki so priljubljena po vsem svetu in zaslužijo svojo slavo, in to so francoska vina. Nobeden narod ni došel do take visoke stopinje v nasajanji vinógradov, v izbiranji najboljših trtnih plemen, zlasti pa v kletarstvu, kakor francoski. Zato mu smemo privoščiti, da tudi sam uživa veliko vina in le obžalujemo, da ravno v tej blagoslovljeni deželi najhuje razsaja vinogradna uničevalka, filoksera. Bordó, burgundec, šampanjec, kdo ne pozna teh imen? Zastonj se trudijo vinogradniki drugih dežel, da bi napravljali francoskemu originalu jednak produkt. Botelje, zamaški, kapsule, etikete, vse je, kakor pri francoskih vinih, kar pa teče iz teh botelj, bodisi samó záse dobro vino, samó francoski ni.

Jako različno vino na razmerno majhnem prostoru, raste na slovenskih tleh. Vstopivši od severne strani na slovensko ozemlje, razprostirajo se pred nami na desno in levo preprijazne Slovenske gorice, katere vsak nas natanko pozná, če ne iz svojega vida, vsaj iz poetičnih popisov naših feljtonistov. Tam rastó lahka, prijetna mizna vina, najbolj priljubljene trsi so belina, šipon in ramfoljak. V dobrih letih pridelali so ga na 4600 *h* do 300.000 véder. Na jugovzhodu se raztezajo imenitni, po svetu znani ljutomerski vinógradi. Ptuj, Ormož, Ljutomer dajajo vino prve kvalitete, ravno tako vinógradi, ki se vijó, kakor zeleni trak, okoli granitnega Pohorja od Maribora preko Slovenske Bistrice do Konjic. Med Dravinjo, Savinjo in Savo

je trta nasajena na mnogih krajih, pa daje dobro, ukusno vino le še v bréškem okraji, katero slovi pod imenom 'bizeljsko' tudi na Kranjskem. Vmes pa so tako neugodne leže, da se grozdje, na pol trdo, tolče, kakor jábolka, predno se more prešati. Kakšna tekočina se steka iz take zdrozge, opisuje nam drastično naš pesnik Dragotin Ripšelj v baladi, v kateri opeva grozne učinke laškega vina, to je iz okolice Laškega Trga, na Belcebuba samega. Laščan se je namreč izkušal z Belcebubom — šlo mu je za dušo — kdo bode popil več laškega vina. Vso noč sta to kislo čobodro vlivala v sebe. Hudiču je prihajalo čedalje huje. Valjal se je v groznih bolečinah pod mizo. Laščan pa je popeval:

»Kdor če laško vince piti,
Mora rojen Laščan biti.«

dokler je ni popihal hudič, rajši pustivši dušo Laščanu.

Kakšno ljubezen gojé Slovenci do vinske trte, kažejo nam najbolj naši koroški bratje. V deželi, ki je objeta od snežnikov in kjer trta le malokdaj dobro dozóri, nahaja se ne le na vrtilih in ob hišah in gradičih, ampak v vinógradih v prelepi Podjunski dolini. Za vsem je na Koroškem 54 *h* vinógradov, najiminitnejše pa je žitarsko vino (Sittersdorfer), o katerem se pripoveduje, da si je po njem ozdravil želodec svoj španjski kralj Karol III. l. 1760., kateremu je to vino priporočil avstrijski poslanik knez Rosenberški koroške rodbine. Knez je hvalil večkrat kralju to vino, da ima dobro svojstvo »želodec prekuhati«, dokler ga kralj ni želel pokušiti sam. Vino se je poslalo čez Trst po morji do Kartagene, odkoder so je kraljevi mezgi prenesli v Madrid, in pomagalo je kralju do apetita. Vino je rdečkasto, kakor dolenski cviček, ker je trsni zásad večinoma modri Wildbacher, znani trs okoli Gradca, ki daje šilhersko vino.

Na Kranjskem razločujemo dolensjska in vipavska vina. Nad 10.350 *h* zemlje je na Dolenjskem vinógradne, produkt pa jako različen. Najmočnejša vina so metliška: Drašiče, Semič, Radovica, Vinjvrh, Lokvica, Vinica. Sloveča vina so v krškem okraji: Trška Gora, Bučka, Raka, Gadova peč, Drenovec, Čatež; v novomeškem okraji: Grčevje, Zlatnik, Podgora itd. Vipava je bila že več let jako nesrečna in ne more več dosežati tiste veljave svojih vin, o kateri še čitamo v Valvasorji in se še spominjamo iz mlajših let, ko je vipavščina ne le v Ljubljani, temveč po vsem Gorenjskem bilo najbolj čislano vino. Krasna vipavska dolina je gotovo ustvarjena za pridelovanje najboljših vin, le uime jo preveč tarejo in zemlja je po večtisočletni kulturi že izsesána na globoko. Dolenjska rdeča vina, ako so naravna, so v poletnem času prijetna in zdrava. Pa težko je dobiti

naravnih vin, ker se s črnimi dalmatinskimi ali istrskimi vini lahko vsakemu belemu čvičku daje rdečkasta barva.

V primorskih deželah: Trst, Gorica in Istra, je podnebje za trto jako ugodno. Raste ne le po gričih, kakor v severnejših krajih, ampak v ravninah, kjer se vzdája po visokih brajdah, vmes pa so druge kulture. Na Goriškem najbolj sloví rebulja, znana po národní pesmi, dalje cebedin, prosekar in pikolit, ki je boljši od madeire in malage. Ne menj slovita sladki refošk in teran, ki pa je pretrpek in malo prekisel.

Mi Slovenci pridelujemo torej na svojih tleh najrazličnejša vina in ni nam treba sezati po tujih pridelkih, najmenj pa po avstrijskih in ogerskih. Mnoga štajerska vina presežajo avstrijska po boketu in milini. Kdor je primerjal slavnega Gumpoldskirchnerja ali Grinzingerja s štajerskim pikerskim, radizeljskim, kovačlonskim ali ritoznojskim vinom, bode se čudil, da se v hôtelih po Slovenskem pač dobivajo avstrijska vina, gori imenovana štajerska pa se ne nahajajo na pivnem listu. Ogrska vina imajo le to prednost pred našimi domačimi, da so cenejša, posebno ako jih prodava Žid, ki se sam neče dati krstiti, tembolj pa krščuje vino za »gojima«. Naš naravni pikolit je dosti finejši od madeire z alkoholom zalite. In šampanjec? Klajnošek le malo zaostaja za francoskim, posebno v dobrih letih ne, kadar popolnoma dozóri grozdje, ki je najboljše za to šumeče vino in ki se posebej zbira za šampanjsko produkcijo.

Vinógradi, tako priljubljeni nam Slovencem, ki so skozi tisoč let tolažili kmeta trpina, da ni obupal in ki so razveseljevali gospódo, da je postala še preširnejša, imajo se v najnovejšem času boriti z grdo pošastjo, katera jih preti uničiti. Upajmo pa, da tudi ta kuga miní in da bode vinogradarstvo in vino razveseljevalo še tudi naše potomce ter jih navduševalo k novim zdravíckam in napitnicam.

Če konečno vprašamo, katere tvarine, od kemikov v vinu najdene, vplivajo na človeka tako dobrodejno in prijetno, da se čutimo na telesi krepkejše, na duhu jasne, vesele in energíčne, ako zmerno uživamo dobro kapljico, odgovarjati nam na to ne morejo učenjaki, kajti vsaka teh mnogobrojnih tvarin ima svoj del na učinku, ki pa je popolen le po skupnem delovanji vseh na naša čutila. Le poglejmo izkušnega vinopivca, kadar pokuša vino. Ko ga natoči, posluša, s kakim šumom teče v kupico. Ako se vino tiho, kakor olje, vleče brez šuma, pokvarjeno je in še pokusil ti ga ne bode. Prijetno pa doní na uho rahli šum tekočega vina in sluh je zadovoljen. Potem prime mož kupico in ker je gladka, tipu tako dotikanje dobro dé. Kupico nese pred očí in če

je belo ali rumeno ali rdeče vino čisto, kakor zlato, razveseljuje se vid, ne menj, ako kaže črnina čistost brez bérse na dnú posode, zlasti pa, ako se v šampanjci neštevilni mehurčki neprestano vzdigujejo in silijo do površine. Zdaj približuje kupico nosu, kateri s razpetimi nosnicami v sebe poteguje vonjavo ali boket puhtečega in žlahtnega vina. Kupico ziblje pred nosnicami semintjã, in gorjé pijači, iz katere dreza v nos spirit ali kaka umetna dišava. Iznenaden postavi sumnjivo vino na mizo in maje z glavo. Ako pa je tudi z vonjavo zadovoljen, kar se pozna na jasnosti, katera obseva vse lice, potem šele pride poslednje čutilo na vrsto, ukus. Pa tudi ta poskušnja se vrši polagano in pre-mišljeno. Kupica se nagne k ustom, pa le toliko, da se ustnice in konec jezika dotikajo vina. S tem se razsoja milina. Potem se požirek srka v usta, da v njem plava ves jezik in razsoja, je li vino harmonično, to je, da ni niti prekislo, niti presladko, ne premočno, ne preslabo in vodeno, ne pretrpko ali celó grenko, kar se čuti z dnóm jezika, ali nima kakšnega neprijetnega ukusa po plesnivci, po suhem sodu ali kaki drugi tvarini; ako je vino pri tem poslednjem poskusu bilo za dobro spoznano, potem sme hiteti v želodec, pa ne da bi tam končalo svoje delo, ampak zdaj je šele začne prav zvrševati. Prijetna toplota se razlije po životu, jezik se razveže, okó se razjasni in v možjanih rodé se velikanske ideje, človeštvo osrečujoče. Kdo dela take čudeže? Kemiki pravijo: zmes raznih tvarin v vodi raztopljenih. Fizijologi poskušajo, kako vsaka teh tvarin deluje na živi organizem, toda uganjke le ne morejo rešiti. Pesniki pa — in njim gre prva beseda pri vinu — rešili so jo že zdavnaj. Oni pravijo, da tega ne dela nobena kemična tvarina, ne alkohol, ne aldehyd, ne éteri, ampak da to delajo le vinski duhovi. In teh duhov se ne bojí nobeden človek, vsakemu so dragi gostje, kadar se pri njem oglasé. — »V zlati kaplji« — pripoveduje naš pesnik —

»Oko zagleda sto in sto duhov,
 Duhov ne zlobnih, nego čistih, blagih,
 Trpinom dobrih, tožnim srcem dragih.
 Tu v kupi, glej, prekrasno zrem kraljico,
 Nebeško hčer, neskajjeno resnico;
 Tik nje radost — pozna se na očéh —
 In deca njena: šala, vtíp in smeh!
 Navdušenost, čuj, poje rajsko pesem,
 Na zemlji še jednake slišal nesem.
 In nade duh naprot šepeče mi,
 Podi obup, skrbi moreče mi.
 Pogled duhov, vabljenje krasnih boginj
 Mí vnema v duši čudodelen oginj,
 Up vrača se v srcé, na usta smeh
 In znova vžiga radost se v očéh.
 Duhovi vinski, hvala vam tedaj!
 Napolni zopet kupo mi, točaj!»



Železnice in njih različni značaj pri posameznih narodih.

Piše Ivan Vrhovec.

Ako kdaj, resničen je gotovo v naši dóbi James Wattov izrek, da so ceste vsake dežele zrcalo, v katero se ogleduje njeno blagostanje, le da so te ceste v naših dnéh želézne. Le malo desetletij je minilo, komaj dobro pol stoletja, odkar je stekel na Angleškem prvi vlak po železni cesti, in že je preprežen ves svet ž njimi. Lukamatija drdra po zmrzlih tleh severnega ledenega evropskega, azijskega in amerikkanskega svetá, drví pod vročim tropičnim solncem bogate dežele Indije in razbeljenih puščavah avstralskih. Povsod, kamor prizvižga, udihne deželi in ljudem nov duh, predružači mišljenje ter prestvari vse njegovo življenje.

Sicer goni tega velikana po vsem širokem svetu ista čudovita moč in mu je umerjena ista pot, vendar je železnica po različnih krajih svetá takó različna, kakor so različni národje, ki so si jo omislili v svoj prid. Dva človeka na svetu, pravijo, nista si nikjer popolnoma jednaka in če sta si morebiti vendar po zunanje, razlikujeta pak se po mišljenji svojem prav gotovo. Še menj mogoče pa je, da bi si v vsem podobna bila dva národa. Človeški rod je prejel od svojega stvaritelja prednost največje različnosti.

In taki, kakeršni so ljudje, take so stvari, do katerih imajo le količkaj moči. Vsak národ si jih priproji takó, kakor mu ugajajo najboljše in tudi velikan, kateremu pravimo železnica, ni se mogel odtegniti vsemogočni prestvarovalni sili človeški. Kolikor različnih národov, toliko različnih železničnih sistemov! Železniško življenje in gibanje je pri germanskih narodih drugačno, nego pri romanskih ali slovanskih ter je odsev njih mišljenja, njih večje ali manjše izobraženosti, obrtnosti, njih odnošajev, skratka: vsega njih značaja. Človek je vtisnil v raznih krajih svetá tudi železnici znamenje svojega duhá, ki jo loči od vseh drugih.

Železniško lice je po vseh delih svetá produkt zemljepisnega, národopisnega, klimatičnega, obrtnega, poljedelskega, političnega in drugega razmerja, ki vse odseva v posameznih obrazih železniškega gibanja.

Srednja Evropa, zastopana v velikem nemškem národu ima po vsem drugačno železniško življenje, drugačen železniški značaj kakor n. pr. Francoska, Angleška ali Ruska.

Evropa ga morebiti nima svojstva, ki bi prešinjalo vse njene še takó skrite in neobčutné njene živce takó zeló, kakor je militarizem. Nikoli se ni še takó zeló po pravici zvala vsa Evropa, zlasti pa njen osrednji del, v prvi vrsti Nemčija z Avstrijo vred, velika vojašnica, kakor ravno v naših dnéh. Militarizem vpliva na vse naše življenje in to na vsakega najpreprostejšega od nas. Vojaški duh se nam je zaril globoko v kri in mesó. Komaj da more páglavec stati na svojih nogah, že se pokrije z vojaškim ali vsaj vojaškemu podobnim pokri-valom, opaše lesen meč ter stopa s svojimi vrstniki »in Reih' und Glied«. Malokaterega boš osrečil s kako drugo igračo preje, nego če mu podaš kôpo lesenih vojakov. Težko, da se oklenejo njegove oči katere podobe s tolikim veseljem, kakor kot sveča ravno stoječega vojaka.

Pa še pozneje, ko odrastemo, spremlja nas ta vojaški duh, kateremu je prvi in najimenitnejši pogoj odločna pokorščina. Vsa naša vzgoja je strogo vojaško navdihnena; nikamor ni na levo ni na desno se ni ozreti človeku, ako hoče da dospe do smotra in konca, ki smo ga mu pokazali in do katerega ga želimo privedi. Po vojaškem kopitu urejeno je vse naše mišljenje, razdeljen je ves obzor našega duha. Prostemu, samosvojemu razvitku naših duševnih sil je puščen kaj majhen prostor. Če skoči kaka samosvoja priroda čez ojnice, v katere smo jo upregli, napovedala je s tem vsemu svetu vojsko; svet zmajuje z rameni, morebiti da se v svoji jezi celó zakadí jedenkrat ali dvakrat v takega trmoglavca, a zatem ga spustí znémar, obrne se z milovanjem ali celó zaničevanjem od njega, ker je stopil iz »Reih' und Glied« ter se pregrešil proti temu, brez čegar bi moralo zgrmeti na kùp vse socialno življenje, to je proti najstrožji disciplini.

In takšen militaren značaj kažejo tudi naše srednjeevropske ali zaradi kratkote jih imenujmo kontinentalne železnice, da jih ločimo s tem od angleških. Neizrečno natančen red, prav minuciozna strogost pri vsakem še takó malo važnem železniškem poslovanji je pri teh železnicah neizogiben pogoj. Kakor si ne moremo misliti vojaka brez uniforme, takó tudi ne brez nje železniškega uradnika, ali sploh človeka, ki si pri železnici služi svoj kruhek; vsaj z železniško čepico mora biti pokrit, če že nima drugih delov uniforme. In kakó ponosen je nánjo! Koliko lože opravlja posel svoj!

Kakor pri vojakih omejen je vsakemu neštevilnih železniških poslovnikov svoj delokrog; kar ne spada vánj, tega se ne dotakne in se ne sme dotekniti. Neštevilne »instrukcije« sto in sto »uradnih propisov« določuje mu vse njegovo gibanje na železni progi, prav

takó, kakor mora vojak zvrševati svoje prijemljaje pri puški po strogih pravilih službenega navodila. Tudi na železnici je v osrednji Evropi malone vsak korak natanko propisan.

Posledica te natančne razdelitve poslovanja je, da se vrši in od-
vija železniško življenje kakor dobra, navita ura. Misliti ni treba že-
lezniškemu poslovniku nič, po svoje ravnati in četudi bi bilo to dobro,
prepovedano mu je strogo. Visoke glave mu ne zaupajo, da bi mogla
vzkleti pametna misel tudi v njegovi preprosti glavi. Propisi poskrbé
že naprej za vsak in tudi najmalenkostnejši pripetljaj. Odtod óna na-
tančnost in varnost na železnicah srednje-evropskih. Tudi železniški,
velikanski in neokretni reglement je prešel raznim železniškim poslov-
nikom v mesó in kri. Mehanično in pri tem vendar čudovito zanes-
ljivo opravljajo dolžnosti svoje. Gotovo je dosti ljudij pri evropskih
železnicah, ki so jedenkrat ali drugikrat od prevelikega truda zaspali
in navzlic temu spanju zvršili svojo dolžnost z največjo natančnostjo.
Dolgo in vedno jednako poslovanje jim je že kar drugi človek. Ko
se prižgè zvečer na kakem vélikem kolodvoru na tisoče belih ze-
lenih in rdečih lučic, človeku, ki ne jé železniškega kruha, le kar mr-
golf pred očmi. Vlaki prihajajo in odhajajo; sedaj se zasučé ta, sedaj
óna lučica; tu piskajo »lukamatiji« križem semintja, tam pojó zvonci
v temno noč. Godí se to dan za dném, leto za letom s takšno go-
tovostjo in rednostjo, kakor tekajo varno zvezde na nebu po svojih
odkazanih jim potih, in godí se skoraj bi dejal človek mehanično.
Najpreprostejšim ljudem je prepuščena skrb za red v tej velikanski
kolobociji. Kaka nesreča je skoraj zgolj nemogoča stvar.

A ta velikanski aparat, ki ga opazujemo na kontinentalnih že-
leznicah, imenovati se mora silno neokreten, požira neizrečno novcev
ter zavira zajedno prostost gibanja v prometu. Ali evropskemu svetu
ni móči biti brez njega. Evropa je star kontinent, in stari so njega
narodje, ki ne prehité ničesar, ki si nakopljejo rajši sto in sto križev
na glavo, da téka le vse v gotovem in nenevarnem tiru. Ali so stari
ljudje drugačni? Mlad človek preskoči lehkonóg in lehkomiselne glave
plót, starček se mu umakne ter gre rajši četudi v velikem ovinku
okoli njega. Saj se mu ne mudí nikamer, časa ima dovolj. Tudi
srednje-evropski národi utegnejo dovolj, pri njih še ne velja an-
gleški pregovor, »da je čas denar«. Na železnici se hočejo voziti varno,
akotudi morajo kupovati to varnost s celo kópo sitnostij in zamud.

Dà, celó še več! Kakor devajo neštevilni uradni propisi najpre-
prostejšega poslovnika v ozke ójnice, ravno takó postopajo tudi z
občinstvom. Srednje-evropejec je na železnici brez vsake svoje volje

ter celó zahteva od železniških zavódog, da mislijo óni namesto njega, potem ko je sédel v železniški voz. Železniški závod je njegov váruh, dokler se vozi. Kakor otrok se udá popolnoma v vse, kar se zdí železniškim poslovnikom, da je prav in dobro.

Odtod prihaja, da so srednje-evropski potniki na železnici neokretni in strahopéti, kakor otroci. To neokretnost so mu prigojili óni tisoči propisov, ki jih vidiš v vsakem železniškem vozu na steno nabite in v vsakem vozu drugačne. Srednje-evropski potnik na železnici ne vé, kam bi se dèl, in nima ga mirú, dokler ga ni posadil njegov váruh konduktêr na prostorček, s katerega se ne gane več, in še potem ni vpraševanja ni konca ni kraja. Ali ta váruh pa se véde tudi takó, kakor se véde váruh nasproti otrokom, ki so izročeni njegovi skrbi. Na naših železnicah je železniški poslovnik trinoški poveljnik, čegar poveljem se mora občinstvo pokoriti in se tudi rado pokárja. In takó prihaja tudi tu na površje óni vojaški duh in óna vojaška disciplina. Kdo še ni opazil na naših železnicah, da se nosijo konduktêrji nasproti občinstvu skoraj takó, kakor korporal nasproti vojaškim novincem, ki so mu jih ravno izročili v vézbanje?

Posebno velja to za severne dele nemškega cesarstva. Pri nas v Avstriji so železniški zavódi nekoliko popustnejši. Občevanje poslovnikov z občinstvom je prijaznejše, pristrčnejše, disciplina ne takó stroga, vendar pa še vedno dejana v precèj ozke meje. Z železniškega voza ne smeš stopiti, ko si se pripeljal na postajo in se utegnejo kolesa še jedenkrat ali dvakrat zavrteti. Nesreča ni nikoli ugnana. Z voza stopivši utegneš kakó nerodno stopiti in se pohabiti. Sevêda odvrneš konduktêrju, ki zareží zarad tega náte in te véde pred predstojnika, da te kaznuje: »Kaj to tebi mar? Če se pohabim, to je moja stvar, ne tvoja«. Toda temu ni takó! Železnica je tvoj váruh, in kakor se morajo otroci uklanjati poveljem váruhovim, takó tudi ti. Celó poškodovati se ne smeš, ako ti tvoj váruh tega ne dovoli. V Ameriki smeš stopiti z voza, kadar hočeš in kjer hočeš, naj vlak stóji ali pa je v najhitrejšem diru. Ako se ti posreči — prav, ako ne, pa tudi prav!

To je jeden tipičen znak vsega srednje-evropskega življa na železnici in ima podlago svojo v ónem večkrat omenjenem nadzorovanji in v óni nesamostalnosti, ki razlikuje Srednje-evropca od družih narodov. Kakeršen je on sam, taka je tudi fizijonomija ali obraz življenja na železnicah.

Stara Evropa pogreša óne mladeniške žilávosti, predrznosti in ónega podjetnega duhá, ki je napravil na priliko na Angleškem in v Severni-

Ameriki čudovita dela, proti katerim so vsa čudesa minulih časov otroške igrače.

Vzrokov za to prikazen nam je pa iskati v zgodovinskem razvitku evropskega stanovništva. Velika množica njegova postopala ni še v nobenem veku samostalno, ampak se je dala voditi sedaj od te, sedaj od óne višje oblasti, sedaj posvetne, sedaj duhovske, kakor vodi péstunja deco. In gorjé Evropi, kadar niso bili njeni národi na kratkem povódcu! Ravno takrat se je pokazala ta nesamostalnost najbolj. Za svobodo nezreli ljud je divjal sam proti sebi in ni bil srečen, dokler ga ni nepopisno trpljenje privedlo nazaj v stari tir. Dokaz temu so nam obile revolucije.

Póleg nesamostalnosti pa hodi vedno velika ozkosrčnost, ki se izraža najjasneje v Nemčiji, ónem sprimku obilo majhnih držav in državic, v katere je bila razcepljena osrednja Evropa v minulih stoletjih. Vsaka teh državic je bila središče, okoli katerega naj bi se sukal vesoljni svet. Njenim interesom naj bi se umeknili interesi vse druge Evrope.

Posledica te ozkosrčnosti je bila óna velika državna razcepljenost, ki je delala in dela še danes zemljevid srednje Evrope takó pisan. Ta razdrapanost odseva tudi v železniški mreži, ki prepreza imenovane države. Kolikor držav, tóliko nahajamo železniških središč, ki potezajo železnice náse. Odtod toliko število železniških društev, ki se nikdar ne morejo združiti v skupino, potezajočo se za večje in obširnejše namene.

Drugače je n. pr. na Francoskem. Tudi tu je vtisnila zgodovinska minulost železniškemu gibanju posebno znamenje. Francoska, od nekdanj velika državna celota, ima samó jedno središče, to je Pariz. Semkaj držé skoro v ravnih progah vse železne ceste od juga, zapada, severa in vzhoda. V Nemčiji smo opazovali najrazcepljenejšo decentralizacijo, tu na Francoskem pa ravno nasprotno zgnéčenje vseh železniških sil, ki se združujejo v materijalnem zmislju v pariškem središču, v dušnem pa v železniškem monopolu velikih šestih železniških društev. Ta društva imajo vse železniško življenje v svojih rokah, vlada je skoro brez vsake moči do njih. V sloveči šoli «*école de ponts et chaussées*» delujejo skupno vsi duhovi v prosep železniškega življenja ter so v administrativnem oziru prišli do take dovršenosti, kakor v nobeni drugi državi svetá. Da so avstrijske železnice takó izvrstno urejene, kakor nikjer v osrednji Evropi, pripisovati je francoskemu vplivu.

Značaj italijanskega, španjskega in portugalskega železniškega življenja je med vsemi drugimi evropskimi najmenj izražen, ker so te države samó posnémalke francoskega in angleškega železniškega obraza.

O svojstvu italijanskih železnic je možno rêči jedino to, da bremo iz njih próg vpliv od severa proti jugu držecih Apeninov, ki so odkazali železniškim progam njih mér; drugič pa čitamo iz njih tudi spomin na minule klasične čase, ki vlečejo s starinskimi svojimi ostanki potnike vsega svetá od severa dôli proti jugu.

Stopimo pa čez Canal la Manche! Le prav ozek preliv loči čudovito otočje velikobritansko od evropske zemljine in kaka razlika v železniškem obrazu, ki je jasen odsev značaja angleškega, angleškega obrta in zgodovinske minulosti.

(Konec prihodnjič.)



Iz življenja.

Noveleta.

Spisal Anton Koder.

Lepo popóludne je bilo. Majnik je razsipal cvetje in solnce je sijalo. Takega popóludné me poseti prijatelj pravnik Ivan. Bled je bil in nevesel.

»Jesen nosiš v prsih za cvetoče pomládi, prijatelj!« pravim mu.

»Jesen, zimo, ali pa grob, kar hočeš, samó pomlád sovražim, pomládi ne čutim,« odgovori tovariš.

Potem pristavi: »In vender pojdi z menoj! Ti ljubiš majnikov dan.«

In šla sva ob samotnem bregu reke, ki teče proti mestu. Ondu najameva čolnič. Trenutek pozneje veslava po reki navzgor.

Pénica je žgoléla v vrbovji ob bregu, čmrli so šumeli ob zlatícah, ki so se klanjale nad mirno tekočo vodo in dolgoklunj povódni kos je pomakal leteč ob površji v valovih zvedavo svojo glavico. Vmes je pluskalo srebrnopeno valovje, ki sva je rezala s svojimi vesli puščaje blesteče brazde za seboj.

»Kakó lepó, neizrečno lepó je danes,« pravim Ivanu dvignivši vesli v čolnič.

»Ostaniva tu in uživajva majnikovo srečo!«

dr. Razlag, vendar takrat ne baš srečno. Primerjal je Prešérna z nemškim pesnikom Rückertom, kar se je močno kritikovalo. Po slavnosti se je Jurčič vrnil v Maribor k novim borbam. Že prej se je pričela silna agitacija za »Matičine« volitve. Pristopilo je »Matici« več sto novih udov, le žal, da ji niso ostali zvesti. Občni zbor je bil dné 26. septembra 1872. leta in »Narodovi« kandidatje so podlegli s 670 proti 780 glasovom.

¶ ¶ ¶ ¶ Pet dnij po tem živahnem občnem zboru je izšla poslednja številka »Slovenskega Naroda« v Mariboru. List se je preselil v Ljubljano, kjer se je izdal dné 6. oktobra 1872. leta prvi v »Narodni tiskarni« tiskani list. Z »Narodom« je prišel tudi Jurčič v Ljubljano, eljno pričakovan in srčno pozdravljan od svojih prijateljev in somišljenikov.

(Dalje prihodnjič.)



Železnice in njih različni značaj pri posameznih narodih.

Spisal Ivan Vrhovec.

(Konec.)

Več stoletij trajajoči bõj za duševno svobodo je vcepil Angležem in dalje tudi njih potomcem Amerikancem v Severni Ameriki óni nemirni duh, ki brez večnega gibanja, tekanja in truda ne more več izhajati. Krčevita razburjenost za delo, duševno in telesno, tiči Angležu v vseh žilah. To čudovito, národu ne od nekdanj prirojeno, ampak šele tekom časa pridobljeno svojstvo je izumilo óne pomočke, ki so dali ne le Angleški, ampak vsemu svetu popolnoma drugačno lice. Ko je zasledil James Watt velikansko moč sopára, zasukal je s tem angleški obrt na popolnoma nov pot. Strõji so zdelali v kratkem toliko obrtnega blagá, da več niso mogle zadoščeovati tedanje vozne priprave in ne mogle odvažati ogromne obilice obrtnih izdelkov.

Potreba je silila k novim izumom. Ker so strõji po továrnah také čudovito naglo delali, treba je bilo izumiti voz, ki bi ravno také naglo odvažal to ogromno blagó. V neverjetno kratkem času se je tudi tej potrebi ustreglo. Stephenson je izumil parni voz ter skoro popolnoma odpravil čas in prostor, ki sta bila dotlej angleškemu obrtu také zeló na poti. V par desetletjih se je prepregla Angleška s také gostim železniškim omrežjem, da ga mu ni vrste. To omrežje je živa podoba angleškega bogastva, njegovega trgovstva, obrta, ne-

precenljivih podzemeljskih zakladov, zlasti pa živa podoba vztrajne pridnosti, nikdar mirujoče delavnosti angleškega národa. V železniškem gibanji odseva duševna samostalnost in neodvisnost Velikobritanca.

Ogromnost angleškega prometa je pač znana dovolj, zató hočemo opozoriti le na najgorostasnejše prikazni.

Največji klópcič, v katerem se shajajo kje na svetu železniške proge, ta je pač v Londonu, na južnem obrežji reke Temze. V takozvani »Clapham Junction« se stekajo proge šestih železničnih zavodov, stekajo se druga v drugo, druga pod drugo, druga nad drugo. Dan na dan zdrdrá čez to križišče po 1200 vlakov. Strokovnjaku vzbujajo največje začudenje v duši, nestrokovnjaka pa obhaja groza pri tem pogledu, ko je priča, kakó se zamotava tu po sto in sto vlakov drug v drugega, kakó se izogibljejo z največjo gotovostjo, vozéci se drug za drugim in drug proti drugemu. Tu mrgolí in gomazí kakor klópcič kač semintja. In vender trčita redkokdaj dva vlaka drug ob drugega.

Če bi bilo poslovanje tu takó uréjeno, kakor na evropskih železnicah, bilo bi to velikansko križišče železniških próg v trenutku kopíca železnih in lesenih podrtij. Tu ne tekajo delavci semintja — saj ni zánje prostora — ter ne presukavajo železnocéstnih preménov semtertja, odkazujoč vlakom, kam se jim je voziti. Ves ta klópcič razmotáva jeden sam človek na vzvišenem sedeži, v nizki kolíbici, odkoder ima prost razgled na vse zamotane, toda zánj vender popolnoma pregledne proge tega klópciča. S svoje kolíbice dóli vodi, odpira in zapira proge z neštevilnimi vreténci ter je sam odgovoren za vse nesreče. Z varno roko vodi sto in sto vlakov na določene jim proge in navidezno nerazmótni klópcič semintja švigajočih vlakov se razvije, kakor se razkadé meglé, kadar posije solnce nánje.

Kaj bi počeli naši srednje-evropski zavodi s svojimi instrukcijami za različne poslovnike, ako bi jim oddali skrb za ónih 500 ali 600 vlakov, ki zdrdrajo vsak dan s postaje Mansion-House! Še večje je število vlakov, ki se ustavljajo dan za dném na postaji Charing-Cross. Nobeni propisi naših železniških zavodov bi ne bili temu prometu kos, najhujše zažugane kazni ne bi mogle vzdrževati redú v tej gomazni.

Angleškim poslovnikom ni potreba za dolžnosti svoje nikakih pravíl in propisov. Če kje, gotovo je na Angleškem železniški promet najodločnejši odsvít angleškega národnega duhá. Vse poslovanje je izročeno odgovornosti, osebni samostalnosti in čutu za izpolnovanje dolžnostij angleških poslovnikov. Voditelji železniških zavodov se vtikajo v posle služabnikov svojih kolikor mogoče malo; le-tí opravljajo službo svojo popolnoma prosto in po svoje, opravljajo pa jo takó

vestno, mirno, brez prenačljenja, kakor je ne more opravljati noben drug zemljan. To popolnoma zaupnosti vredno poslovanje je také specifično angleško, da si ga človek ne more misliti pri nobenem drugem národu. In Angleži so ponosni na to.

Sevéda pa je mogoče doseči to gotovost le na óni način, po katerem postopajo Angleži. Jedno in tisto poslovanje pri železnici ostaja vedno pri tistih rodovinah rod za rod in jim preide také rekoč v mesó in kri; kár je bil oče, to bodeta tudi sin in vnuk. Odtod se razlaga óna neobična izvežbanost angleškega železniškega osebja, mirnost in razumnost in čudovita gotovost v izpolnjevanji prevzetih dolžnostij.

To je notranji znak angleških železnic; ali tudi v zunanjem nam kažejo svojstva, ki so le njim lastna. Najvidnejša je na angleških železnicah prislovica, da je čas denar. Prvo, kar térja Anglež od železnice, je, da ga hitro privéde na kraj, kamor se je namenil. V tem se loči pač zeló od občinstva na evropskem kontinentu, kateremu so najpočasnejši vlaki ravno hitri dovolj; ravno najpočasnejši so tu najbolj napolnjeni zato, ker so najcenejši. Anglež ne vpraša po ceni, vpraša pa po hitrosti, kajti njemu je vedno sila, Evropcu tostran kanala le malokdaj. Izbere si vselej najhitrejši vlak, četudi je najdražji. Za komoditeto se ne zmeni; vozi se pač v prvem razredu, pa ne iz mehkušnosti ali visokonosávosti, ampak ker imajo ti brzovlaki morebiti samó vozove prvega razreda. Statistično je dokazano, da prevozijo na kontinentu v vozovih tretjega razreda največ ljudij, ker je varčnost tu prvo, kar hodi v poštev, na Angleškem pa hitrica. Nasprotno temu vender vozovi niso nikjer také bogato okrašeni, kakor na kontinentalnih železnicah. To zahteva odločenost višjih in pa bogatih stanóv. Po voznem razredu sodiš že lahko, s kakimi ljudmi se voziš. Na Angleškem ta razloček izgine. Zgolj zató, da bi se vozil priličneje ali da bi kazal Anglež, da je več od drugih sopotnikov, ne bode sédel nikoli v voz višjega reda.

Ker se Angležu vedno mudí, zató ne ostaja na kolodvoru, ko je dospel na določeni kraj, in tudi ne čaka na vlak, kdaj se bode odpeljal. Anglež prihaja vedno v pravem času, to se pravi: zadnji trenutek, predno odhaja vlak. In vender ni opaziti nikjer ónega vrišča in tekanja semintja, kakor na kontinentalnih kolodvorih. Vse se vrší tiho in mirno; noben zvonec ne zapoje, noben stròj ne zapiska, ni ga čuti vpitja, povelj križem semintja. Angleško občinstvo je samostalno, misli samó ter ne potrebuje nobenega poslovnika na vlaku. Brez njega bi prav lahko prebilo; v tem ko potniki na kontinentu delajo želez-

niškim služabnikom le križe in težave, strežejo jim Angleži v roke ter jim pomagajo pri njih težavnem in jako odgovornem poslovanji. Ako se vtakne na kontinentu kakšen človek v delokrog poslovnikov, gotovo mu kaj pokvari, Anglež pogodi zarad svoje velike samostalnosti o taki priliki vselej pravo.

Zató se vrší vse tiho in mirno na kolodvorih. Tiho, da ne véš zdaj, spusti se vlak v tek, celó vozovi ne grmé in ne bobné kakor naši, ker so večinoma leseni, celó njih kolesa v notranjih svojih delih. Anglež varuje svojih živcev, kar največ more, in zopern mu je vsak šum, kateremu se more izogniti.

Ker Anglež ne utegne čakati, zató mu je vsak kolodvor pripraven in lep dovolj. Tu ni videti ónih krasnih kolodvorskih palač, kakor na kontinentu. Čakalnice so takó skromne, da bi menil človek, da se nahaja v najubožnejši deželi, ali ravno ta prikazen je odsev angleškega narodnega duhá. Nasprotno pa so magacini in strehe, pod katerimi se na vélicih postajah ustavljajo vlakovi, najbolj velikanska poslopja na zemlji.

Ker so poslovnikó pôslu svojemu takó véšči in gotovi, kakor je bilo povédano že zgoraj, zató iščeš na železnični progi zastónj ónih neštevilnih stražárnic, brez katerih si na kontinentu dobre železnice niti misliti ne moremo.

Navzlic temu pa je varnost življenja razmerno tolika, če ne večja, nego pri nas. Bolje pač ne označuje te varnosti skoro nobena stvar, negoli časopis »Tit-Bits«, ki ga na vsaki postaji lahko kupiš za par novcev. S tem si zavaroval svoje življenje za 1000 goldinarjev. Ako se prípetí kaka nesreča na železnici in se človek pri tem pohábi ali popolnoma ponesreči, izplača uredništvo brez besedij zavarovalno vsoto 1000 goldinarjev, ako najde pri njem najnovejšo številko tega časopisa, izplača jo ali pohabljencu, ali pa dedičem njegovim. Časopis izhaja pri tem izvrstno, dasiravno še popirja ni vreden. Varnost življenja mora biti torej velika.

Poglejmo završujé še čez Atlantski ocean v Severno Ameriko, v državo demokratične jednakopravnosti in najmenj omejene osebne svobode. Železnica nosi ta znak takó jasno izražen na sebi, da odsevajo v njem vsi socijalni, politični in zgodovinski odnošaji.

Ker so Amerikanci sorodniki angleškega duhá, nahajamo na njih železnicah mnogo angleškega, mnogo pa tudi, kar jih loči od teh. Na Angleškem stopajo potniki še v čakalnice razrejene po razredih in se vozijo v vozeh prvega, drugega in tretjega razreda.

Demokratska enakopravnost ameriška ne trpi tega. Čakalnice, skromne kakor kolodvori, jednake so vse, vozovi imajo samó po jeden rázred, dasitudi se polagoma vriva v najnovejšem času evropska razvrščenost v vozne razrede, vendar pa v drugačni obliki. Vsak vlak vozi s seboj vlakove samó jednega razreda, demokratska enakopravnost torej v tem ni prorušena. Vozovi, ki bi jih pri nas zvali vozove tretjega razreda, namenjeni so za izselnike; sevéda smé sésti vánje, kdor hoče, kdor se rad cenó in póleg tega tudi počasi vozi. Sedeži so tu leseni, voznja pa tudi za tretjino cenejša.

Vozovi drugega razreda se ne ločijo od ravno imenovanih v ničemer, razven da imajo sedeže s trdimi blazinami.

Vozovi prvega razreda, (četudi nimajo tega imena, kakor tudi óni drugega in tretjega razreda ne) so Pullmanovi vozovi, ki pa niso svojína železničnih društev, ampak Pullmanove družbe. Ti vozovi se po vsi pravici zovejo palače. V Evropi potujejo v enakih vozeh le kronane glave. Kdor ima novcev dovolj, sestavi si za sedem dnij in nočij iz Novega Yorka v San Francisco lahko popolno in pri tem najprikladnejše stanovanje: salon, obednico, igralno in bralno sobo, spalnico itd. Te priprave zahteva odločno dolga voznja na progi, s katero se ne more meriti nobena druga na svetu, in izrodek je zemljepisnega razmerja.

Ameriški vlak, po katerem se more priti brez vsake nevarnosti iz zadnjega voza skozi vse druge v prvega, to je lapidaren popis pričetka ameriških železnic. Tu se niso delale železnice v obrtne in obljudene kraje, ampak naravnost v samoto in pragozde. Železnica ni šla za ljudmi, ampak ljudje za njo.

Vsak vlak je moral voziti s seboj vse potrebščine za človeka; bil je nekako potujoč kraj, hótel, hiša. In takšni so ostali vlaki do danes. Vozovi so bolj hišam kakor vozovom podobni, visoki, prostorni; neprestano se preriva po njih semintja potujoče občinstvo, prodajalci smodek, časopisov, sadja itd. Kakor Angležu, tičí tudi Amerikancu nekak nemir v udih, ki ga ne pušča dolgo na svojem sedeži. Zató so tudi sedeži neprilичni in okorni dovolj, tesni in s prav czkim naslonjalom. Čemu pa je treba tudi Amerikancu prijetnega sedeža, saj ne more dolgo vztrpeti na njem?

Ameriški vlaki ne tekajo po takó solidno delanih tirih, kakor evropski, zató so vozovi tudi drugače delani, dolgi in imajo po šest, po osem in tudi po deset kolés, ki tekajo mnogo glaje od naših, ker se sučejo na dveh opleni, naši na nobenem.

Tudi železniški strôji, upreženi v vlake, so prisposodobljeni zemlje pisnemu razmérju, saj drdrajo skozi prazgode, pustinje in čez goré, kjer daleč na okoli ni žive duše. Zatorej je pritrjen pred strôj velikansk plug, ki odriva s tira drevje, kamenje, skale ali živali, ki so legle na železniški tir. Visoko góri na dimniku visi svetilnica z močno lučjo, ki razsvetljava železniško progo po deset angleških milj daleč. V teh samotah se ne morejo postavljati stražarnice, tudi ne izdá nobeno znamenje.

Kakor v vsem življenji amerikanskem, javlja se tudi v železniški stroki občá svoboda, še večja kakor na Angleškem. Železnice niso podréjene nikakemu jednotnemu zakonodavstvu. Ni je oblasti, ki bi dajala železniškim društvom merila, po katerih naj bi se strogo ravnala, kakor pri nas. Vsaka železnica je popolnoma samostalna in neodvisna, storí, kar se nji ljubi in se ne briga ni za vozni red óne železnice, katere progo kje prekriža. V tem, ko so v Evropi tesno omejene, prepuščene so v Ameriki popolnoma samé sebi.

Takó nam kažejo železnice pri različnih národih različen obraz, ki je produkt mnogih vplivov, zemljepisnih in národopisnih odnošajev, sósebnó pa značajev národov.



Krasota moje déve.

Ravno res je vzrastla cedra vrh zelene
gore —
Z vitko dévo mojo se primerjati ne more.

Milovidna jútranja je zarja v zlatem sviti,
Opojilnejša milôta dévo mojo kiti.

Čisti, svetlomodri so safiri dragoceni,
Čistejši, svetlejši módri sta očesci njeni.

Nežni so narcisi, béle lilije kraljéve,
Nežnejša, beléjša vender lica moje déve.

Rajski dihi dijejo iz rôsnatih jazminov,
Omamljivejši dijó iz njenih ust rubinov.

Sládke pesmi pel Hafis preslavni je v Širasi,
Tisočkrat so slajša njena ustna, njeni glasi.

Démantne in zlate krone dičijo kraljice,
Lepši hijacintni kôdri njene so glavice.

Krasen svit je solnčni, krasno je nebó viš-
njévo,

Ali z mojo se primerjati ne more dévo!

Ahmed Sabir.

