الفلاحة

من أربعين عاما

ملاحظات عن مقدار البيض وتجارته

أن ما يستهلكه العالم من الدجاج والبيض سنويا لايقل عن ٣٠٠ مليون جنيه وفى انجلترا وحدها يستهلك من البيض الوارد لها من الخارج ما توازى قيمته السنوية عشرة ملايين من الجنيهات .

ثم أن تجارة البيض وتربية الدجاج من أربح الأعمال الزراعية ويمكن تقريب مركز مصر فى هذه التجارة لذهن القارىء من مطالعة الإحصاء الآتى عن كمية البيض المصدر للخارج مدة ست سنوات متوالية وهى .

١٩١٠	بلغ عدد البيض المصدر	٨٣٦٠٨	مليون بيضة	
١٩١١	» » »	٩٦٧٦٥	»	
١٩١٢	» » »	١٥٠٤٠٤	»	
١٩١٣	» » »	١٤٨٥٧١	»	
١٩١٤	» » »	١٥٠٩٧٢	»	
١٩١٥	» » »	١٨١٢٥٢	»	

مع العلم بأن التصدير يبـــدأ فى منتصف نوفمبر وينتهى فى نصف مارس ،

---

* مقتطفات مما نشر فى عدد مارس / ابريل ١٩٢٢ من مجلة الفلاحة .

ولا يخفى أن هذه المادة هى التى يستخدم فيها جانبا عظيما من البيض للترفيه وكذا الاستهلاك المحلى .

فإذا رجعنا النظر فيما قلنا به قصد تحسين هذا الفرع الزراعى تجدنا مقصرين كل التقصير ، وفى اعتقادى أن هذا لا يرجع إلى عدم الاكتراث أو الجهل بما ينفع ولكنه راجع إلى عدم وجود النقابات الزراعية والشركات التعاونية التى توجه جهودها المتجمع لتحسين هذه الصناعة ، وبدهى أن مجموع الأفراد المشتت لا يمكن أن يسير فى طريق التقدم .

(ملخص من مقالة لحضرة عبد الرحمن أفندى مرى)

تقرير عن تجارب المحاريث السيارة التى تولتها وزارة الزراعة

نشرت وزارة الزراعة حديثا تقريرها عن تجارب مسابقة المحاريث السيارة التى أجريت فى كفربطا فى ديسمبر سنة ١٩٢٠ وفى دمنهور فى أبريل سنة ١٩٢١ . وإنا نأتى بجزء من تقرير حضرات المحكمين الزراعيين . . .

. . . من رأينا استعمال المحاريث السيارة فى هذا القطر فى زراعة الأرض إنما هو فى المنزلة الأولى من الاعتبار ، ويلى ذلك صلاحيتها لأعمال رفع المياه والدراس والطحن والنقل وغيرها . ولكن نظرا إلى خفة وزن معظم المحاصيل فإنا نرى أن كبر حجم هذه المحاصيل بالنسبة إلى وزنها يجعل مصاريف نقلها بواسطة المحاريث السيارة أكبر من مصاريف نقلها بواسطة المواشى . . . ويظهر أن أصحاب المصانع على اختلاف طبقاتهم لم يفهموا لوازم النظر فى الحرث حق فهمها ، فإن جميع الآلات ماعدا أربعة منها كانت لها محاريث قلابة إلا أن تشقق الأرض فى القطر المصرى تشققا عميقا غير منتظم بسبب تأثير الجو مما لا يجعل ضرورة لقلب رأسيا وأفقيا وهو ما يلزم لتقليب الخط . وهناك أسباب أخرى تجعل هذا التقليب ضارا ، فضلا عن أنه عديم النفع وفى كثير من الأحوال حتى فى إذا كانت الأرض خصبة فإن جوف الأرض يكون فيه من الملح ما يوجب تركه

دون مساس . ولكن حتى فى حالة عدم اشتمال جوف الأرض على الملح وإمكان تقليبه ورفعه إلى مستوى السطح دون ضرر من جراء ذلك فإن عملية التقليب مع ذلك يجب أن تتم تدريجيا إذا أريد تحاشى عجز المحصول بسبب قلة خصوبة الأرض لقلة تهويتها وعمقها إلى غير ذلك .

والأرض وقت حرثها تكون رطبة على وجه العموم فتقليبها تتكون كتل كبيرة إذا تعرضت لأشعة الشمس تجف بسرعة وتصير صلبة كالحجارة ، خصوصا إذا كانت الأرض طينية . أما «العدد» التى تستعمل لتحطيم الكتل التى تتكون بهذا الشكل فأنها قليلا ما أدت إلى نتائج عملية بل أنها فى أحوال غير قليلة بدلا من أن تفكك الكتل فأنها تزيدها صلابة بمرور « العدد » التى من نوع الوحافة المصرية عليها .

وفضلا عما تقدم فإن قطرا كهذا تتعاقب فيه المحاصيل سراعا وأرضه فى الغالب قوية وتروى ريا جيدا لا يصح الحرث فيها حرثا عميقا وتقليب جوف الأرض لأن كثافة الطبقات العظمى مما يصعب تهويتها وإن «العدد» المتعمقة للعمل قليلة الجدوى كما أسلفنا .

فلجميع هذه الأسباب ليس تقليب الأرض يتبع فى القطر المصرى إلا فى بعض الجهات حيث الأرض خفيفة أو متوسطة وحيث البرسيم القلب أو المؤقت يحرث عادة بواسطة محاريث ذات ألواح قلابة من نوع البرابانت أو النوع المتراوز — التى تحافظ على استواء السطح بأن ترمى الطين ذات اليمين وذات الشمال — وهو أمر ذو أهمية عظمى فى أرض حسنة الرى كالقطر المصرى . ويجب على الإنسان أن يحرص على تنسيق الخط حتى مع استعمال المحاريث وذلك بقصد تحاشى تكوين الكتل الكبرى التى تكلمنا عنها .

والحراث المستعمل فى مصر يقوم مقام الفراقة بنوعيها فبدورة أو دوريتين أو ثلاثا تفتت الأرض إلى عمق ١٥ إلى ١٩ سنتيمترا دون أن تقلبها ، فعلى أصحاب المصانع أن يجعلوا رائدهم فى صنع «العدد» أن تنتج عملا من هذا النوع ويفضل أن يكون أعمق وأحسن من ذلك بقدر الاستطاعة .