

Za pridobninski davek in stranske pristojbine ima država postavno zastavno in prednostno pravico na podjetji pred vsemi zasebnimi pravicami. Če je pri kakem podjetju več podjetnikov, vsak jamči za ves davek, ne le za svoj del.

(Dalje sledi.)

Kmetijske raznoterosti.

Obsekovanje gozdnih dreves. Večkrat se je pripočalo, da naj se veje ne odsekavajo prav ob deblu; skušnje pa kažejo, da se rane hitreje zacelijo, ako se odsekajo veje ob deblu. Če se odsekajo debelejšje veje, je dobro rane zamazati s kotranom, a vendar tako, da se kotran ne dotakne lubu.

Preganjanje podgan. Za preganjanje podgan so posebno dobri morski prešički, ki jih strašno preganjajo. Podgane tako prešičkov ne zmagajo, ker imajo ščetinasto dlako, močen tilnik in nimajo repa. Močni kremlji te živali hitro končajo podgano.

Drobnjak naj se odrezuje z ostrim nožem, da se ne omajajo korenine

Poučni in zabavni del.

Deset let v Ameriki.

(Iz osebnih spominov Rusa P. Tverskega.)

IX.

(Dalje.)

Kakor je znano, Skalne gore drže ob vsem zapadnem obrežji ameriškega kontinenta od Aljaske do nosa Horna izvzemši nekaj prehodov na panamski ožini. Najsevernejši prehod je tudi najnižji, je samo 153 čevljev nad morjem in po njem gre nikaraguiški kanal, ob tem potu sta dve jezera Nikaragua in Managua, 110 čevljev nad morjem, in iz njiju tečeta reki na obe strani, jedna v Atlantski, druga v Tihi ocean. Drugi prehod je panamski, ki ima 295 čevljev višine nad morjem. Za tem San Blas s 1145 višine in samo 30 miljami širine, Teguantenec s 755, Kaledonija-Tiraiass 1800, Atrato Peniso s 778, Atrato Tuiria s 800 in Atrato Truando s 950 čevlji visokosti. Vsi ti poslednji zaradi svoje znatne višine niso posebno pripravi za prekop, po katerem bi vozile ladije. Panamski prekop je zaprt z razvalinami Lessepsovega prekopa in je le še nikaraguiški odprt ameriški podjetnosti.

Že 1850. leta je španjski preiskovalec Amerike Anton Galvao opozoril na ugodnost nikaraguiškega prehoda za napravo mejmorskega pota. Od 1825. l. sta ne le jedenkrat vladi Zjedinjenih držav in Nikarague stvar pretresavali z vseh strani. Leta 1844. je don Castellon, nikaraguiški državljani obiskal Francijo in opozoril princa Ludovika Napoleona, poznejšega francoskega cesarja, na ta projekt; ta je spisal in izdal knjižuro povodom tega prekopa, a nič ni bilo iz tega. L. 1849. so pa Kornelij Vanderbilt in drugovi dobili od nikaraguiške vlade koncesijo za zgradbo prekopa, in polkovnik Childes, filadelfski inženjer, je prvi preiskal kraj in napravil načrt za prekop, katerega so odobrili tudi vladni inženjerji Zjedinjenih držav. Vanderbilt in sodrugi so pa rajši lotili

se prevažanja kalifornijskih priseljencev, ker je bilo bolj gotovo, in so položili koncesijo za prekop na stran, pozneje se je pa jim odvzela. Od 1852. l. je pa bila cela vrsta inženerskih preiskav po vsej ožini, posebno s strani Zjedinjenih držav. Te preiskave so se končale 1872. in 1873. leta pod glavnim vodstvom poveljnika brodovja Zjedinjenih držav Menokalom, kot glavnim inženjerjem. Ta komisija se je posebno pečala z nikaraguiškim in panamskim prekopom, in vspeh njenega dela je bilo podobno in točno poročilo, ki daje odločno prednost nikaraguiškemu prekopu, z zaporami in jezeri kot vrhno gladino. Poročilo priznava tudi, da je možnost napraviti tudi panamski prekop z zaporami, samo, da bi njegova vodna površina morala biti 14 čevljev višja, in da bi mnogo več stal. Poročilo pa dokazuje, da je popolnoma nemogoče zgraditi prekop, ki bi bil zaven z morjem, kar so se pozneje lotili Francozi.

Leta 1879. je Lesseps sklical mejnarodni kongres v Parizu, da se posvetuje, katero pot naj si izbere. Vlada Zjedinjenih držav poslala je na ta kongres kontreadmirala Daniela Ammena in pa gori omenjenega inženirja Menokala. Meje razpravljanjem se je pokazalo, da kongres vodijo osebe, ki so dobile koncesijo za panamski prekop, katerim je svobodno in nepristransko razpravljanje stvari bilo jako nepovoljno, in zaradi tega se odposlanca Zjedinjenih držav nista udeležila glasovanja. Pozneje se je pokazalo, da francoski sindikat z Lessepsom na čelu ni mogel dobiti koncesije za zgradbo nikaraguiškega prekopa od nikaraguiške vlade, ker je to najbrž se skrivaj bila sporazumela z vlado Zjedinjenih držav, pridobil je torej Vaiovo koncesijo za zgrajenje panamskega prekopa. Ko bi bil Lesseps dobil koncesijo za nikaraguiški prekop, bil bi najbrž dokončal svoje podjetje, kajti tretjino denarja, katere je on izdal za panamski prekop, bilo bi zadostovalo, da bi bil popolnoma dodelal nikaraguiškega.

Jako mnogi, posebno njegovi sorojaki, ki so pri podjetju veliko zgubili, ga dolže sleparije, a jaz mislim, da neosnovano in krivično. On je zgradil sueški prekop z visokostjo morske gladine, in je tu zadel le na politične ovire, in je zatorej mislil, da mu bode mogoče tudi dodelati panamski prekop pri vse drugih razmerah, kar se tiče stroškov, stekanja vod in sploh krajevnih razmer dežele. Bil je vase zaljubljen in častihlepen. Njegovi inženjerji so uničili naravno vodno hranišče na višinah na vzhodni strani, so s tem onemogočili napravo prekopa z zaporami, predno so se prepričali, da ne bode mogoče narediti prekopa z visokostjo morske površine, pri katerem so delali pet let in za katerega so potratili 300,000.000 dolarjev. Ves finančni svet se je čudil, kako lahko je Lesseps dobival denar. Imel je popolno zaupanje srednjih slojev francoskega naroda, ki so mu brez pomisleka zapupali, kar so prihranili. „Posrečilo se mu je v Suecu, posrečilo se mu bode v Panani,“ tako so sodili ti nesrečnejši, večino katerih je zgubilo vse, kar je imela.

(Dalje sledi.)