

לקחנו על עצמנו את הסיכון – לעיתים בניגוד לעצות שקיבלנו – והקמנו את המפעל. ברור שיש בו מקום לשיפורים, אולם הוא יכול לשמש כדוגמה למשקים המתלבטים בבצירות דומות.

מיכה כרמיאלי

רכז הרפת

גניגר

התאחדות מגדלי בקר) ובתכנית זו ערכנו שינויים במשך ביצועה.

את הציווד בחנו ובחרנו יותר לפי החוש מאשר לפי ניסיון, שלא היה קיים בארץ. לא יכולנו להתאים את עצמנו לקצב המחקרים של מוסדות המדע, כי היה חשש שכאשר יגיעו התוצאות תוצף כל הרפת בזבל.

מן הניסיון בשימוש בעגלות מערבולות

אולם מסתבר, שאחד החמרים התוקפניים ביותר הוא דווקא הסחיט היבש של סלק הסוכר. כפי הנראה, בהירטבו מחדש נוצר ממנו מין נוזל שתוקף את המתכת החשופה, במיוחד את פרקי השרשרות (פינים וחוליות) שבמעלית הפורקת מתוך העגלה לאבוסים. כבר אחרי שנה של שימוש הוחל בתיקונים תכופים ואף בהחלפת חלק מן החלקים הנ"ל. כל אותו זמן הדפנות המתכתיות של העגלות נשמרו במצב טוב מאד.

באשר לחלזונות המערבלים – ניכרת בהם שחיקה מיכנית רבה עד כדי כך, שכעבור שלוש שנים של שימוש נעשו כנפיהחלזונות (AUGER FLIGHTS) דקים כנייר והיה צורך לחדשם. ניתן להכין כנפיים לולייניות כאלה ולרתכן במקום אלה שנחבלו, כי המיסבים וכן צירי-החלזונות עדיין במצב תקין בהחלט, דבר המעיד על בלאי רגיל ובלתי-נמנע ועל היעדר עומס-יתר.

ברור, שסוגי מספוא מסוימים, אשר מכילים הרבה אבק (חול, אדמה), עשויים להוות גורם מאיץ בשחיקת המתכת, בפרט בחלקים הנעים. במקרה של החווה בסיציליה לא נראה לי שהאבק היווה גורם כלשהו, כי המזונות שם נקיים במיוחד ואחידים במשך כל השנים. השחת עדיין מואכסת בחבילות והקש עובר טיפול מיכני וכימי ומיצרים ממנו "צלופוס" ברקיקים. התחמיצים נקיים מאדמה ואבק, ובכלל – כל החווה מרוצפת בטון ואספלט, ועל כן מקורות האבק מוגבלים ביותר.

על מנת לאפשר לקוראים לקבל מושג על אורך-החיים הצפוי לעגלה מערבולת מן הסוג הנ"ל

בשנים האחרונות הוכנס ארצה מספר גדול והולך של עגלות מערבולות. ברצוני להוסיף מעט מניסיוני בשימוש בעגלות הנ"ל, כי ההיקף הגדול של החווה, בה יכולתי לערוך השוואות מבוקרות, נותן לנו מושג-מה מן הבלאי הצפוי תוך תקופה קצרה, יחסית.

אקדים ואומר שבחווה הנ"ל הקפדנו תמיד על כל הפרטים של הפעלה "לפי הספר": שימון וגירוז לעתים תכופות מאוד, ביקורת האם התרופפו ברגים וביקורת כללית שבועית עד דו-שבועית. ככל זאת, אחרי שלוש שנות שימוש אנו עדים לתופעה, שהייתי רוצה לכנותה "היעלמות חומר". מדובר על אותו החומר ממנו בנויות העגלות ולא דווקא על היעלמותן כליל של עגלות שלמות. גם לא התכוונתי לכך, שחס וחלילה משהו מפרק לעצמו כמה חלקים הנחוצים לצרכי ביתו. אלא, אף שלא הונח שום פרט, כאמור לעיל, העגלות מאבדות ממשקלן, כאילו הן מתאכלות. יש להבחין בשתי תופעות נפרדות, אשר גורמות, כל אחת לחוד ושתייהן ביחד, לקיצור חיי העגלות הללו: האחת היא השחיקה המיכנית (EROSION) והשניה היא ההאכלות הכימית (CORROSION). שתי התופעות קשורות במידה רבה בסוגי המספוא המשמשים לערבול בעגלה. עליפי ניסיוננו בחווה בסיציליה, ועל סמך דיווחים מחוות גדולות אחרות במקומות שונים, ניתן להצביע על כמה מזונות, אשר להם השפעה מיוחדת בנידון.

נודע, שמיני קליפות-ההדרים וגפת-הבירה במצב טרי אינם מוסיפים בריאות ואריכות-ימים למתכת.

עד שנגמרה, פשוטו כמשמעו. בסוף התקופה האמורה נשארו רק גרוטאות, ואפילו חלקי חילוף אין להציל מהן.

מסתבר, אם כן, שיש בלאי ניכר בצידוד זה. העגלות מצויינות כאשר משתמשים בהן על-פי הנחיות היצרנים, והן ברכה ממש כאשר מימשק ההזנה מושתת על מנות שלמות, המורכבות במשק עצמו; אך אל נשכח, כי זהו צידוד יקר ושיש לנהוג בו בהתאם.

בחווה האמורה לא קרה מעולם שעגלה תתהפך או שיתנגשו בה בטרקטור או בכל כלי אחר. הנסיעה שם קלה ונוחה, כי כל הדרכים ברפת מרוצפות אספלט ובורות התחמיץ עשויים בטון. עובדה זו גם כן מפחיתה מן הבלאי הצפוי.

בהקשר לכך רצוי עוד להעיר, שמנגנוני-השקילה האלקטרוניים רגישים למדי למכות. לכן, רצוי ביותר, שהכבישים ברפת יהיו מרוצפים, ישרים וללא תעלות ובורות. אחרת יאבד ערך המאזניים עוד בטרם תתבלה העגלה עצמה, ויהא זה בגלל שבר וקלקול בתאי-הלחץ האלקטרוניים, או בגלל "זיוף" השקילה בעקבות הטלטלות והמכות. אולם על הערך של שקילה מדוייקת ועל פתרונות לבעיה זו בפעם הבאה.

מרדכי מלען

חיפה – קטניה

(משתמשים בשלוש עגלות J-280 BUTLER) מובאות בזה כמויות המספוא שחולקו במשך כל השנה:

תחמיץ תירס	12,000	טונות
תחמיץ חיטה	4,000	"
קליפות הדר	4,000	"
גפת בירה	4,000	"
סחיט ס"ס יבש	1,000	"
צלופס ריקים	2,600	"
בסך הכל בשנה	27,600	טונות

במילים אלו – לו רק עגלה אחת היתה מבצעת את כל ההובלות, הרי אחרי שנה אחת בלבד היתה נראית לא יותר טוב מאשר שלוש העגלות לאחר שלוש שנים.

בתור השוואה אפשר לקבל את התוצאות משימוש בעגלות פורקות רגילות, מסוג GEHL BU-81 העשויות-עץ מלבד המרכב והמנגנון המיכני. ארבע עגלות כאלה הובילו במשך שש שנים את כל המספוא בכמויות כלהלן:

תחמיץ תירס	10,000	טונות
קליפות טריות	3,000	"
גפת בירה לחה	3,000	"
בסך הכל בשנה	16,00	טונות

ובמשך שש שנים 96,000 טונות.

כלומר, כל עגלה הובילה בממוצע 24,000 טונות 28.8.1977