

Zanimivi sestanki. — Na zunanjepolitičnem polju se mora zopet nekaj plesti. Narodi avstrijski o tem seveda ne smejo ničesar vedeti. Te dni pride stric ruskega carja, veliki knez Mihael Nikolajevič, poleg carja najmočnejši dostojanstvenik velike Rusije, v Budimpešto, da obiše našega cesarja. Koj potem zapusti cesar Pešto in se vrne na Dunaj, kjer ga čaka grški kralj in kamor pride tudi njegov sin, kretski guverner princ Jurij. Kaj to pomeni? Nekateri menijo, da sta grški kralj in kretski guverner šla na pot, da dobita privoljenje Avstrije za združenje Krete z Grško. Glede velikega kneza Mihaela Nikolajeviča se različno ugiba. Jedni menijo, da kani intervenirati radi balkanskih zadev, drugi, da se gre za Bure; kje je resnica, tega pač ni uganiti.

Hrvatska. — Deželnozborske volitve na Hrvatskem so razpisane in začelo se je jako živahno volilno gibanje. Vlada je deželni zbor prav nenadoma razpustila in tudi prav nepričakovano hiti z razpisanjem volitev. Zgodilo se je to z namenom, da bi vlada dobila narodne stranke nepripravljene in bi torej lagje dosegla madjaronsko večino. V ta namen se bode tudi pri volitvah postopalo po starem receptu. Že zdaj goljufajo vladni organi pri sestavi volilnih imenikov na nezaslišan način. Narodni listi prijavljajo v tem oziru uprav vnebojjoče slučaje, tako da ne bo čuda, ako vlada doseže svoj namen.

Ogrska. — V soboto se je sešel ogrski državni zbor. Koj v prvi seji so bile zanimive debate. Kossuthovci so namreč izjavljali, da ne gredo v kraljevski dvorec, češ, da naj pride kralj v državni zbor, in ker je na dvorcu razobešena črno-rumena zastava. Ministrski predsednik je izjavil, da je črno-rumena zastava cesarjeva zasebna zastava, ne državna. V ponedeljek je cesar-kralj otvoril parlament s prestolnim ogovorom, čigar glavna želja je obnovitev nagodbe.

Italija. — Čedalje jasneje se vidi, da se je Italija naveličala trozveze in da hoče drugih zaveznikov. Zdaj je gotovo, da potujeta italijanski kralj in kraljica že letos in sicer najbrž v mesecu decembru na Rusko, da obišeeta carja. Ves političen svet je v tem jedin, da ima to potovanje dalekosežen političen pomen in ves politični svet je prepričan, da se gre za izstop Italije iz trozveze in za njen pristop k rusko-francoski alijanci.

Francija. — Vlada se je doslej opirala na parlamentarno večino, v kateri so igrali socijalni demokratje važno vlogo. Ti so imeli tudi svojega zastopnika v ministrstvu in sicer v osebi trgovinskega ministra Milleranda. Zdaj je pa prišlo radi sprejema ruskega carja in radi vladnega postopanja proti rudarjem do konflikta. Socijalni demokratje so vladi odrekli svojo podporo in začeli proti nji boj. V tistem trenutku, ko so to storili, so druge, vladi doslej nasprotne stranke priskočile na pomoč. Socijalni demokratje so bili po novi večini poraženi. Njih nastop bo imel samo ta uspeh, da bo moral Millerand v kratkem odstopiti.

Vojna v južni Afriki. — Že več dni ni nikakih vesti o vojni v južni Afriki. Lord Kitchener je sicer brzojavil o nekih malih praskah, a te so bile popolnoma brezpomembne. In vender se ravno sedaj na Angleškem mnogo govori o vojni. Povod so dale tri res značilne dogodbe, in sicer: 1. Vojno ministrstvo je nenadoma penzioniralo generala Bullerja, ker je ostro kritikoval vojno upravo z ozirom na južnoafriško vojno. 2. Kaplandijski guverner Millner je imel v Pietermaritzburgu govor, ki se je jako čudno glasil, prav kakor bi ne bilo nič več upanja, da se Angležem posreči zatreti Bure. 3. Minister Chamberlain, glavni provzročitelj južnoafriške vojne, je imel v Edimburgu govor, v katerem se je bavil tudi z južnoafriško vojno. Chamberlain se je izrazil, da Buri preveč zahtevajo, prav kakor, da bi bil pripravljen, skleniti z njimi mir, ako bi kaj več odjenjali. Pripoznaval je čudovito hrabrost in požrtvovalnost Angležev, potem pa dokazoval, da se mora vojna nadaljevati, naj velja kar hoče. Tudi grozovitosti, ki

jih počenjajo Angleži v južni Afriki je Chamberlain opravičeval, češ, za vse, kar se godi na bojišču, imamo že vzglede v dejanjih družih narodov, proti čemur zlasti Nemci in Francozi odločno protestirajo.



Električne železnice.

Ko se je pred kratkim v Ljubljani električna železnica prometu izročila, morebiti z ozirom na to, da nekateri ljudje godrnjajo, nje korist še ne sprevidjajo, ni neumestno, ako podamo nekaj črtic o razvoju električnih železnic. Držimo se v tem gospodarskega pisatelja May-a v Berlinu. Isti piše, ko je važnost elektrike v rabi telegrafov, telefonov popisal, o električnih železnicah: „Da bo elektriciteta tudi za dalnje vožnje motorična moč v bodočnosti, nad tem danes ni več dvomiti. Mislimo si prav bližnjo bodočnost, ker kar se bode v daljni bodočnosti zgodilo, se v tehničnih stvareh ne more nič vedeti. Lahko se enerzija naprej vodi, snaga, vožnja brez dima, veliko število motorov, ki se lahko pod vozom priklepajo, lahko delo, neodvisnost od rabe vode, na krajih vožnje tudi od premoga, privarčenje časa s tem, mogočnost, večkrat vlake odpošiljati, praktično razsvetljenje in tisoč družih udobnosti predestinirajo elektriciteto tudi za promet dalnje železniške vožnje.

V nemških navadnih železnicah tiči kapital 12 milijard mark. Vsako leto se 2 % več v nje vtakne. Kaj bo s temi železnicami?! Kakor hitro se električnim potom dosti večja hitrost na železnicah doseže, se bodo vse skrbi glede v zdajšnjih železnicah investiranega kapitala v stran potisnile. Zdajšnje železnice se bodo obdržale za promet mej manjšimi trgi, mesti in od teh v večja ter za prevažanje blaga; neodvisno od teh pa se bo električno vozilo mej velikimi mesti z veliko hitrostjo. Večja hitrost je napredek velikega gospodarskega pomena; — že zaradi konkurence z inozemstvom se bodo električne železnice upeljale. Pa tudi domače koristi se bodo oglašale; ne glede občinstva, bodo industrije z železom in električna industrija upeljavo teh železnic zahtevale. Obe sta danes velevlasti prve vrste in imajo v inozemstvu ter doma važen delokrog. Naše nemške železnice bodo skoraj gotove, vse električne, inozemstvu se najde konkurenca, doma pa je prosta pot. Izhajanje podjetništva je lažje, ker so koristi vseh družb, ki se z elektrotehniko pečajo, mej sabo zvezane. Ako je začetek storjen, bo dela za več let naprej. Torej naprej!

V oktobru 1900 se je v Berlinu društvo ustanovilo v pospeševanje električne hitre vožnje. Prve železninske fužine, električne fužine, banke so zastopane v tej družbi. Smoter iste je, da gradnjo hitro vozečih električnih železnic, ki prometu večjih daljavah služiti imajo, pospeši, da se študirajo dotična vprašanja ter se delajo

poskusi. V tehničnem odboru te družbe sedijo najboljši tehniki Nemčije, ravnatelji največjih fužin, ravnatelji fužin za elektriko, Borsig, Krupp, Siemens & Halske, šef železniškega oddelka generalnega štaba, predsednik urada državnih železnic, general inženjerskega in pionirskega kora se družijo s civilnimi tehniki v tem odboru. Ta visoki štab inteligenc in zvedencev, h katerim pripadajo tudi prvi državni uradniki, je porok, da se bo resno delo storilo. Čez malo časa bomo na električnih železnicah z največjo naglostjo vozili in drugi narodi nas bodo v tem posnemati morali in to zaradi njene gospodarske in vojaške jakosti. (Schlagfertigkeit). (Ti Nemci govorijo kar le tudi o gospodarski jakosti, kakor vojskovodje o vojaški). — Velike centrale elektrike se bodo napravljale. Te so drage. Oddajala se bo tedaj električna moč v vse kraje v svrbo razsvetlobe manjših mest. Te električne centrale bodo kmalo zadobile občno korist, kakor železnice, in iste se bodo tudi poddržavile. Občni liferant te električne moči ne sme biti zasebno podjetništvo. Da potem s časom tudi železniške in električne fužine (Electricität und Eisenwerke), postanejo last države, nad tem ni dvomiti.

Profesor Borght računi kapital, ki je v nemških električnih fužinah naložen, za leto 1896 na 240 milijonov mark. Koncem l. 1898. je znašal isti že 550 milijonov in zdaj leta 1900 čez 600 milijonov mark. Teh je 500 milijonov last 23 velikih akcijskih družb. Iz izvestij teh družb se vidi, da ima kaka družba naročila na 100 milijonov mark vrednosti. Noč in dan se dela, da se ustreza naročnikom. Koliko milijonov denarja je v tem prometu! — V inozemstvu delajo naše družbe. Akcijsko društvo Siemens & Halske dela letos (1901) električne mestne železnice v Turinu, Budapešti, Baselu, Haarlemu, Olomucu, Moskvi, Perugiji, Pekingu, Dunaju, Ljubljani, Rio de Janeiro in v Kopenhagnu. Te železnice je to društvo izvršilo lani v dostih mestih v raznih delih sveta. To nam daje pojem o tem, kaj zamore moderno akcijsko društvo izvršiti. — Zdaj že vozi električni tramway do vznožja Pyramid. Glede razširjenosti električnih podvzetij hodi Nemčija v prvi vrsti. Polovica električnih železnic sveta je v Nemčiji. 1. septembra 1898 je bilo na Nemškem 1500 km električnih železnic. Bilo je 3200 motornih voz in 2100 družih vozov in vкуп za te železnice so mašine in akumulatorji stvarili 40.000 „kilowatt-ov“. (Watt = Product aus Spannung (volt) und Stromstärke (ampere). 500 volt \times 2 ampere = 1000 watt oder 1 Kilowatt). Te številke so se zdatno povečšale. Kakor pa se te električne železnice množijo, pomeni vse to še-le začetek. Zdaj mislijo tehniki na to, da mesta zapustijo ter električne železnice tudi zunaj mest za dalnje vožnje napravijo. Ravno se pripravlja tehnična visoka šola v Berlinu na obhajanje 100letnice. V tem času se je nova struga prometa po elektriki odprla. Tehnična dela ogromno rastejo. Zato pa tudi število dijakov, ki se tehničnim naukom posvečujejo. Na tehničnih visokih šolah v Bero-

linu, Charlottenburg, Aachen in Hanover je bilo l. 1897. upisanih 3000 dijakov.



Kmetijstvo.

Kako bo slovenski kmet bogat?

Ne dolgo temu, da sem nekje čul, ali čital, da so v Afriki ljudje, ki si pripravljajo vsak večer postelj na drugem kraju: nabirajo si namreč vejic, šib, suhega listja in na tem spē. Zjutraj pa zapuščajo ližišče, in hodijo po svoji poti naprej — zvečer pa si zopet pripravljajo drugod postelj.

Ali je to res, ali ni res, nočemo sedaj preiskovati, nam je to vse jednako. Hotel sem vam s tem samo pokazati človeka, ki nima kapitala, ki ga ne bo tudi nikdar imel, ker ne zna, kaj je kapital in koliko kapital velja. Tak človek, kolikor si je nalovil rib, ali nakopal korenik, ali kaj drugega, s tem se je tudi nahranil do sita. Ako mu je kaj ostalo, vrgel je proč. Ako je lačen, gre na lov, zopet gre kopat korenike. Na lovu rabi drevo, da ž njim lovi ribe, ali da ga drevo drži nad vodo — ko je pa z lovom gotov, zapušča vse to in ko je zopet lačen, išče zopet drugo drevo.

Tak človek je divjak. Tak živi od jutra do večera, za dalje ne skrbi. In dokler je človek tak, koliko časa je divjak, toliko časa ne more naprej.

Človek pa, ki noče več biti divjak, dela vse drugače. Tak si nalovi rib, kolikor jih ravno potrebuje. Ali vidite, on ne bo vsega pojedel. On misli tako-le: Jaz bom tudi jutri lačen, a Bog zna, ako bom mogel toliko naloviti, da mi bo dovolj in mi ne bo treba trpeti lakote.

Zatorej pustim nekoliko današnjih rib za jutri in če vjamem jutri premalo, dodam današnje ribe, pa mi bo dovolj. Ako jih pa jutri nalovim dovolj, še boljše, potem mi ostane pa cel porcijon za drugi dan.

Tako delajo ljudje, tako je nastalo vse, kar je danes. Tako so se napolnili koši in žitnice, hlevi in svisla, tako so nastale vasi in mesta. Tako je tudi postala „kultura“ in „civilizacija“. Tako, samo tako, da sebi trga od ust, samo tako more človek brez krivice in nasilstva postati imovit, bogat sam svoj, samo tako, da človek živi vedno v skrbi pripravi si življenje brez skrbi. Tako, samo tako nastaja kapital, ki danes vlada ves svet.

Ali ste to razumeli?

Ali pa znate, kako se zove človek, ki sebi trga od ust, in hrani za jutri. O, gotovo znate! Tak človek „špara“ ali „hrani“. Ali to je tudi res, da vsi Slovenci tega ne znajo. Mnogi znajo samo to, kar jim je od starine ostalo. Da, mnogi Slovenci „šparajo“ tako, kakor miši, ki nosijo žito v svoje jame, mnogi Slovenci ne mislijo nič, kakor tudi miši nič ne mislijo, nego nosijo v jamo, ker jim je Bog dal takov dar. Tako je tudi varčnost ostala mnogim Slovencom od pradedov, od navade.