

množi⁶, kmalo več govorili, je namešana s 3 ali 4 deli vode (sama bi prehuda bila), posebno dobra polivka tistih kupov, kjer se mešani gnoj (Compost) napravlja.

Obertnijske čertice.

Voda v službi človeški.

Po Karl Müller-u.

„Bodi služabnica moja!“ je rekel človek vodi.

In voda je postala služabnica njegova. Goniti je začela malin, da je mlet žito, kar je zlo težavno nekdanj gospodinja z žerno (ročnim mlinom) opravljala. Kmalo je začela voda tudi žagati dilje, pahati rudo, prešati olje in več tacihi teških del opravljati, s kterimi se je nekdanj le roka človeška trudila. Voda je človeka oprostila velicih in mnogoterih težav, ker je nekdanj sam mogel biti mašina.

Voda je jela goniti veličanske prejnice, papirnice in mnogo drugih fabrik, v kterih se je človek poprej nameštin trudil. Kar se je nekdanj na statvah počasi, različno in drago delalo, se s pomočjo vode, ktera v fabrikah mašine goni, dela sedaj hitro, lično in dober kup. Vsak nov somenj prinaša sedaj novega blaga na kupe.

Koliko se je vendar na svetu premenilo — po vodi! Take lične oblačila nosita sedaj prosti kmet in kmetica, ki jih nekdanj niso nosili ne kralji ne kraljice. Baržuna (žameta) in svile (žide), ki jih zdaj dobro poznata kmet in kmetica, ni nekdanj poznal kralj. Od nekega kralja Francoskega je znano, da je svilne nogovice oblekel le v posebnih velicih slovestnostih, kakih desetkrat na leto.

Kakor pa ena stvar drugo rodi, tako je tudi lišp v obleki ljudstev pospešil in povikšal obertnijsstvo, po tem pa tudi kmetijsstvo. V naših krajih se je jelo potrebovati več lanu, kmetovavci so si tedaj prizadevali ga več pridelovati; — v drugih krajih se je povzdignul pridelk pavle (bombaža). Al kmalo nista platno in pavla zadostila. — Svilodi (židne gosence) so mogli začeti več svile (žide) izdelovati, ker od dne do dne se potrebuje svilatnega blaga več. Ni tedaj čuda, da v deželah, kjer nekdanj ni nihče židne gosence poznal, se jih rēdi sedaj že vsako leto na milione, ki predejo svilo.

In povsod ima voda velike opravila.

Mašine, ktere vodni sopār goni, so stvar novih časov. V letu 1699 je Savary prvič tako mašino najdel, ktero je še le v letu 1764 Janez Watt tako popravil in zboljšal, da jih rabijo sedaj v velicih fabrikah, v rudnikih in drugih obertnijah. Voda, spremenjena v sopār, je podlaga novega časa po suhem in na morji. Parobrod (Dampfschiff) na morji in hlaŕon (Locomotiv) po železnicah sta vstvarila nov čas.

Parobrod (to je, barko, ktero vodni sopār goni) je najdel Amerikanec Robert Fulton, v letu 1766 v Pensilvanii rojen. Že v letu 1793 je skušal tako barko napraviti, pa še le leta 1807 je s pomočjo amerianskega poročnika Livingston-a prvi parobrod v Ameriki zgotovil, kteri se je prvokrat po reki Hudson med Novem Jorkom in Albany-o peljal in je v eni uri 5 angleških milj pota storil. Zasramovan in preganjen je bistroumni najdenik sedaj toliko imenitnih parobrodov v letu 1815 v svoji domovini umerl. Celò Napoleon je Fulton-a, ko je od prvih njegovih skušinj slišal, norca imenoval. Tako plačuje svet, tako se zaničujejo spervega naj boljši znajdbe! In že v letu 1811 so se parobrodi vozili po Misisipu, in v letu 1812 na Angleškem. In sedaj po morjih okoli celega sveta se vozijo parobrodi. Namesto da bi jadranabarkah gnal prosti veter, jih goni vodni sopār, v kotlih zapert.

Skor o ravno tem času, ko je Fulton najdel parobrode po morji, sta v letu 1802 Trevišik in Vivian*) napravila prvo mašino, ki je z močjo sopara gnala vozove po suhem. To znajdbo je zboljšal slavni Stephenson na Angleškem, ko je vlada veliko plačilo obljubila tistemu, ki napravi mašino, da bo po ravni in gladki poti (železnici) tirala vozove. Stephenson je vstvaril tako popolnoma pripravno mašino, in je od tistega časa stvarnik postal stoternih hlaŕonov, ki zdaj po železnicah sveta gonijo vozove. Kdo bi bil kadaj le mislil, da bi mogoče bilo tacega konja iznajti, kteri, nagel kakor tič, derdra naj veči teže po železnicah, in se ne živi od ničesar družega, kot — od vodnega sopūha.

Po železnicah in parobrodih je tako rekoč svet veliko manjši postal, ker v naj daljne kraje se pride v malo dnēh. Pa potovanje sedaj tudi veliko manj stroškov prizadene, in koliko časa se prihrani!

In vse to dela voda v službi človeka.

Zgodovinske reči.

2. Ostanki rimskih cest po Krajnskem.

Naši pisatelji Schönleben, Valvazor in Linhart v svojih bukvah govorijo zraven starih mest tudi od starih rimskih cest na Krajnskem; vendar popisujejo jih le po starih cestopisih (itinerarium Antonini, tabulae Peutingerianae, itinerarium Hierosolymitanum), ne povedo pa razun imen mest nič posebnega, kje da so te ceste ravno šle, in koliko da je še sledu od njih najti. Samo od kamna pri Kerškem govori Valvazor, in od družega pri Logatecu piše Linhart, kterih napisi povedo, da rimski cesarji Sever, Mark Aureli in Trajan so ceste in mostove popravili. Najdejo se pa še druge znamenja od rimskih cest na Krajnskem, kterih nekatere imenujem tukaj, da bi kdo drug si prizadel, kaj več zvediti; zakaj semtertje se je še v ustih našega ljudstva spomin na te starine ohranil.

Od velike ceste, ktera je šla od Akvileje (Ogleja) na Emono skozi Vipavo (ad Frigidum) čez Hrušico (ad pirum) in Logatec (Longaticum), je še zdaj v mnogih krajih sled dobiti; samo pomniti je, da cesta ni šla vsaki čas po tisti strani, ker v potnih pisih niso vselej ravno tisti kraji imenovani. Da je rimska cesta čez Hrušico večidel v tisti meri šla, kakor je bila do današnjih časov stara cesta, je sploh znano. Pa od druge ceste je sled pod cerkvijo s. Hieronima na Nanosu, memo Razdertega, Ubelskega, pod Stranjami, na Landol in Studeno; še vedno jo imenuje ondanšnje ljudstvo „rimska cesta“.

Med Logatecom in Verhniko se v dolini pod Idrijsko cesto pozna staras škerlmi vdellana pot, in en griček se še imenuje „rimski klanec“. Med Verhniko in Ljubljano je sled rimske ceste ravno tam, kjer je pred kakimi 50 leti še navadna cesta šla memo Ligojne in nad Drenovo gorico.

Od ceste, ki je šla od Akvileje memo Cerkniškega jezera (ad lacum Lugeum) skozi dolensko stran v Noviodun (pri Kerškem), in ktere stari cestopisi posebej ne razlagajo, nočem govoriti, ker so že drugi od njenih ostankov po Krakovem borštu in Kerškem polji pripovedovali. V cestopisih pa je tudi cesta od Akvileje na Virun (pri Gospejsveti na Koroškem) zaznamovana, ktera je šla čez Larix (ali Larice) in Santicum. Linhart misli, da Santicum je sedanji Krajn, tedaj bi bila Larix blizo Idrie. V arhivu koroškega zgodovinskega društva pa nekdo Larix dela Žabnico na Koroškem, Santicum pa Beljak. Ktero je resnica?

*) Kterega naroda sta pač bila Trevišik in Vivian?