

Te nevarnosti previsoke in negotove vožnine odpraviti, pričelo se je velikansko bojevanje naseljencev zoper društva, katera so jim hotela pri vožnini pobirati ves pridelek. Na ljudskih shodih in taborih shajalo se je na tisoče naseljencev ter so tam odločno zahtevali varstva vlade po tej poti, da postavno stavi meje previsokim vožninam ter jih nadzoruje, ali pa, kjer treba, skrbi, da se z državno pomočjo napravijo nove železnice in novi kanali. To doseči v kratkem bilo je osnovanih 18.000 društev, katera so štela 2½ milijona udov, in pomagalo je; nekatere države sklenile so napraviti sodišča z nalogom, da nadzorujejo višino vožnin in z dolžnostjo, ostro kaznovati društva, katera bi zahtevala više kot „primerne“ vožnine.

Tudi skupna vlada združenih držav pritrčila je uže tem načelom ter sebi pridržala nadzorstvo pri železnicah, katere segajo čez več držav. Odločilna v tej pravdi je bila sodba najvišjega sodišča „Suprem Court“ v Washingtonu, ki pravi, „da gre postavodajstvu držav pravica, društva z značajem javnosti nadzorovati ter odločevati primerno vožnino in hranino (Lagerzins).

Med tem pa so si društva naseljencev tudi sama pomagala, vlade dale so na javne stroške napraviti mnogo kanalov, društva so si napravila ladij, brodarških strojev in priprav in založnic za žito in drugo blago, in imela so leta 1879. uže 50 brodarških podvzetij, 32 strojev za prekladanje blaga (elevator), 16 malnov in mnogo poslopij za shrambo žita, ter so leta 1878. na lastnih ladijah pošiljala žito z Davenporta v Jovi po reki Mississippi na Nov-Orlean, v Liverpool na Angleško. — S tem je bila vsemogočnost železniških društev vničena in vožnina je zelo zelo padla, kakor se kaže, v veliko nevarnost našega poljedelstva.

V dokaz silnega znižanja vožnine nekaj izgledov:

Pri eni glavnih železnic, katera prevaža okoli tretjine ameriškega žita od zapadnih krajev k morju, to je na Novo Jorški centralni železnici, plačati je bilo od 10 met. centov za 1 kilometer pota vožnine

leta 1868. . . 3·4 krajc. v zlatu

„ 1878. pa . 1·15 „ „

Na glavnih poprečnih železnicah pa je znašala ta vožnina:

leta 1868. . . 2·9 krajc. v zlatu

„ 1878. pa . 1·2 „ „

Še bolj pa je padla vožnina pri vožnji na ladijah oziroma po družih železnicah.

Na 1470 kilometrov dolgi poti od Chicage do Novega Jorka plačevalo se je od 10 met. centov

leta 1871. leta 1878.

v zlatu: v zlatu:

vožnine po jezeru in kanalu 139 kr. 40 kr.

„ „ „ in železnici 263—139 „ 40—20 „

„ „ „ sami železnici 285—179 „ 173—87 „

Tako nizkih vožnin Evropa ne pozna in le tako nizka vožnina v prvi vrsti odpira pot ameriškega žitu k nam. (Dal. prih)

Gospodarske novice.

Nenavadno mlečne krave.

Na grajščini Heinrichsberg blizo Magdeburga namolzlo se je od ene same krave od 15. oktobra leta 1844. do 14. oktobra 1845 leta skupaj 8476·43 litrov mleka; dajala je tedaj leto in dan poprek na dan nad 23 litrov. — Neki pl. Orlando imel je v Lizingu poleg Dunaja 8 let kravo, imenovano „Cvitavska Liza“, ki je 1864. leta imela mleka vsega skupaj 6792 litrov, tedaj vsak dan nad 18½ litrov. — V Breslau-u se je

vrednik W. Janke pri sloveči mlečni kravi, imenovani „Schwarze Jetti“, dne 12. junija 1863. leta prepričal, da je tisti dan imela mleka nad 37 litrov; in ko se je 11. maja leta 1866. v Reichenbach-u za stavo molzlo, dobila je stavo črno-pisana krava Amsterdamskega plemena, od katere se je tisti dan namolzlo nad 33 litrov mleka.

Zemljišni davek za leto 1882.

ima znašati po državnem proračunu v razmeri k davku za 1881. leto:

Viši v deželah:

Gališki za	352.000	gold.
Dolnje-Avstrijski za	237.000	„
Gornje-Avstrijski „	200.000	„
Moravski za	100.000	„
Primorski „	87.000	„
Bukovini „	37.000	„

skupaj 1.156.000 gold.

Niže v deželah:

Česki za	2.200.000	gold.
Kranjski za	199.000	„
Tirolski s Predarelsko za	132.400	„
Šleski za	77.000	„
Koroški za	53.000	„
Solnograški za	43.000	„
Dalmatinski za	15.000	„

vsega skupaj manj za 2.719.400 gold.

Po tem zgubi država prihodeje leto pri zemljišnem davku 1 milijon in 563.400 gold. Te številke tedaj kažejo natanko razmero, v kateri se ima za naprej zemljišni davek v posameznih deželah zvikšati oziroma znižati.

Slovstvene stvari.

Nekoliko besed o potni torbi

gosp. prof. Erjavca v letopisih „slov. Matice“.

(Konec.)

Rekel sem s početka, da naj se beseda (in tako tudi besedna oblika), katere ne potrebujemo, katera bi nam toraj bila več na škodo, nego na korist, v slovar počivat dene. Tak miren počitek prisodil bi jaz sosebnosti obliki: Trébé, ki jo — po svedočni potne torbe — govore Podkranci. Ali le škoda, da je uže ušla iz torbe ter pišejo nekateri: trebé, drugi: trbé ali trbej, še drugi začno morebiti po Krellu pisati: trebi.

O tej stvari sodim jaz tako. Velika, pretežna večina Slovencev govori lepoglasni: treba je, ni, treba je bilo, treba bode (v brezpodmetnih rekih ali stavkih); tako imajo leksikografi Pohlin, Jarnik itd.; tako se čita v vsem našem slovstvu. Beseda: treba pomeni v staroslovenščini po Mikl. *negotium*, tako tudi potreba, in staroslovenščina rabi (v brezpodmetnih rekih) kakor kaže Miklošičev slovar poleg: tréb é tudi: potreba jest, treba jest. Hrvatsko-srbsko narečje (v tem edino) ima brezosebni glagol: treba, trebalo je, trebaté, Poljaki in Čehi imajo: trzeba, nie trzeba, trzeba bylo, bude. Kako bi po vsem tem mogli mi samo za trenotek podvojiti, česa nam je držati se? Držati nam se je dosedanje oblike, ker jo od nekdanj imamo in poznamo, ker je lepša in drugim Slovanom bolj znana in ker oblika sama na sebi je pač male cene in važnosti. In vendar hočejo tudi obliko: treba — kakor smo videli — ne-