

TRANSPORT PSZCZÓŁ.

Jak jest nam wiadomem pszczelnictwem w Polsce zajmują się ludzie różnych stanów. Nietylko rolnicy, mający stałe swe gospodarstwa i, stałe miejsce zamieszkania, ale i ludzie, których obowiązki i władze zmuszają b. często do zmiany miejsca pobytu, np. nauczyciele, urzędnicy, księża i inni. Co ma więc robić taki pszczelarz-ksiądz, nauczyciel, urzędnik, jeżeli władze przenioszą go o kilkadziesiąt lub 200 kilometrów? Posiekę i swe pszczołki ukochał, zżył się z niemi. Sprzedać roje — żal. Okoliczności zresztą takie kupujący chcą wykorzystać i pszczoły wziąć za półdarmo. Bez względu na pszczoły z sobą zabrać. Nie zrażać się kosztem transportu, te pszczoły z procentami zapłacą, już w pierwszym roku. By jednak nie zmarnować swej pasieki, trzeba, zachować przy przewozie pewne ostrożności. Niektórzy pszczelarze skarżą się w pismach, że nieraz po przewozie pszczoł na inne miejsce, zamiast pszczoł odbierają masę wosku, miodu i międzywycych pszczoł, gdyż w drodze gniazda się poobrywały i wytworzyła się z pszczoł i, gniazda jedna masa. Takie wyniki podróży pszczoł widziałem.

Ponieważ sam kilkakrotnie przewoziłem pszczoły kilkadziesiąt kilometrów, zawsze z dobrym wynikiem, to ośmielim się podać moje spostrzeżenia innym pszczelarzom. Przed-

wszystkiem najlepszą porą przewożenia pszczoł na dalekie odległości jest miesiąc kwiecień, po oblocie pszczoł, nigdy przed oblotem wiosennym, bo wówczas pewne jest zapalenie. Najlepszym jest miesiąc kwiecień po oblocie pszczoł, gdyż wówczas w ulach pokarmu jest niezbyt wiele, i to posyty w górnych częściach ramki, więc niema obawy by woszczyzna z miodem oberwała się, czerwiu też jest wówczas niewiele, powietrze niezbyt gorące, raczej chłodne — więc pszczoły choć będą zasiatkowane, nie uduszą się. Ule trzeba zaopatrzyć tak, by żadna pszczoła w czasie podróży nie wydoستاła się nazewnątrz ula. W tym celu, kupuje się w sklepie siatkę drucianą, na metry i tnije się później nożycami, stosownie do potrzeby. Siatka, przedewszystkiem zasłania się wyloty, przybijając ją do ścian ula wokół wylotu małymi gwoździkami, których się jednak zupełnie nie wbija, a wbite do połowy zagina, by później łatwo siatkę odjąć można.

Gniazdo do przewozu zostawia się to, na jakim pszczoły zimowały, może będzie ono cokolwiek za duże, do przewozu pszczoł jednak jest lepsze, bo będzie zawierało więcej powietrza. Maty lub poduszki w ulu mogą pozostać, by jednak poduszki lub maty wewnątrz ula się nie przechylały, wkładamy do ula trochę targanej słomy z boków i pod da-

szek, jednak nie za wiele i nie ugniatamy jej — chodzi o to, aby w czasie podróży gniazdo w ulu było na swoim miejscu i by pszczoły nie wydostawały się poza gniazdo. Czynności te wykonujemy bez niepotrzebnych stuknięć i wówczas gdy pszczoły są wszystkie w ulu, najlepiej przed samym wieczorem. Wozu do przewożenia używamy drabiniastego, do którego kładziemy pełne drabiny słomy targanej nie ugniecionej, na tę słomę ustawiamy ule. Na wóz parokonny drabiniasty można najwyżej wziąć 3 ule warszawskie i ustawić je na środku woza. Ule stawiamy tak, by ramki wychodziły w poprzek woza, znaczy się ule mają stać wzdłuż woza. Ule jeden od drugiego oddzielamy słomą, by daszki się nie stykały; przez wierzch zaś przywiązujemy sznurem lub łańcuchem, by ule stały w jednym miejscu, by się nie przechylały. Uważamy przytem, by nie zasłonić wylotów słomą. Tak załadowane ule możemy wieźć po najgorszych w Polsce drogach, byle wolno jechać, a żadnej szkody obawiać się nie trzeba.

Jeżeli zaś ładujemy pszczoły do wagonu, to też najpierw kładziemy do wagonu równo na dno grubą warstwę słomy targanej, tak by po ustawieniu na niej uli, warstwa słomy wynosiła jakie ćwierć metra. Ule ustawiamy w wagonie nie w poprzek wagonu plastrami, a wzdłuż, t. j. plastrami w poprzek osi wagonowych, bo drgania największe są od przodu i tyłu wagonu czy to w czasie biegu pociągu, czy w czasie weksłowania na stacjach. Poza tem ule stawiamy jeden obok drugiego, przedzielając je słomą, by w czasie weksłowania na stacjach nie powywracały się. Wylotów słomą zastawiać nie trzeba. Wogóle przy transporcie pszczół

nie żałować słomy w wozach i wagonie, a pszczoły przewieziemy bez najmniejszego uszkodzenia. Piszący te słowa przewoził pszczoły w taki sposób 24 kilometry boczną b. złą drogą i 70 klm. koleją, jednak nie oberwał się ani jeden plaster, nie zginęła ani jedna pszczołka.

Można też przewozić pszczoły latem, gdy zajdzie tego potrzeba nawet w połowie czerwca, lecz tylko na krótkie odległości, jeżeli się przewozi np. rój na 14—16 ramkach z miodem, czerwem i muchą.

Oprócz podanych wyżej wskazówek przy pakowaniu na wóz, trzeba pamiętać aby bardzo wolno jechać i przewozić tylko w porze nocnej. Pszczoły wtedy też się dobrze przewiozą. Po przywiezieniu na miejsce trzeba zaraz pszczoły ustawić gdzie mają stać i czy to w dzień czy wieczorem odjąć siatki, powyjmować z uli słomę i jeżeli jest dzień i odpowiednia ciepła pogoda, przejrzeć gniazda czy gdzie przypadkiem coś się nie oberwało. Dobrze jest zaraz też poddać pszczołom syty mocno rozrzedzonej wodą, gdyż po podróży pszczoły zwykle odczuwają pragnienie. Sytę na wiosnę poddaje się wieczorem, by dając w dzień nie wywołać rabunku. Jeżeli jest odpowiednia pogoda, ciepłe noce i rosa z rana, poddania syty można zaniechać. Kto z p. p. pszczelarzy będąc zmuszony do przeniesienia swej pasieki w inne miejsce, będzie się trzymał wyżej podanych wskazówek, ręczę, że pasiekę przewiezie bez uszczerbku.

Może kto teraz z p. p. pszczelarzy poda z praktyki wyniki przewożenia pszczół samochodem ciężarowym, ponieważ w wielu wypadkach jest to najlepszy i jedyny sposób przeprowadzki.

K. E. G.