

5796, a svi zajedno mogu da ponesu do 1,758.837 tonâ, t. j. dvije trećine čitavoga tereta sveukupnoga brodovlja.

Što se tiče mjesta, gdje su građeni, sagradjeno ih je 14.252 u Francuzkoj, 1017 u Belgiji, 339 u Njemačkoj i 122 u različitim mjestima: u Holandiji, Luksenburgu i Elzasu. No ako se misli, da se narodnost broda ima označiti po narodnosti vlasnika, onda je: 13.632 francuzkih, 2098 brodova stranih, i to: 1645 belgijskih, 280 njemačkih, 173 holandezka, luksenburška i elsaška. Ovih 2098 stranih brodova bilo je na dan brojitbe 15. oktobra 1887. ovako porazmješteno: 1452 u departementima, koji se dotiču granica sjevernih i zapadnih; 246 u departementima, koji se neposredno dotiču ovih prvašnjih; 175 u departementima treće linije, 255 u unutrašnjim departementima, a najdublje u zemlji bili su strani brodovi kod Lyona.

Većina unutrašnjih brodova sagradjena od drva; 858 samo od željeza. Osoblje, računajući amo i vlasnike, broji 23.141 osobu; od toga je 19 893 Francuza, 3248 stranaca, od toga 2257 Belgijanaca, 751 Niemac i 240 različite narodnosti kao: Holandeza, Elsačana, Luksemburžana. Nabrojeno je bilo 673 parnjače, od kojih je samo 61 bila tudjega porijetla. Gotovo 300 njih služi za prijevoz putnikâ; 120 za prijevoz robe; 184 za podvoz (vučenje drugih ladja) i 70 za tonažu.

Po ovom popisu brodova dupušteno je zaključiti, da strani brodovi poradi broja i težine tereta preuzimaju relativno ograničen dio transporta na naših povodnih putevih. No namamljeni povoljnošću, koja im je dozvoljena, služe se oni tom povoljnošću te oni, koji plaćaju plovitbenu taksu u vlastitoj zemlji, uvoze stranu robu na veliku štetu narodne naše produkcije. Kazat će tkogod, da ova konkurencija nije pogibeljna, jer se neproteže na veću čest obćega prometa; ali bi ipak trebalo da se razmisli, da li će se i nadalje produljiti status quo i ukidavanje svake plovitbene takse.

No ipak je pogibelj stvarna i treba da se na nju pazi. Pitanje o tarifah uvoza, po kojima stanovita strana roba dolazi na naše željeznice uz nižu cieniu, nego istovrstna roba francuzka, živo je pravedno uzmutilo javno mnijenje, premda je količina strane robe, koja se služi ovom tarifom, dosta neznatna, ako se uzporedi s obćenitim prometom naših željeznica. Mi ipak mislimo, da nevalja da se zanemari prvo kao što ni drugo pitanje. Ona su obadva pitanja anomalija naše trgovačke legislative, pa da tomu bude jedanput kraj, treba obadvje na jedanput dokinuti. Ne mislimo mi naškoditi pravima, koja su podigla naše brodarstvo prevozeć na naših riekah robu. Tim nebi bilo pomoženo, a trgovini, osobito trgovini s drvima, mnogo bi se škodjelo. Nego tomu bi se dalo pomoći tako, da se kod reformovanja željezničkih tarifa ne zaboravi ni na bezplatnost plovljenja po riekah, pa se neka kod toga gleda na našu, a ne na korist tudjinaca.

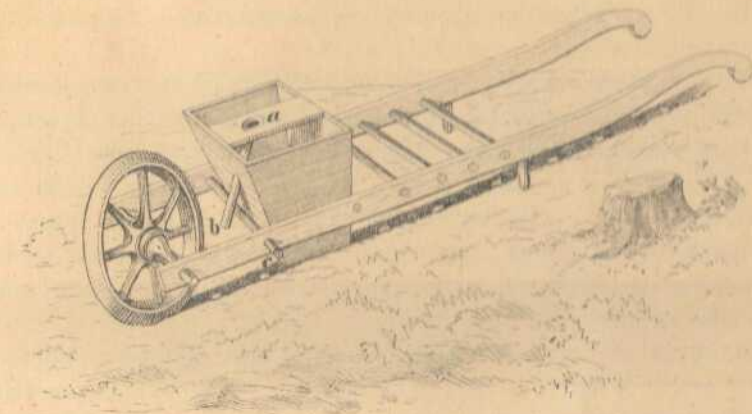
„Le Bois“.

Sijaće tačke za sjetvu hrastovog žira.

Od Josipa Ettingera.

Poznato je, da se u Hrvatskoj i Slavoniji znatne šumske površine sadnjom hrastovog žira uzgajaju, osobito pako u šumah imovnih obćina bivše vojne krajine; poznato je nadalje, da mnoge posjednike šuma a i obćine odvrća šumske sječine uzgajati najviše to, jer je ogoj s velikim troškom skopćan; te s toga pripuste prirodi, da jih sama goji i tako ostanu zapuštene i potomstvu bez vrijednosti.

Kako da se toj nevolji doskoči, pošlo mi je za rukom pronaći „sijaće tačke“ kojim će biti moguće ogojne radnje s malim troškom i razmjerno u kraćem vremenu obaviti; od kojih lik evo donášam



Kako se iz ovog lika lasno razabrati može, imaju sijaće tačke oblik obćinih ručnih tačka (kolica) s dvie rućice; 5 u popriek učvršćenih letvica, koje jih spajaju, dugačke su 170 cmt., visina kotača 30 cm. oplate (obloge) na kotaču 7 cm. visoke isto tako i široke, a prama obodu u svod oštro do pol centmet. zarubljene, da se kotač prigodom vožnje lahko u tlo udubi i žliebastu brazdu kao za plugom ostavi. Spređa na tačkah medju prvím dvím letvicam, koje su na širje razmaknute nego ostale, utisnut je sandučić, visok 40 cmt. ozgor u širini 34 cm., na podini za jednu četvrtinu uži, duljina sandučića je od širine tačka, da se može medju prednje dvie letvice umetnuti i učvrstiti, da kod vožnje amo tamo ne klima. Preko sredine sandučića u pravcu prama kotačiću pribita je tanka daščica od 8 cm. širine i od njene duljine na trećini pod (a) 4.5 cm. širine provrtana; jednak provrt ima biti u istom pravcu od dvie trećine niže na sandučiću, kroz koja se limena ciev (b) od 45 cmet. duljine i 4 cm. šupljine, ozgor kroz provrt daščice i sandučića proturi, (ista

ciev ima biti na vrhu sa malim ljevičcem providjena, da kroz provrt daščice nepropane), i doljni kraj cievi niže sredine na oštrac kotača dodje napried, da kad radnik tačke podigne sandučić se prema kotaču nagne, počem i ciev strmo dodje stajati, kroz koju žir nefaljeno u brazdu kotača pane.

Prije nego li se sijaće tačke rabiti počmu, naspe se žir u sandučić, zatim radnik sjedne na tačke strag sandučića, razširi noge lievo i desno i podupre se s njimi na stajala (c), koja su s oba kraja spred na tačke pribita. Drugi radnik primi tačke za ručice, i tura pred sobom malim korakom, gdje žir namjeravamo sijati, dočim na tačkah sjedeći vadi žir iz sanduka i meće jedan za drugim u ciev, koji pada u brazdu.

Dublina brazde, koju kotač u zemlju utisne, zavisi od vlažnosti tla i tereta, kojeg tačke nose; prigodom turanja tačke mogu u duljini od jedne hvati 3—4 žira kroz ciev u brazdu pasti; i to zavisi, da li hoćemo gusto ili riedko sijati, po tom ima se radnik jedan i drugi uputiti. Vozilac tačka ima se, koracajući napried, brazde držati, koja se sredinom tačka nalazi i padnuvši žir ugaziti, što mu je sasvim lasno obaviti, osobito ako je u opancih, tim manje brazdu promašiti može.

Što se same sjetve tiče, to se sijaće tačke prama ostalim dosadanjim načinom sbilja s velikim probitkom uporabiti mogu, kao što sam se kod jesenskog sadjenja žira praktično osvjeđoćio. Imenito opazio sam sljedeće:

1. Žir posadi se normalno u zemlju i ima veću sigurnost, da će uspjeti, jer svaki žir padne u dubljinu brazde; pa makar i mnogi prigodom sadnje ostao nepokriven, to će se brazda nakon padše kiše razkvasiti i žir stisnuti, jer se uvijek u sredini brazde nadje, gdje je najuža, i tim je žir s oba kraja već u zemlju uti-nut.

2. Moći je žir sa sijaćih tačkah gusto i na riedko sijati, koji će i razmjerno u brazdi jedan od drugog biti odaljen, a gdje se žir na čistina sije, moći je u pravcu brazde izvesti, ako se vozilac tačka pravca drži.

3. Sa sijaćimi tačkami moći je po šumi izmedju stojećih stabla i ležećih klada lasno povijugati se.

4. Oba radnika neće se kod sadnje sa sijaćimi tačkami umoriti, jer kad vozilac tačka sustane, izmjeni ga onaj na tačkah sjedeći, i radnja tako neće zapinjati, za sijača može se i dečak od 12 godina upotrebiti.

5. Sijaće tačke vriediti će mnogo osobito ondje, gdje se radnici u pravo doba sjetve nemogu dobiti i gdje su skupi.

6. Moći je sa sijaćimi tačkami veće površine u kratko vrieme posaditi, što mnogo vriedi, jer je moguće jesenske sjetve prije nastupa zime dovršiti; pošto su dva radnika jednimi tačkami kadri za jedan dan dvie rali čistine u redu i gusto posijati.

7. Sa sijaćimi tačkami prištedi se mnogo na sjemenu i radnicah, uzmimo, da bi na 48 cm. u razmaku žir u brazdu sijali, to bi na jedan ral, ako bi brazde 3 stope u razmaku stajale, iznašalo jednu prugu od 3200 hvat. duljine, a za to bi trebali nješto više od jednoga vagana žira, računajući na jedan vagan

po prilici 10.000 kom. žira; dočim za sadjenje žira pod motiku računamo obično pet vagana žira na jedan ral i deset radnika.

Da se sjetva sa sijaćimi tačkami valjano obavi, potrebno je vlažno tlo, u koje kotač lasno prodre i brazdu od 4—6 cm. duboku za sobom ostavi, odveć vlažno tlo nije dobro, jer bi se za kotač primalo ili duboko u tlo ubrazdilo. U takovom slučaju bi radnik pred sobom tačke težko vozio; takodjer smeta sitno granje i trešće, gdje ga u sječinah mnogo leži, jer se nebi moglo s kotačem u tlu brazditi; inače nebi bilo za sijaće tačke drugih zaprieka, buduće se predpostavlja, da se pomenute tačke samo u ravnici s uspiehom upotrebiti mogu, gdje se i onako većim dielom hrast sadi i uzgaja, dočim se iste na strminah i kamenitom zemljištu upotrebiti ne mogu.

Po liku i opisu može si svaki sijaće tačke predočiti, jer je konstrukcija jednostavna, da iste svaki kolar po uputi načiniti može. Kotač može biti iz hrastova drva iz jednog komada načinjen, koji će svrsi odgovarati kao i onaj sa špicami i naplatom obijen; u ostalom će si praktičan šumar lahko sam udesiti, kako će takove tačke za sadjenje žira priugotoviti dati.

Kad bi se sijaće tačke u praksi u obće uvele, o čem nedvojim, jer će po mojem mnienju prije ili poslje do toga doći, to će si svaki vlastnik šume, komu je do toga stalo, da sječine čim prije uzgoji, sijaće tačke na čim jeftiniji način nabaviti. Spomenuti mi je još i to, da se može kotač i od željeza u tvornici naručiti, koji bi svakako praktičniji bio, nego li onaj od drveta, jer bi mnogo trajniji bio, a obzirom na to nebi više stajao, nego li drveni.

Konačno mi je još opaziti, da bi se uvedenjem sijaćih tačaka za sadnju žira u raznih predielih u velike pospiešilo uzgajanje šuma umjetnim načinom, jer bi se tim prištedili znatni troškovi, a kulture bi se mogle u mnogo kraćem vremenu izvesti, što je dakako od najveće važnosti za svakoga posjednika šuma!

LISTAK.

Društvene viesti.

Sjednica upravljajućega odbora. Dne 8. studenoga t. g. držao je upravljajući odbor hrv.-slav. šumarskoga društva svoju redovitu sjednicu pod predsjedanjem p. n. gg. predsjednika M. Dursta, ter u prisutnosti podpredsjednika M. Vrbanića i A. Soretića i odbornika J. Ettingera, R. Fischbacha, H. Grunda, F. Ž. Kesterčanka, I. Kolara, G. Krausa i V. Rački-a. Zapisnik od zadnje sjednice upravlj. odbora od 30. lipnja t. g. bje ovjerovljen. Zatim bude preduzeto čitanje nekijh na društvo prišpjelih dopisa, ter ob istih shodno učinjeno. Glede zaključaka ovogodišnje glavne skupštine, obdržavane u Mitrovici dne 28. i sljedećih dana mjeseca kolovoza t. g. povelj su se potrebiti dogovori, da se prama istim takodjer potrebno upriliči.