

vinjan, tolmačijo se je ta sklep sploh tako, da je to železnico smatrati le delom one proge, ki naj bi vodila iz Logatca ali Postojine na Krajskem v Gorico in Červijan, in da more dežela na vspehe v železniškem pogledu v smêri od Vstoka na Zapad računati le tedaj, ako se zgradi vsa ta črta. Ta misel se izraža dokaj jasno v poročilih železniškega odseka v stenografiškem zapisniku deželnega zbora goriškega od leta 1891/92 in v razpravah deželnega zbora od leta 1892/93.

V tem zmislu je deželni zbor goriški v seji 12. aprila 1892. dovolil podpore iz deželnih sredstev za jedno za gradnjo želenice Tržič-Červinjan in za gradnjo lokalne železnice Gorica-Ajdovščina (del proge Ajdovščina-Postojina ali Logatec pada v obsežje Kranjske). Deželni odbor goriški je dal napraviti načrte in proračune za progo Gorica-Ajdovščina, čemur je letu 1893. sledilo komisijonalno pregledovanje črte. Ne nedostaje torej družega, nego zagotovljenje se strani države, da se pripravi tej toli važni obmejni pokrajini zveza z notranjostjo države in da se s tem pride v okom naraščajočemu božanju teh krajev.

V vipavski dolini je že sedaj zaloga sadja v Avstriji! Ista prideljuje nadalje mnogo izbornega vina in zgodnjega sočivja, koji pridelki se izvažajo na vse strani. V dolini je še raznih drugih pridelkov, industrijskih podjetij, ki pa ne vspevajo vsled pomanjkanja cenih občevalnih sredstev, ozirom se ne morejo izvesti. Tudi razsežnim erariškim trnovskim gozdom, gozdnim kompleksom grofa Lanthierija in velikemu delu Windischgraetzovih gozdov v Hrušici, kakor ne manje občinskim gozdom na Nanosu z njih velikim oddajanjem lesa za trgovino, kurjavo in zidanja, donesla bi viparska železnica novih prilik za razprodajo, železnici sami pa velikih dobičkov. Ako bi ta plodna in od Boga blagoslovljena dolina imela svojo železnico, povspela bi se hitro na nenadejano stopinjo razvoja v prid državi in nje lojalnemu prebivalstvu.

Občine vipavske doline in nje zastopniki so vedno uvidevali potrebo železnice in že leta in leta dokazujejo to vladi s peticijami in prošnjami, oziroma interpelacijami. in prepričevalnimi govori v parlamentu in v deželnem zboru, ter se ne plašijo ne truda ne stroškov, da bi prepričali vladu o koristnosti te proge. Bivši trgovinski minister grof Wurmbrand je, v odgovoru na neko interpelacijo v poslanski zbornici dne 2. junija 1894., sam pripoznal koristnost te železnice ter je obljubil, da skoro odloči o tem načrtu. Zastopniki vlade so obetali opetovano, da vsprejmejo železnico Gorica-Ajdovščina v vrsto onih lokalnih železnic, kojih gradnjo bode zagotoviti čim preje, ne da bi bili uresničili svoje obljube.

Koristnost in potreba železnice po vipavski dolini je zadostno dokazano po razpravah v deželnem zboru goriškem, po mnogih ulogah deželnega odbora, po različnih peticijah, interpelacijah in resolucijskih

predlogih, kakor tudi s tem, da je dež. zbor goriški dovolil 100.000 gld. k stroškom gradnje: ne treba torej družih dokazov v to. Ne smemo in ne moremo molče prezreti okolnosti, da je vlada prepričala zgradnjo tramvaja Gorica-Ajdovščina, da je preprečila zgradnjo manj drage lokalne železnice z ozkim tirom po istej črti, da je zahtevala normalni tir in se sedaj plaši razmerno malih stroškov, dočim se ne plaši nobenih žrtev za manji furlanski del dežele. Furlanom je vlada z 1 1/2 milijonom zgradila pasivno železnico; za namanje tržiške ravani je dovolila nad jeden milijon; za gradnjo tramvaja je obljubilo nad jeden milijon. Ubogo slovensko prebivalstvo Primorske, ki sestavlja dve tretjini skupnega prebivalstva in ki plačuje krvni davek, bi tudi rado prejelo enkrat kak dokaz o dobrohotnosti in naklonjenosti vlade. Državi zvesto slovensko prebivalstvo pričakuje od vlade dokaza, da ono na Goriškem ni določeno v politiško in gospodarsko pogubo, in tak dokaz bi bil zagotovljenje vipavske železnice Gorica-Ajdovščina v tem zasedanju.

Po „Reichsposti“.

Obrtnijske raznoterosti.

Divji kostanj se rabi zelo pri izdelavi lesnih mozajikov, ker se da lepo razrezati. Tudi knjigovezi rabijo tanke deščice iz divjega kostanja, ker imajo nekaj svilen svit in se morejo primerjati s satinskim lesom. Posebno je pa zaradi svoje lepe barve, fine teksture, primerne trdosti in ker se malo namoči, primeren les za rezlarska dela. Kar se tiče finosti in enakosti, more se primerjati brezovemu lesu, vendar je mnogo mečji. Samo nekoliko je trji, kakor lipovina. Les divjega kostanja se svež, razreže na plate, da ne dobi neznatne barve. Hrošči ga ne razjedajo. Rabiti se pa sme le suh.

Nove vrste strehe. Naredi se streha, ki je le malo nagnena. Deske se prevlečejo prav na tenko z ilovico, da se zadelajo vse razpoke. Na ta omet se pa dene prava strešna masa, ki se naredi iz šote, kotrana in kakega lepila, jeden meter na debelo. Ta masa se z gorkimi lopatami pogladi. Tako dobimo trdno streho, ki ne poka, kakor streha iz lepenk. Stare strehe iz lepenk se tu lahko popravijo, če se z omenjeno snovjo prevlečejo.



Ose in grozdje.

Občna sodba je, da so ose škodljive grozdu. Mnogi vrtnarji zmatrajo ose za najškodlivejše živali. Grozdje in sadje obgrizejo in so pri tem še tako prebrisane ali pa tako hudobne, da se lotijo le najboljšega sadja. Pazni opazovalci so pa že prišli do drugačnega prepričanja. Ose se ne lotijo nobenega celega sadu, temveč samo tistih, katere so že načeli tiči, polži ali pa mrčesi, ali katero je napokalo od vročine ali dežja.

Le opazuj ose ali pa čebele, ki pridejo na vinsko trto. Hitro bodo preiskale vse grozde, če je kateri kaj napačen ali obgrizen. Če čebele ali ose kak grozd posebno obirajo, ga preišči. Gotovo ima kaj poškodovanih

ali gnilih jagod, katere odstrani, da se gniloba ne bode razširjala. Iz povedanega je vidno, da ose niso škodljive živali in da ni opravičeno jih preganjati. Celo koristne so v tem oziru, da nam pokažejo, kje je poškodovano sadje, da ga odpravimo.

Treba je pa preganjati druge sovražnike vinogradov, to je nekatere ptiče in polže. Izmej ptičev so najbolj škodljivi za vinograde kosi, ki z nenavadno hitrostjo obirajo grozdne jagode. Polži pa vse oblazijo in obgrizejo. Nobenega sredstva pa ni, da bi se moglo grozdje popolnoma zavarovati proti tem sovražnikom.

V posamičnih brajdah se je skušalo grozdje oviti s konjsko žimo ali papirjem, ali vsled tega grozdje slabo dozori, ker solnčna gorkota ne pride do njega. Rabijo se tudi cunje kot strašilo za odganjanje ptičev. Ptiči se morda malo boje, ali polži pa za takimi cunjami najdejo še le prav ugodno zavetje.

Za večje vinograde pa seveda take priprave niti niso porabljive. Ne pomaga nič družega, da se polži in škodljivi tiči po možnosti pokončajo. Posebno francoski vinogradniki so se že davno prepričali, da je treba te sovražnike vinogradov na vso moč preganjati. Polže večkrat polovimo, ako po vrsti mej grede, ali v vinogradu mej trte položimo zvitke slame. Po noči gredo polži v zvezke slame, ter jih potem oberemo in pokončamo. Posebno moramo varovati pred polži grozdje, katero mislimo celo prodati. Če polži jagode obgrizejo, ni več grozd za prodaj.

Seveda bolj previden je treba biti pri preganjanju tičev. Tukaj je treba vselej dobro pomisliti, če dotični ptič napravi več koristi ali več škode.

Kmetijske raznoterosti.

Pridelava peščene lucerne se priporoča za kraje, koder modra lucerna ne vspeva, za lahko bolj peščeno zemljo. Peščena lucerna ne raste tako hitro, kakor modra in se zato nekaj manjkrat kosi. Kot kрма je manj sočna, torej ni za zeleno poklado. Listje te lucerne je manjše, steblo tenko, a navadno gostejše. Suha je boljša nego modra lucerna. Sejati se mora koncem aprila ali v začetku maja. Na jeden hektar naj se poseje 30 do 40 kilogramov semena. Seme je navadno dražje, kot seme modre lucerne, zato je večkrat pomešana z rumeno deteljo, zato je dobro dati seme preiskati kakšnemu kmetijskemu preskuševališču. Seje se navadno mej oves, proso ali ječmen.

Za rejo so najboljši prešički, ki se store pomladi. Take živali najlepše in najmočnejše izrasto.

Poučni in zabavni del.

Zgodovina voznje po Misisipiju.

Neka knjiga, ki je nedavno izšla v Zjedinjenih državah, podaja med drugim nekaj precej zanimivih podatkov o voznji po Misisipiju. Takole približno govori:

Z voznjo se je pričelo pri New Orleansu. Še predno se je kupčija popolnoma razvila ob srednjem delu reke,

povspela se je v kupčiji ob jednom tudi reka Ohio. Do leta 1778. tudi ta reka ni posebno posredovala kupčije, toda pozneje je nastala redna kupčija v zvezi s spodnjim delom Misisipijevim. Mesto Pittsburg je postalo glasovito kupčijsko mesto. Leta 1811. iztesali so tu parnik, kateri je taisto leto prvič potoval in sicer proti jugu. Parnik „Orleans“ (tako se je namreč poslednji imenoval) je došel do mesta Orleans 10. januarja l. 1812. V teku prihodnjih deset let so iztesali v Pittsburgu nič manj kakor 30 parnikov, ki so skupno tehtali 5689 ton. Prvi parnik ki so ga delali v Louisville je bil dokončan l. 1815. in je dobil ime „Kentucky“. L. 1818. naredili so v Cincinnati štiri parnike, v Louisville štiri, v Pittsburgu pet in v Wheelingu jednega. Od l. 1820. do časa, ko je nastala meščanska vojska, se je kupčija s pomočjo ladij močno razvila. Na vrhunec svojega blagostanja pa je dospela od l. 1840. do l. 1859. Tedaj je bila dežela že precej obljudena, železnice pa niso imele še tedaj taiste vrednosti, katero imajo sedaj.

Trgovcu Lac ledu je mesto St. Louis jako dopadlo, ker se mu je zdelo ugodno za kupčijo s kožami. Zategadelj se je pozneje naselil v tem mestu. Štatistika v teku šestnajst let pred l. 1805. poroča, da je vredno kož, katere so tu nabirali, znašala vsako leto do tri tisoč sedemsto in petdeset dolarjev. Mesto St. Louis štel je tedaj okoli 1500 duš. Polovica prebivalstva pečala se je med letom z lovom na živali, od katerih so pričakovali kože. L. 1810. štel je mesto 1600 duš, l. 1830. 5852, l. 1840. 16.469. Prvi parnik „Antilope“ je na svojem preiskovanju reke Misisipija priplaval v to mesto l. 1817. Leta 1845. zbralo se je osem meščanov, da poročajo o kupčijskem stanju mesta St. Louis. Med drugim omenjajo, da se je ustavilo l. 1845. v st. louski luki 2050 parnikov, s skupno težo 358.045 ton in 3640 čolnov. Iz med teh parnikov prišlo je 250 iz New Orleansa, 406 iz raznih postaj ob rekah Ohio in Tenesi, 298 iz postaj Illinoisovih, 643 iz postaj Misisipijevih, ladije „Altonske preme“, tako tudi 740 iz postaj ob Misouriju in 204 iz družih reških postaj.

Prvi parnik, ki je preplaval gornji del Misisipija do trdnjave Fort-Snelling se je imenoval „Virginija“. Ta je prišel do Fort-Snellinga začetkom maja l. 1813. Od l. 1823. do 1844. vozila sta tako daleč samo dva ali k večjem trije parniki, ki so plavali po gornjem Misisipiju, prinašali so živež indijanskim kupčevalcem in vojakom, ki so stanovali v Fort-Snellingu. Iz tega se razvidi, da so bili parniki velike koristi, kajti čolni so potrebovali navadno 60 dnij od St. Louisa do Fort-Snellinga.

L. 1844. se je dežela v prebivalstvu zdatno pomnožila, tako, da so ustanovili redno voznjo s parniki. Prvi parnik, ki se je rabil v ta namen, je bil „Otte“, kateri je vozil med St. Louisom in St. Paulom. L. 1851. vozili so že tuji parniki proti Minnesoti, prihodnje leto je neki drug parnik že redno vozil. L. 1853. je bila kupčija že tako močno razvita, da so rabili poprečno jeden parnik na dan.

„Am. Slov.“