

χικῶς εἰσαχθέντες (100 Trastry, ἀγγλικῆς προελεύσεως) ἦσαν ἐφοδιασμένοι μὲ βενζινοκινητήρα ἰσχύος 5 Hp, μὲ μονόουνον ἄροτρον καὶ μὲ τροχούς μόνον μὲ σιδηρὰ ἐπίσωτρα. Ἡ χρησιμοποίησις αὐτῶν, λόγῳ ἐφοδιασμοῦ τῶν μόνον δι' ἄροτρον καὶ τῆς μὴ καταλληλότητος αὐτῶν διὰ μεταφορὰς ἔνεκα τῶν σιδηρῶν τροχῶν, δὲν ἔδωκεν ἄρκούντως ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα.

Ἐν συνεχείᾳ ἤρχισαν εἰσαγόμενοι καὶ χρησιμοποιούμενοι βενζινοκίνητοι ἐπίσης μοναξονικοί, ἐφοδιασμένοι μὲ βενζινοκινητήρα ἰσχύος 6 καὶ 9 Hp, μὲ σκαπτικὴν ἐξάρτησιν (φρέζαν), μὲ σταθεροὺς ὀδόντας καὶ μὲ τροχούς μὲ πνευστὰ ἐλαστικὰ ἐπίσωτρα (Rotary Hoes, ἀγγλικῆς ἐπίσης προελεύσεως). Οὗτοι ἔδωσαν καλλίτερα ἀποτελέσματα ὡς πρὸς τὴν καλλιέργειαν τοῦ ἐδάφους, λόγῳ τῆς καλλιτέρας ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἰσχύος τοῦ κινητήρος αὐτῶν διὰ τοῦ περιστροφικοῦ σκαπτικοῦ μηχανισμοῦ, διὰ τὴν ἐργασίαν τοῦ ὁποίου δὲν ἦτο ἀναγκαῖα ἡ πρόσφυσις τοῦ ἔλκυστήρος ἐπὶ τοῦ ἐδάφους, ὡς εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἄροτρον.

Οἱ ἔλκυστήρες οὗτοι ἀνταπεκρίθησαν περισσότερο τῶν πρώτων εἰς τὰς καλλιεργητικὰς ἀνάγκας τῶν ἀμπελώνων, τῶν ὀπωρῶν καὶ τῶν κηπευτικῶν καλλιεργείων (ἐκτέλεσις τῆς σκαφῆς μὲ ταχεῖαν καὶ καλὴν κατεργασίαν τοῦ ἐδάφους, οὐχὶ ὅμως μὲ τὴν ἐπιδιωκομένην μορφήν εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἀμπελώνων κυρίως, καλὴ ἐκτέλεσις τῶν σκαλισμάτων). Διὰ τοῦτο διεδόθησαν καὶ περισσότερο.

Τέλος μετὰ τὴν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη σημειωθεῖσαν ἐξέλιξιν εἰς τὴν κατασκευὴν μοναξονικῶν ἔλκυστήρων, τόσον ὡς πρὸς τὸ μέγεθος αὐτῶν καὶ τὸ εἶδος τοῦ κινητήρος, ὅσον καὶ ὡς πρὸς τὴν διεύρυνσιν τοῦ κύκλου τῶν ἐργασιῶν τῶν ἐκτελου-

μένων διὰ τούτων, διὰ τὰς δυνατότητας ἐφοδιασμοῦ αὐτῶν μὲ ὄλην τὴν σειρὰν τῶν καλλιεργητικῶν καὶ λοιπῶν ἐξαρτήσεων, ἡ διάδοσις αὐτῶν παρ' ἡμῖν ἔλαβε ταχύτερον ρυθμόν.

7. Αἱ ἐπηρεάσασαι τὴν διάδοσιν αὐτῶν παρ' ἡμῖν κατασκευαστικαὶ ἐξελίξεις ἦσαν κυρίως :

α) Ἡ κατασκευὴ αὐτῶν εἰς ὄλην τὴν σειρὰν τῶν μεγεθῶν ἀπὸ 3 μέχρι 14 Hp.

β) Ἡ δυνατότης αὐξομειώσεως τοῦ πλάτους αὐτῶν, ἡ ὁποία ἐπιτρέπει τὴν ἐργασίαν τούτων καὶ εἰς τοὺς πυκνότερον φυτευμένους ἀμπελώνας, ὡς καὶ τὸ χαμηλὸν ὕψος αὐτῶν, ἐπιτρέπον τὴν ἐργασίαν ὑπὸ τοὺς ὀπωρῶνας.

γ) Ὁ ἐφοδιασμός αὐτῶν δι' ἀεροψύκτου βενζινοκινητήρος, διασκευασμένου εἰς τὰς πλείστας τῶν συσκευῶν καὶ διὰ καθῆσιν φωτιστικοῦ πετρελαίου, ὡς καὶ ὁ ἐφοδιασμός τῶν μεγαλυτέρων ἐκ τούτων (συνήθως ἀπὸ 8 Hp καὶ ἄνω) δι' ἀεροψύκτου συνήθως κινητήρος, ντῆζελ, διὰ τοῦ ὁποίου ἐμειώθη σημαντικῶς τὸ κόστος τῆς δι' αὐτῶν ἐκτελουμένης ἐργασίας (σχέσις ἐπιβαρύνσεως ἐκ χρησιμοποίησεως βενζίνης ἢ πετρελαίου ντῆζελ παρ' ἡμῖν, 3,5: 1).

δ) Ἡ δυνατότης τῆς ἐργασίας αὐτῶν διὰ μονοῦνου, ἀπλοῦ ἢ ἀναστρεφόμενου ἄροτρον, αὐλακωτήρος, περιστροφικῆς σκαπτικῆς ἢ σκαλιστικῆς ἐξαρτήσεως μεταβλητοῦ πλάτους (24 μέχρι 120 cm συνήθως), σβάρνης, σπαρτικῆς, χορτοκοπτικῆς, ἐξαγωγέως πατάτας, φερομένου ἢ ἐλκομένου ψεκαστήρος, ρυμουλκουμένου ὀχήματος μεταφορῶν κλπ.

ε) Ἡ δυνατότης χρησιμοποίησεως αὐτῶν διὰ τὴν κίνησιν ἄλλων σταθερῶν (ἀντλία ἀρδεύσεως, ἐκκοκκιστικὰ κλπ.) ἢ ἐλκομένων μηχανημάτων, λόγῳ ἐφοδιασμοῦ τῶν διὰ τροχαλίας μεταδόσεως κινήσεως καὶ δυναμολήπτου (P.T.O.).