

vseh drugih rečeh, ko eden trdi belo, drugi črno, tako je tudi tukaj: resnica je v sredi. Sploh je gotovo to, da kuhinjska sol ima zdatno gnojno moč, če se z njo o pravem času in o pravi razmeri pognoji pravo zemljišče.

Kuhinjska sol prav za prav ni gnoj, ker sama v sebi nima gnojivne tvarine, kakor jo ima na priliko živinski gnoj, mešani gnoj itd., al sol, če pride v zemljo, razkroji gnojivne stvari, ki jih ima prst in v njivo podorani gnoj v sebi, da jih potem rastline lože v-se vzamejo.

Če premalo soli vzameš za gnojenje, ne boš z njo nič gnojl; če pa soli vzameš preveč in ne gnojiš z njo enakomerno, boš rastlinam le škodoval. Prava mera je ta, da na en hektar zemljišča se vzame 130 do 180 kilogramov, ali na 1 oralo $1\frac{1}{2}$ ali 2 centa kuhinjske soli.

Če v zemlji ni prav nič tacihi stvari, od katerih bi rastline živeža dobivale, se ve da, sol potem nima nikakoršne moči; tukaj zamore le pravi gnoj koristiti.

Izvrstno dobro dela sol na tako imenovanih kislih, z mahom obraščenih senožetih; že drugo leto, ko se je senožet s soljo pognojila, je bil ves mah pokončan in nova lepa trava je rastla tam, kjer je prejšnje leto še mah bil; malokaterikrat pa že v prvem letu pokaže sol svojo gnojivno moč.

Da sol dobro raztopljen v zemljo pride, je treba, če le mogoče, gnojiti z njo, ko zemljo sneg pokriva; če hoče kmetovalec s solnim gnojenjem pravo zadeti in zabraniti, da preveč soli ne pride na eno mesto, naj sol pomeša s prstjo in tako pomešano raztrosi po polji.

Veliko hvalo soli pripisujejo skušnje za to, da rastline bolj ali manj obvaruje škode po mrazu, vročini in mrčesih in da na njivah se soljo pognojenih se riža žita ne loti.

Tudi se je gnojenje s soljo dobro skazalo pri lanu in konopljah, pri grahu in raznoterem sočivji.

Tudi trdijo, da prav dobro tekne sadnemu drevju, če se mu z nepremočno solno vodo pozno v jeseni in pozimi priliva; pravijo, da takemu drevju tudi hud mraz ne škoduje.

Nikar gnoja pred zimo v malih kupih spravljati na polje!

Ni ga slabejega gospodarstva, kakor je to, če se gnoj pred zimo na polje vozi in tam v majhnih kupih ležati pusti. Tudi če se taki kupčki gnoja pokrijejo s zemljo, se potem ne odvrne škoda. Dokler zemlja zmrzuje, ostane gnoj kakoršen je bil; kedar pa nastopi južno vreme, začne gnoj vreti in najbolj redivne tvarine izhlapijo iz njega. Med tem pa redivna gnojnica njegova v zemljo steče in le take majhne kraje rodovitne ali prav za prav prerodovitne stori. Priporoča se sicer o takem slučaju, naj se na teh mestih zeló pognojena prst izkoplje in po njivi razmeče; al to je le majhen dobiček za veliko škodo; sicer tako delo tudi prizadene precejšnjih stroškov. Najbolje je po takem, če že gnoj mora po zimi na polje priti, ga na bolj ravnih njivah precej razmetati, na hribovske njive pa še le takrat gnoj pripeljati, ko je zmrzlina v zemlji prestala in se gnoj more precej podorati.

Želeti bi bilo, da bi vsak gospodar vsaj nekoliko temeljite vednosti imel o tem, kaj je gnoj in kako gnoj svojo gnojivno moč ohrani, kako pa jo izgubi, sicer sam sebi na očitno škodo dela, pa vendar še misli, Bog vedi, kako dobro da zna gospodariti, če tudi tako dela z gnojem, da izpuhti iz njega vse, kar prav za prav je duša gnoja, in potem mu ostanejo le prazne bilke.

Narodno-gospodarske stvari.

Grof Andrassy in pa Turške železnice.

Spisal Fr. Potočnik.

Vse politične stranke so danes enoglasnega prepričanja, da je Andrassyeva politika cislajtanski Avstriji v neizmerno škodo. Pustimo pa narodno politiko na stran in ozrimo se na materialne interese, in sicer v prvi vrsti, kako ogromno škodo trpi in bode trpela Avstrija o zadevah železnic, ako magjarske nakane o tej zadevi obveljajo.

Razvoj najvažnejšega dela komunikacij nove dobe, to je, razvoj železnic, ki je v drugih deželah Evrope zadnjih deset let znamenito napredoval, nima v Avstriji še tistega vspeha, katerega bilo bi želiti na korist državi in gospodarskemu napredku. Današnji čas imela bi ena prvih in pglavitnih nalóg ta biti, da se odločno na to dela, da bi se železnice do naše jugovzhodne meje in čez to mejo zidale v ta cilj in konec, da se zahodna in centralna Evropa zveže s črnim in egejskim morjem. Če pa po eni strani pomislimo to eminentno potrebo, na drugi strani pa prečudni sedanji položaj, da, če kdo danes iz Avstrije v bogate jutrove dežele popotovati ali kupčevati hoče, nima razen morja in Donave druge poti, nego železnico čez Galicijo in Rumunijo do Varne. Tudi neizvedenec mora priznati, da ta pot ni naša najkrajša pot ne do Črnega, ne do Egejskega morja, ne do Carigrada, ne do Soluna.

Kdo pa je kriv, kdo ovira, kdo zadržuje nadaljevanje Evropskih železnic na najkrajši poti v Orient? Človek bi mislil, da kriva tega je Turčija, od katere tako ali tako nič dobrega ne izhaja. Al, kakor bo to iz sledečega očitno, to ni res. Tužnega srca moremo reči, da v domači državi imamo protivnika vsemu temu in da vse le ovira magjarska sebičnost, katero že šest let grof Andrassy zastopa.

Že leta 1870. ste se Avstrija in Turčija o orientalnih železnicah pogodili. Namen te pogodbe je bila zveza Avstrijskih in Rumelskih železnic čez Bosno s priklepom pri Hrvatskem mestu „Novi“. Reklo se je takrat, naj Turčija železnice zida iz Carigrada in Soluna čez Mitrovico, Novi Pazar, Sarajevo, Banjoluko do Novi, in če se to zgodi, bode Avstrija nemudoma železnico od Karlovca do Novega dovršila. In zgodilo se je, kar nikdo pričakoval ni: Turčija se je pogodbe strogo držala. Baron Hirsch je kot podvzetnik od Turške vlade prevzel nalog dovršenja vseh Turških železnic in vsled Avstro-turške pogodbe 1870. leta je stavbo železnic na treh krajih, namreč od Carigrada proti Filipopolju, od Soluna proti Mitrovici, od Novega pa proti Sarajevu tako urno začel, da je železnica od Novega do Banjeluke o 18 mesecih bila gotova.

Kaj pa Avstrija? Žalibog, 1870. leta se o zadevi železnice „Karlovec — Novi“ ni nič zgodilo, čeravno se je glavna direkcija južne železnice v imenu delničarjev zavezala, to le 70 kilometrov dolgo črto nemudoma na svoje stroške brez državne pomoči dovršiti. Znan je nam Kranjcem trud treh konzorcij zarad Dolenške železnice iz Ljubljane do Karlovca. Ako bila bi Avstrija oni čas pogodbe, katero je 1870. leta s Turčijo sklenila, vestno držala, — ako bi se bila oni čas železnica iz Ljubljane do Karlovca, in od tod do Novega privolila, bi zahodnja in centralna Evropa danes najkrajšo železnico do Egejskega in Črnega morja imela.

Al, žalibog! stvar se je vse drugače zasukala. 1871. stopi namreč Andrassy na krmilo vladno, in s