

Srbska. — Te dni je nastopil srbski kralj Aleksander svoje popotovanje v inozemstvo, in sicer obišče najprej ruskega carja, potem našega cesarja in se bode baje sešel sredi avgusta tudi z nemškim cesarjem.

Francoska. — Iz Pariza se poroča, da so tam pustili delo železniški delavci ter da je bilo treba vojaške pomoči, da ne bi ščuvali k štrajku tudi drugih delavcev ter branili opravljati posel železniškemu osebju, ki je nastavljeno pri signalih ter premenah. Iz Versailles se je poslalo v Battignolles 180 genijskih vojakov, da namestujejo tam, ako treba, delavce. Policijski prefekt je zaukazal na zahtevo železniških uprav, da stražijo vojaki in žendarmerija vse železniške proge v Pariškem okoliši na 10 kilometrov daleč.

Narodno-gospodarstvo.

Trgovska in obrtniška zbornica.

Iz seje trgovske in obrtniške zbornice dne 26. junija t. l. poročamo naslednje: Seji je predsedoval podpredsednik gospod Ivan Perdan, navzoči so pa bili vladni komisar gospod c. kr. okrajni glavar Ludovik marki Gozani in naslednji gospodje zbornični svetniki: Ivan Dogan, Fran Hren, Alojzij Jenko, Janko Kersnik, Anton Klein, Karol Luckmann, Fran Omersa, Karol Pollak, Jos. Ribič, Avgust Skabernè, Fran Ks. Souvan, Feliks Stare in Jarnej Žitnik.

Gospod predsednik konstatuje, da je za sklepčnost potrebno število zborničnih udov navzočnih, otvori sejo in imenuje za overovatelja zapisnika gospoda Karola Luckmanna in Feliksa Stareta.

I. Zapisnik zaduje seje se odobri.

II. Gospod zbornični svetnik Anton Klein poroča v imenu odseka o računu za leto 1890. Po njem znašajo dohodki s pristojbinami za vpisane znamke in obrestmi od naloženih zborničnih doneskov vred 8540 gld. 66½ kr. Če se prišteje še začetna gotovina 3166 gld. 80 kr., znašajo vsi dohodki 11.707 gld. 46½ kr.

Stroški znašajo 6175 gld. 84 kr., ostaje torej konec decembra 1890. leta gotovine 5531 gld. 62½ kr.

Če se aktiva, obstoječa iz zastalih zborničnih doneskov s 499 gld. 86½ kr., prištejejo, nastane skupna vsota 6031 gld. 49 kr.

Če se odštejejo pasiva zastalih volilnih stroškov s 150 gld., kaže se konec l. 1890. čiste imovine 5881 gld. 49 kr.

Proračunjena in odobrena letna potreba je znašala 6210 gld. 75 kr., a stroškov je bilo le 6175 gld. 84 kr., torej se je 34 gld. 91 kr. manj izdalo.

Prihranilo se je pri posameznih rubrikah skupaj 305 gld. 07 kr.

Nasproti pa se je več potrošilo 270 gld. 16 kr. Prekoračeni zneski so razen onega v rubriki: „jubilejski ustanovni donesek“ neznatni, in tudi to se da s tem utemeljiti, da se je donesek za leto 1889. z 200 gld., ki

je v zborničnem računu za leto 1889. naveden kot pasivna točka, šele v letu 1890. izplačal in katerega je visoko c. kr. trgovinsko ministerstvo dovolilo izdati z naredbo z dne 23. oktobra 1889 št. 42259.

Račun o pokojninskem zakladu zborničnih služabnikov za leto 1890. kaže imovine 9.780 gld. 19 kr., ki se je v letu 1890. pomnožila za 733 gld. 82 kr.

Ustanovni sklad za onemogle obrtnike je konec leta 1890. znašal 1109 gld.

Poučne stvari.

Zemljepisni in narodopisni obrazi.

Nabral Fr. Jaroslav.

(Dalje.)

229.

Great-Eastern. Parobrod na kolesa in na vijake. Brodovi na ameriških rekah.

Brodarstvo se je silno razvilo, odkar so začeli parobrod rabiti za plovbo po morji. V to svrhu je bilo treba graditi velike parobrode z močnimi stroji, ker mal parobrod bi bil že dovolj naložen s samim premogom, ki ga je treba za daljno pot, postavim iz Evrope v Ameriko. Angleži, kateri imajo tolike nasebine, oddeljene od svoje zemlje z velikimi morji, zgradili so največ parobrodov za plovbo po morju. Gradili so čimdalje več brodove, a od vseh največi je „Great-Eastern“, kateri je bil namenjen zlasti za to, da vozi mej Angleško in vzhodno Indijo. Ta orjaški brod je dolg 220 m, a širok 26 m in ima 12.000 potnikov prostora na njem.

Njegovi petero parnih strojev ima skupno moč za 11.500 konjskih sil. Ob ugodnem vetru more brod tudi jadra razviti. Premoga toliko naloži, da ga ima dovolj za 60 do 70 dni. Ta orjaški brod je bil gotov 1857. l. Ko so ga 3. novembra tistega leta hoteli spustiti v morje, pokazalo se je, da so preslabi vsi stroji, kateri so do takrat rabili v to svrhu. Niti premakniti ga niso mogli, kaj šele spustiti v morje. Zato je bilo treba napraviti novih strojev. Ali mej tem je potekla cela četrtnina leta, in 8. septembra 1859. l. je zdrčal v morje. Velike nade, katere so gojili njegovi lastniki, niso se izpolnile. Brod se ni nikdar izplačal, ker za jeden pot se ni nikdar oglasilo dosta potnikov in oddalo dosta robe, da bode poln. Pozneje je rabil zlasti za polaganje velikih kablov mej Angleško in Ameriko, v Indijskem in Kitajskem morju. Mnogo stroškov so napravljali lastnikom neprestane poprave, tako da so ž njim imeli mnogo škode. Kedar so ljudje uvideli, da taki orjaški brodovi niso koristni, začeli so zopet graditi manjše brodove, kateri bolje odgovarjajo svojej nameri.

Parobrodi so na kolesa in na vijak. Prvi so starejši, Prvi izumitelj parobroda Papin je gonil svoj brod s pomočjo velikih koles z lopatami. Fulton je tudi tako delal,

in še drugi za njim. Leta 1752. je znameniti matematik Danijel Bernouilli učil, da bi se brodovi mogli goniti s pomočjo vijaka, in res se je to izvelo dosta kasneje. To je storil Sauvage, rodom iz Boulogna v Francoski. On je stvar premišljal in poskušal, ali v velikem je ni mogel izvesti, ker so ga teple razne nesreče. Radi dolga zaprt v Boulognu je gledal pri oknu svoje ječe poskuse, katere je v luki napravljaval z njegovim izumom zapovednik angleškega broda „Ruttler“. Poskusi so uspevali sijajno, a za jadnega izumitelja ni nobeden ne znal ne prašal. Ta prizor je stresel Sauvagea tako, da se mu je potem pamet zmešala. Umrl je 1857. l. v neki Pariški blaznici.

Za čast, kedo je prvi upotrebil vijak za gonilo parobroda, potezajo se Avstrija, Francoska in Angleška. Kakor se pri mnogih drugih izumih ne da točno dokazati, kdo jih je prvi izvel, tako je tudi tu, ali vsak od njih ima pri tem nekaj zasluge. Za Josipa Resslera, por. 1793. l. v Chrudimu v Češki, vele, da je kot dijak že 1812. l. narisal plan parobroda z vijakom. Leta 1827. je vzel patent na ta izum, a 1829. l. je bil poskušan njegov parobrod v Tržaški luki ob navdušenju zbranega ljudstva. V priznanje tega lepša danes Resslerov kip trg pred tehniško šolo na Dunaju. Tudi je znano, da je Ressel pokopan pri sv. Krištofu v Ljubljani. Navzlic temu krasnemu uspehu so pozabili ljudje pri nas zopet na parobrod z vijakom, dokler te ideje niso poprijeli tujci, in to najpreje Francozi. in jo sijajno izveli. Francozi pripisujejo glede tega vso zaslugo Sauvageu.

Vijak na parobrodu se brzo vrti, po 100 do 180krat se zavrti v jedni minuti. Obliko vijaka so mnogo spreminjali in popravljali, tako da jih ima mnogo vrst. Čim večja je površina vijaka, tem bolje, zato jih jemlje s premerom 1 1/2, 3, 5 in tudi več metrov.

Pogledimo malo parobrod na kolesa. Znano je, da imajo parobrodi po dve kolesi, na vsaki strani po jedno. Kolesa so železna, lopate pa lesene. Kedar se kolo vrti, opira se s temi lopatami ob vodo in s tem goni brod. Lopate so na kolesa tako pritrjene, da so vedno po tri cele lopate v vodi. Kedar je morje nemirno, tako da se brod silno ziblje, takrat je vsako kolo enkrat zunaj vode in enkrat globoko v vodi. V takih okolnostih se brod slabo ziblje naprej, in to je jeden glavnih vzrokov, da na morju vse boljše rabijo brodove na vijak. Vijak, ki se nahaja na dolenjem koncu broda, vedno je v vodi, zato tak brod mnogo varneje plava po razvihanem morju kakor parobrod na kolesa. Pa tudi še drugi vzroki priporočajo parobrode na vijak. Na takih brodovih se morejo laglje rabiti jadra, ako je dosta vetra, in s tem se prišchedi gorivo.

Pri vojni mornarici je sploh uveden vijak. Temu je več razlogov. Na vojnem brodu zavzemajo kolesa najboljše mesto za topove, in v bitki neprijateljske krogle najlaglje poškodujejo in uničijo kolesa, in brod je potem izgubljen, ker se ne more več gibati. Vijak pa, ki je vedno 2 do 3 metre globoko pod površino vode, varen

je pred neprijateljskimi topovi. Nasproti pa je na plitvih rekah in jezerih vedno boljši parobrod na kolesa, ker ne gredo tako globoko v vodo kakor vijak. Kolesa in vijak vrti parni stroj, kakor znamo. V novejšem času so začeli graditi tudi parobrode na reakcijo, pri katerih ni kolesa ne vijaka. Do sedaj jih še malo rabijo; kako bode ž njimi, pokazala bode prihodnost.

Recimo katero še o parobrodarstvu po ameriških rekah. Na teh rekah, kakor znamo, nastal je parobrod, tu je prvi pot pokazal svojo vrednost. Pa ne samo to, parobrod je neizmerno pomagal h kulturi onim krajem, kjer so bila jedina občila velike reke. Mnoga naselbina ima se zahvaliti za svoj postanek in procvet parobrodu.

Parobrode, kateri danes vozijo po Missouriju, Missisipiju in Hudsonu, mogli bi nazvati potujoče hotele. In res so bolj podobni hiši kakor brodu. Jarbol nimajo, jako so široki in zgrajeni na dve, tri, tudi štiri nadstropja. Na večih takih brodovih je po 200 do 250 malih sob, tako da v njih spati more do 900 ljudi, in vsak ima svojo postelj. Vsi prostori so krasno urejeni, zlasti obednice, katere so olepotičene s slikami, cvetjem in sijajno razsvetljene. Zlasti važno vlogo so imeli ti parobrodi v domači vojski mej ameriškim severjem in jugom za odpravljanje vojne. Še večjo vlogo imajo sedaj, spravljajo namreč ljudi v one nenaseljene ali bogate kraje Missisipija, da spremene divjo okolico v plodonosen kulturnen svet.

Lepi in veliki so tudi parobrodi, kateri občujejo mej starim in novim svetom. To so velikani na morju, kateri kljubujejo vsem vremenskim neugodam. Preje je trebalo z brodovi na jadra nekaj mesecev, da se je prišlo iz Evrope v Ameriko, a sedaj se potrebuje nekaj dni. Parobrodi so podali v novejšem času trgovini nov, nena-dejan polet, in so izrinili že prilično iz velike trgovine prevažanje robe na jadrnicah. Danes vsa iz velika trgovina na morju rabi že parobrode za prevažanje robe, ker je tako prevažanje mnogo varnejše, hitrejše in cenejše. Žal, da je ta hitra prememba v trgovinskem prometu zelo oškodovala da'matinsko brodarstvo, katero še obstoji do celega v jadrnicah. Hrvatski brod lastniki niso na hitro roko zmogli tolike glavnice, da predelajo svoje jadrnice v parobrode, in zato so jim mnogo dela in zaslužka na domačih obalah prevzeli tujci. Daj Bog, da se kmalu obrne na bolje!

(Dalje prihodnjič.)

Razne reči.

— Na c. kr. viši gimnaziji Ljubljanski je bilo do sedaj vzprejetih v prvi razred na slovenskem oddelku 63, na nemškem pa 30 dijakov.

— Pevsko društvo „Slavec“ je šlo minulo nedeljo v Radovljico, kjer so ga prav prijazno vzprejeli tamošnji rodoljubi. Pozdravil je društvo pri dohodu gosp. župan Roblek.