

nom Nemcem. Denar naj roma torej raje v tujino, na Francosko, nego da bi ostal doma. In Nemci so bili pri temu še za 300.000 kron cenejši nego Francozi. Prihodnjic pa bodo Čehi zopet fetarili, da naj jim država podporo daje. Ali vse se mašuje. Tako je vstal zdaj centralni ravnatelj Kestranek in je javno dokazal, da so se godile pri tej in raznih drugih zadevah med Čehi velike lumparije. Šlo se je gotovim ljudem menda le za "tringelde".

Bojkot pive. Na Stajerskem se je spilo meseca julija za okroglo 36.000 hektolitrov manj piva. Deželi se je s tem odtegnilo čez 72.000 kron na dokladah.

O novih vodnih cestah.

Ravno v tem času opažamo v taboru velike kapitalistične špekulacije in v velikih trgovskih krogih živahno agitacijo, ki dela na to, da se izvede postava o vodnih cestah, ki jo je sklenil državni zbor leta 1902. Obžalovati moramo pri tem, da pomagajo pri tej agitaciji tudi zastopstva in politiki, ki bi se naj raje ne priklopijo tem nameram. Tako se je tudi zgodilo, da se je v državnem zboru sprejel vključ v veliki kanski agrarni večini nujni predlog socialdemokratskega poslanca Daszynskega, izprva v formalnem, pozneje pa tudi v meritoričnem smislu s 184 glasovi proti 86; to se je zgodilo v pretečenem poletju.

Tudi v tem slučaju je posegel osrednji odbor naše kmetijske družbe vmes in sicer s tem, da je zavzel stališče proti nameravani izvršitvi postave o vodnih cestah tako posebno v zadnji seji 14. julija t. l., v kateri se je sprejel predlog gospoda poročevalca člana O. O. Sutterja, ki pravi, naj se od centrale za varovanje gospodarskih in logarskih koristij izdane in od inženerja profesorja Birka spisana knjižica: „Soll der Donau-Oder-Kanal gebaut werden?“ nakupi v primernem številu odtiskov za člane osrednjega odbora in podružnice, da se o tej stvari poučijo. Tudi se je v isti seji na predlog istega poročevalca sklenilo, naj se v družbinem listu ponatisne „Kremser Zeitung“.

Gotovo bode tudi v smislu tega sklepa, če se poda samo na podlagi danega gradiva pregled o celi stvari, seveda v mejah, ki jih stavi prostor, ki nam je dan na razpologo.

Proti temu, da se naša prometna sredstva izpopolnjujejo, nimamo s stališča našega gospodarstva nobenih pomislekov, ker rabi kmetijstvo in domače gospodarstvo prometna sredstva ravno tako kakor druge panoge, n. pr. industrija. Če pa se ravno v tem slučaju ne ravnamo po tem pravilu, imamo pač vzroke, ki nas silijo k temu. Če si natančno ogledamo nameravano vodno cesto ki se naj postavi, opazimo naprej njeno velikost. Velikanski so stroški, ki jih bo (ali bi) stalo to podjetje, ogromne so tudi naloge, ki jih stavijo tukaj človeški podjetnosti razne naravne zapreke in tehnične težkoče. Kolikor moramo danes presoditi ves položaj, bo stalo celo podjetje jedno milijardo kron, to je tisoč milijonov kron (1.000.000.000 K). Velikost te svote

nega časa. Najboljši je za take pogovore čas pred ali po poduku.

6. Na naročila učitelja in šole se morajo i stariši ozirati, ker s tem vtrdijo v deci zmišl za red in pravico. Ako se eno ali drugo ne dopade, naj se ne govori pred otrokom slabo o temu, temveč naj se raje povpraša pri učitelju ali naj se mu piše. To seveda vedno v zaprtem ovitku.

7. Nikdar naj se ne rabi za izgovor za šolske zamude le navidezne vzroke. S tem se zapelje otroka v laž in potem se ni čuditi, ako se laže otrok potem na isti način lastnim starišem.

8. Ne mučite deco razven šolskih nalog še z drugimi pismenimi deli. Uči se v šoli!

9. Kazati treba zanimanje za uspehe otrok s tem, da se pregleda večkrat njih knjige in zvezke. Ali ne zoperstavljajte se pri temu označbam učitelja.

10. Drži svojega učitelja, ki je vložil temelj svojemu znanju, vedno v časti! Stavbe in tako dalje. Drugje stavijo kanale, da uravnajo reke in preprečijo povodnji, ali da pridobijo več rodovitne zemlje, kakor so delali stari

si lahko predočimo, če pomislimo, da bi s to svoto v kronah lahko naredili pot, dolg 23.000 km ali več ko polovico zemeljskega obsega. Pomislimo lahko tudi, da tehtja v zlati vrednosti ena milijarda kron 3000 meterskih stotov (v zlatu), da bi torej ta množina znašala več ko polovico vsega zlata, ki se je leta 1907. pridelalo na celi zemlji. Toliko denarja ni razen Francoske, ki je morala leta 1870/1 plačati Nemčiji jedno milijardo vojne odškodnine, plačala ali dovolila naenkrat še doslej nobena država. Tudi danes najvažnejši kanali niso stali toliko, kakor bi stal ta avstrijski kanal. Sueški kanal, jedna najvažnejših prometnih zvez za mednarodno brodarstvo, je dolg 160 km. in je stal vključ različnim težkočam in zaprekam le 480 milijonov mark; Cesar Viljelmov kanal, ki je dolg 75 km. je stal 156 milijonov mark; panamski kanal, ki, kakor znano, reže centralno Ameriko in veže obe veliki svetovni morji, bo dolg 75 km. in ne bo stalan 720 milijonov kron. Celo sibirski železnice, ki je dolga 6485 km, je stala do Vladivostoka le 932 milijonov mark; stroški za drugo, potrebno in nameravano progno pa so proračunjeni le na 157 milijonov rubljev.

Z nameravanim kanalom med Donavo in Odro — in o tem govorimo takaj v prvi vrsti — ki bi bil dolg 270 km. bi imeli seveda najdaljši in najdražji kanal na svetu. K temu pa še pride navsezadnje, da bi nameravana milijarda niti ne zadostovala. Naknadne zahteve so navadno večje kakor pa v proračunu za stavo določena svota. To je bilo ob svojem času tudi vzrok, da se je panamski prekop ponesrečil. V Rimu nameravajo postaviti spomenik kralju Viktorju Emanuelu in so izprva določili zanj svoto 8 milijonov. Kmalu pa so morali doplačati nadaljnjih 11-5 milijonov in sedaj dvomijo, al bo skupna svota 30 milijonov zadostovala.

Razen tega se moramo ozirati tudi na to, da bo kanal odtegnil poljedelstvu mnogo zelo rodovitne zemlje, ne kanal sam, ampak tudi zemlja, ki se bo ob njem nasipala, različni jezi, Egiptčani, s kanalom med Donavo in Odro pa bomo dosegli ravno nasprotno. Ali vsi ti pomisleki ne smejo veljati več, kakor hitro se pokaže, da daje kanal dobiček in da zadostuje vsem prometno tehničnim zahtevam, ki se stavijo vanj. Zdi se nam pa, da se ravno vsi merodajni krogi bojijo odgovora na to vprašanje. K tem spadajo v prvi vrsti merodajni dunajski činitelji. Sanjarijo o tem, da bo mesto Dunaj na ta način dobilo luko, kakor Hamburg, če ne celo kakor London ali novi York, ne pomislijo pa pri tem, da ne moremo priti na severu in vzhodu izven mej naše države v vode.

Tudi se ne ozira nihče na to, da znašajo petodstotne obresti od ene milijarde 50 milijonov kron na leto. Torej bi moral ta kanal vreči na teden jeden milijon dohodkov. Ker pa bo v njem voda stala in ne tekla, zaradi tega pa pozimi zmrznila, bi se moralo v času, ko je kanal prost za vožnjo, torej po leti, zaslužiti na teden dva milijona kron. Na to pa niti misliti ni. Sueški prekop, skozi katerega morajo ladje voziti in ki ima jako visoke tarife, ima seveda vsako leto 60 milijonov čistega dobička; Cesar Viljelmov kanal pa le 2 milijona 420.010 mark. Pri kanalu med Donavo in Odro, ki bi glede dolgoti prekašal najdaljše na svetu za 100, celo 200 km. na dolgoti, pa bi bili stroški še neprimerno večji, ker bi moral imeti nič manj ko 33 jezov in celo armado uradnikov in delavcev. Torej lahko z zavestjo rečemo, da se pri njem ne bo moglo govoriti o kakem obrestovanju, pač pa o neprestanem primanjkljaju.

Tudi je zelo dvomljivo, ali bo kanal dosegel v prometu kak uspeh. Za promet bi prišel v prvi vrsti premog v poštev. A ravno v času, ko se ga največ rabi, to je po zimi, se bo znalo večkrat zgoditi, da bodo željno pričakovane ladje kje gori na Moravskem zamrznile in da ne bodo mogle naprej. Ravno zaradi tega, ker so kanali v prometu zelo nezanesljivi, so več kje že narejene kanale, ki so stali velikanske svote (n. pr. Ludvikov kanal na Bavarskem, Dunajsko-Novomeški kanal), vedno bolj in bolj zanemarjali in začeli ob njih staviti železnice, ki so ceneje in ki mnogo več opravijo. Izračunili so, da preteče ladja v kanalu v eni uri le 3 do 7 km, torej toliko kakor navaden voz.

Vrhu vsega tega pa je kanal popolnoma nepotreben, ker gre skoro 300 km tik ob severni železnici, ki jo jo država pred kratkim kupila. V najugodnejšem slučaju nam lahko služi za to, da dela železnici konkurenco, kar pa bi imelo le tedaj smisel, če bi železnica bila še v privatnih rokah.

Če se oziramo nazadnje še na dejstvo, da mora kanal iti naprej skozi 16 zapornic, da pride 80 m visoko in da mora potem iti zopet skozi 17 zapornic, da pade nato 78 m, da bi se s hrabe za te zapornice lahko večkrat pokvarile in poplavile s svojo vodo polja in da bi se z vodo, ki se rabi zanje, preveč izsušila zemlja okoli kanala, če pomislimo nazadnje, da bi rabila ladja do Dunaja šest dnij, potem nam pač ni treba navajati nadaljnjih vzrokov zoper ta kanal. Sedaj je naloga agrarnih poslancev, da se ravnajo v tej stvari po navodilih, ki jih je osrednji odbor naše domače kmetijske družbe v tej stvari izrazil.

Klerikalci in ljudska šola.

Naši klerikalci se delajo vedno za največje prijatelje ljudstva. Ali tisto, kar ljudstvu koristi, sovražijo in mu nasprotujejo z vsemi močmi. Klerikalci hočejo ljudstvo vedno v neumnosti obdržati in zato so tudi nasprotniki ljudske šole in obenem učiteljev. Naši učitelji po Slovenskem so žalibog še dostikrat pod farsko komando. Oni podpirajo klerikalce kakor Korošca in nazadnjake kakor hofrata Ploja.

V sledečem hočemo navedeti par izrekov, kako mislijo politikujoči farji o šoli in učiteljih.

Stolni kapitular Haffner iz Mainza je dejal na katoliškem zboru: „Bestije, samo bestije pridejo iz današnje šole.“

Klerikalni list „Fränk. Volksblatt“ je pisal: „Šola je kužna bula na državnem truplu.“

Župnik Lukas v Dalkingu je rekel, da je šola isto, kakor opium na Kitajskem.

Župnik Leyser je dejal, da je vso učitelstvo ustaškega mišljenja.

List „Landbote“ je pisal: „Učitelji so podobni Herodesu, ki ni imel niti sledu človeškega srca v truplu. Kakor pijavke izpijejo počasi otroku vero iz srca in ga zapeljejo v smrtne grehe.“

Škof Aixner v Brixnu je dejal: „Šola je prinesla posurovljenje otrok. Povečala je zločine, mesto da bi dvignila pravost.“

In tako naprej... Vse je šola kriva, vse učitelj! Slovenski učitelj vidijo zdaj, kakšne namene imajo njih duhovniški prijatelji!

Dopisi.

Sv. Trojica v Halozah. Veselo se je v naše kraje peljati, ker so vinogradi posebno letos lepi in trgatve bode hvala Bogu dobra. Žalostno pa je, kadar se pelje domu ponoči, ko človek ni varen napada od nekaterih smrkolinov. Na praznik Marije 8. t. m. se je peljala neka mestna družina domu ob 8. uri zvečer. Tam so se zbrali tisti razbijaci in so hlapca pretepli, iz voza trgali, tako, da je moral s konji pobegniti v drugo gostilno k Mariniču; tudi tam ni bil varen te bande, zopet je nastal hud napad na hlapca, gostilničar Marinič je bil primoran gostilno zapreti, da se je rešil teh fantalinov. Kako nam je še nadalje znano, se je godilo tudi večim potujočim kmetom kaj sličnega, ko so se peljali od Božje poti domu. Mi opozarjamo oblast na te razmere in zahtevamo, da se da človeku ponoči mir in da se taki ptiči vtaknejo pod ključ.

Ljutomer. Znanemu prvaškemu advokatu Karleku se majejo tla pod nogami vedno bolj in opravičeno se bojimo, da ga bodo začele kmalu celo žgati. Tukaj se govori javno, da je moralni sfrčal že davno z Ljutomera, da je postal nemogoč in da bi moral pobrati šila in kopita, če ima sploh še kaj stanovske časti in značaja. Saj pa o njegovem nastopanju in njegovih dejanjih ne more drugače biti! Tej diki človeštva je dobro znano na kaki stopinji stoji njegov ugled; vendar pa se ne zmeni za glas ljudstva, spoštovanje uradništva in javno sodbo, marveč se krčevito oklepa še zadnjih snih vejic in ima za vse le gluha ušesa, ker je kot skrajno duhovita in brihtna glavica prepričan, da drugod ne najde take dobre molzne krave in povrh še