

katerem bodo tudi delavci imeli svoje zastopnike. Najvažneje je, da se s sklenenim zakonom nekoliko razširja delokrog obrtnim zadrugam. Sedaj je vsaj nekoliko upanja, da se bodo mogle razvijati te naprave.

Obrtni kredit. Poslanec dr. Menger je v državnem zboru opozoril vlado, da bi lahko poskrbela za cenejši kredit obrtnikom. Naročila naj bi poštni hranilnici, da denar posojuje posojilnicam. Poštna hranilnica ima denar na jako nizke obresti, in bi ga tudi posojilnicam proti zmernim obrestim posojevala.

Kmetijstvo.

Železnice proti prekupcem.

Kakor naši kmetje, tako se pritožujejo tudi angleški poljedelci, da je železnica za njihove pridelke predraga. Prekupci požre ravno vsled tega mnogo preveč. Angleška zemlja ima vrh tega veliko pristanišč. V ogromnem številu prihaja po morju blago vanjo in tekmuje z domačimi pridelki.

Zato je umljivo, da se tudi angleški poljedelci, oziroma poljedelski najemniki živo potegujejo za to, naj se železnice poddržavijo, da se bode potem vožnja za blago v ceni znižala. Angleške železniške družbe niso vesele take, vedno silnejše agitacije. Nedavno jim je velika vzhodna železnica — Great Eastern Railway — pokazala pot, po kateri si morejo zopet pridobiti srca poljedelskega stanu. Ta železnica je namreč nastopila sama v boju proti prekupcem in je to ulogo sama prevzela. Socijalno in narodno-gospodarsko se nam zdi ta pojav tako važen, da si ga moramo posebej ogledati.

Imenovana železnica je izposlovala, da so se poljedelci, zlasti živinorejci, mlekarji in zelenjadarji vpisali pri nji v to odločene pôle. Železnica je dala te pôle v tisek in jih je v obliki lične knjižice razdeljevala zastonj ali pa k večjemu za svojo ceno londonskemu občinstvu. Tako je mogoče jemalcu stopiti naravnost v zvezo s proizvajalcem in prekupci so vdarjeni.

Železnica pa ni preskrbela samo imenovane zveze, marveč vsak jemalec blaga, ki je vstopil v dotiko s kakim poljedelcem, omenjenim v železnični knjigi, dobi naročeno blago sveže in kmalu na svoj dom. Železnica ima mnogo voz za blago, s katerimi je vozi iz mesta na kolodvor, te vozove vporablja pri svojem posredovanju.

Da še bolj postreže poljedelcem svojega okrožja, jim prodaja prilične zaboje po izredno nizki ceni. Sama jih izdeluje v ogromnem številu in tako jih lahko za mal denar oddaja. S tem zmanjša pošiljanju stroške in tem bolj pomaga poljedelcu. Vrh vsega tega je pa nastavila železnica še manjše cene za vožnjo, ker ima sedaj vožnje več in je lepo urejena; tudi manjše pošiljatve so cenejše.

Koliko je s tem pomagano proizvajalcem, more presoditi le tisti, ki pozna ogromni London in ve po tem, kako lahko vlogo imajo prekupci, da derejo oba, mej katerima posredujejo. Zato ni čuda, če čujemo, kako izvrstno se ponaša poskus imenovane železnice.

Sicer pa ni ta železnica jedina na Angleškem, ki se

ne smatra samo za mrzlo posredovalko v prometu. Tako na pr. velika Midland Railway — srednjezemsko železnica — izdaja zapisnik vseh kmetovalcev svojega okrožja, ki so pripravljeni vsprejeti goste za poletno dobo. S tem ne prevaža samo oddiha željnih meščanov, marveč jim posreduje tudi pri stanovanju.

In pri nas? Južna železnica ima pač tudi neko agentsko opravilo, toda to se tiče samo nje same. V svoja letovišča, v svoje hotele pač izvablja ljudi, a da bi imela tudi kako višjo gospodarsko nalogo do ljudstva, mej katerim si služi denar, o tem ni ne sluha ne duha.

Navedli smo lepi vzgled nekaj uprav zato, da tem bolj čutimo, kako slabo so v socijalnem oziru urejene naše železnice; nekaj pa zato, da se razvidi, koliko bi se dalo doseči s pametno preosnovo teh velikih gospodarskih žil.

Sedaj se posvetujejo na Dunaju o kmečkih zadrugah. Dobro! Toda tla, na katerih bode mogla delovati zadružna organizacija, morajo biti pripravljena; pred vsem morajo imeti zadruge priložnost razviti svoje trgovno delovanje tako, da bodo mogle stati kot ravnopraven tekmeec veliki trgovini in velikemu obrtu nasproti. V tem oziru je treba preosnove železničnih cen in železničnega delovanja in skupne zadružne vladne banke.

Seveda samo s poddržavljenjem železnic bi ne bilo ničesa doseženega, dokler bode vlada smatrala železnice le za objekt, s katerim se dela dobiček in gledala k večjemu na to, da se povzdigne velika obrtnija. Naše železnice pač dovoljujejo velike olajšave velikim podjetvom, in s tem še škodujejo malemu kmetu in obrtniku. Tudi lastniki ogromnih veleposestev si znajo za svoje pridelke že izposlovati razne ugodnosti, naj se gre za izvoz lesa, žita, piva ali sladorja izdelanega pri njih graščinah. Samo na malega kmetovalca se ne ozira. Gospodje v ministerstvih imajo tudi vse premalo pojma o težnjah našega malega kmeta. Velika napaka je pa, da povsod prevladuje velik birokratizem, ki se ne ozira na ljudske potrebe in sploh nima pravega pojma za zdravo narodno gospodarstvo. Treba bode še marsikaj premeniti, predno se bode doseglo kako zboljšanje. Glavna napaka je pa, da naš kmetijski stan ni organizovan.

Mnogi poslanci, ki zastopajo koristi občine, ima kaj malo pojma o potrebah našega kmeta. Pri izbiranju poslancev se na vse drugo gleda, le na to ne, če tudi pozna položaj narodnega gospodarstva na kmetih. Tak poslanec ima pač lahko kak govor, kako je zadolženo kmetско posestvo, kar to najde v statističnih izkazih, a kako bi se kmetu pomagalo, o tem pa nima najmanjšega pojma. Zato je treba gledati, da v državni zbor pride več mož, ki bodo kmetijske razmere dobro poznali, imeli pa tudi potrebno splošno narodno-gospodarsko omiko, in pa da se mej poslanci kmetških občin v državnem zboru napravi kaka zveza. Prva stvar je torej, da se v tem oziru zboljšajo parlamentarne razmere, potem pride vse drugo. Dober parlament bode vplival tudi na upravo. Dokler pa tega ni, najboljši nasveti ne bodo ničesa pomagali.