

## ČEBELARJENJE Z ZABOJNIKI

Zabojnik je ena izmed novejših pridobitev čebelarstva. Rešiti bo potrebno še nekatere stvari, da se bo čebelarjenje z zabojniki toliko izpopolnilo, da bo v čebelarstvu uporabno širše. Slovenija je med prvimi, ki je pričela uporabljati zabojnike. Med prvimi pa je prav gotovo Viktor Marvin z Vogrskega. Njegovi zabojniki so malo manjši od običajnih. So dvovrstni in imajo 48 AŽ panjev. Novejši oziroma večji zabojniki, ki vam jih želim danes predstaviti, pa imajo 72 AŽ panjev. V Sloveniji so mnogi čebelarji izdelali majhne prirejene zabojnike za avtomobilske ali traktorske prikolice.

Manjši zabojniki so primerni za manjše čebelarje, ker je z njimi lažje prevažati in ker je lažje kupiti avtomobilsko prikolico kot tovornjak.

Rad bi vam predstavil zabojnik, ki ga je izdelal čebelar Jože Krmelj. Vzrok za težave, ki so se pokazale pri njegovi izdelavi, pa je bil predvsem material, ki ga pri nas težko dobimo.

Izdelavo smo prepustili izdelovalcu samemu, saj drži v »glavi« vse mere, tako da se s temi težavami nismo ukvarjali. Kot poznavalec zabojnikov in priden delavec je s pomočnikom zvaril zabojnik v trinajstih



Zabojnika na paši.



Prva močnejša paša, ki jo lahko izkoristimo, je ogrščica ali oljna repica. Zabojujnik blizu Ptujja na paši ogrščice.

dneh. Izdelan je iz pohištenih cevi, velikosti  $100 \times 100$ ,  $80 \times 80$ ,  $40 \times 40$ ,  $10 \times 20$ ,  $10 \times 10$ , in iz nekaj kotnega železa  $30 \times 30$ . Kritina je pocinkana pločevina – plošče velikosti  $200 \times 100$ . Zabojujnik s streho, a brez lesa, tal in stranic iz lesa, tehta 950 kg. K nadaljnji izdelavi spada barvanje in izdelava lesenih tal teh stranic iz ladijskega poda. Teža zabojujnika brez panjev tako doseže 1000–1200 kg.

Tej teži pa moramo prišteti še težo polnih panjev, ki jih naselimo v zabojujnik. Kot sem že omenil, je v zabojujniku 72 panjev, njihova približna teža (računam družino na 20 satih z 10 kg medu) pa znaša okoli 3240 kg. Tako znaša celotna teža od 4240 kg do 4440 kg.

Ta teža pa velja samo izven sezone in v predsezonskem obdobju. Moramo pa se zavedati, da se s količino vnešene medicine, cvetnega prahu in čebelarških pripomočkov teža hitro dvigne na 5000 kg ali več. Za prevažanje tolikšne teže pa prav gotovo potrebujemo tovornjak z nosilnostjo 5 t. Sam za prevažanje uporabljam TAM 110, dolžine 5,2 m in širine 2,3 m. Dolžina zabojujnika je 5,3 m, širina pa 2,3 m. Tovornjak je predelan, pravzaprav je zaradi dolžine zabojujnika podaljšan keson. Zabojujnik stoji na štirih nogah, pri tem pa moramo paziti, da je vsaka noga enako obremenjena (približno 1 tono). Obremenitve nog so predvsem pri natovarjanju in raztovarjanju zabojujnika različne, saj se ob določenih nagibih teža z drugih nog skoraj v celoti prenese na eno ali dve nogi. Zato je izdelava nog ena izmed zelo važnih nalog. Noga je izdelana iz cevi  $100 \times 100$  in ta del je nepremičen, drugi del pa je premičen, z njim uravnavamo višino zabojujnika.

Ima luknjice, v katere vstavljamo varovalo. Ob prevozu noge potegnemo iz zabojujnika. Spuščamo in dvigamo ga s pomočjo ročnega dvigala, ki ima nosilnost 3,5 tone. Na nogah so privarjeni kovinski deli, v katere se dvigalka upre, da med dviganjem ne bi zdrsnila. Verjetno ste se že vprašali, zakaj je zabojujnik za 10 cm daljši kot keson tovornjaka. To nam pomaga pri natovarjanju in raztovarjanju. Del zabojujnika, ki gleda prek robu kesona, dvignemo na sredini in hkrati spuščamo ali dvigamo obe nogi hkrati. Na nogah so še posebni privarjeni deli, v katere vstavimo stabilizatorje, ki so povezani z zabojujnikom in pomagajo stabilizirati vsako nogo posebej, da bolj čvrsto stoji. Na prednji strani so panji pritrjeni s tremi podložnimi cevmi  $10 \times 30$  mm čez celo dolžino zabojujnika. V notranjosti pa so panji pritrjeni s cevmi  $10 \times 10$  mm. Čez celo dolžino so nameščena vodila, ki jih zagodzimo na levi in desni strani. Po končanem prevozu jih zagodzimo v podstrešje zabojujnika, tako da nas ne motijo pri delu.

Zabojujnik je v celoti izoliran s stiroporom, predvsem s prednje in zadnje strani ter na strehi, ki je poleti vedno izpostavljena sončnim žarkom.

Pri delu z zabojujnikom sem ugotovil tudi nekaj njegovih slabih lastnosti. Nekatere so se pokazale hitro, druge se pa še bodo.

Zabojujnikova slaba stran je prav gotovo način natovarjanja, ki zahteva dva ali tri ljudi. Težka je že dvigalka, tako da ni šala nositi jo okoli tovornjaka. Tudi delo z dvigalko je dokaj težavno. Težko dobimo staro dvigalko, ki bi lepo tekla, nove pa so drage in trde in delo z njimi je težko. Pri dvigovanju še ni takšnih težav kot pri spuščanju. Pri spuščanju zobje v dvigalki preskakuje-

jo, kar povzroča večje vznemirjanje čebel kot sam prevoz. Vsi, ki imamo zabojnike, se ukvarjamo predvsem s problemom, kako ga raztovarjati in natovarjati. Poskušali smo tudi z zračnimi blazinami, a premalo dvigujejo in tudi to delo ni prav enostavno. Tako nam ostane samo hidravlika, za katero pa vemo, da je zelo draga. Predračun v tovarni hidravlik na Ptuju (Meglič) je bil za eno nogo 5 milijonov din. Zato bo potrebno še dobro premisliti, kako in z najmanjšo investicijo rešiti ta problem.

Drugi problem prav gotovo predstavlja teren, na katerem bi lahko postavili kontejner. Mnogi čebelarji trdijo, da je zabojnik nastal na asfaltu in da samo tja tudi sodi. Ker pa vemo, da tam, kamor bomo peljali čebele, ne bo asfalta, zato nam tudi ni potreben. Izdelali smo lesene podstavke premera 40 x 40 cm in debeline 5–8 cm. Takšni podstavki zadoščajo, da zabojnik varno stoji. Pri izbiri zemljišča pa moramo paziti, da ne bo premehko. Potrdim lahko, da se tudi tak prostor dobi. Ker zabojnik ni avtobus ali vlačilec, se nam ne izplača v njem delati sobice za točenje, spanje itd. Vse to počnemo v zabojnikovem hodniku. Prostora je dovolj, saj se da na prostoru 6,40 m<sup>2</sup> kar dobro opravljati vsa dela. Točilo in ustalo smo namestili na eno stran zabojnika in brez problema točimo. Trenutno spimo na tleh, na sprednji strani zabojnika pa bomo dogradili nadgradnjo, v kateri bomo lahko spali. Nadgradnja bo nad kabino tovornjaka.

Prva dobra lastnost je, da imamo lahko več zabojnikov in samo en tovornjak. Ker vemo, kolikšni stroški so s tovornjaki, je to ena bistvenih postavk. Samo cene pnevmatik pogledamo, pa nam je vse jasno. Če se nam je med prevozom čebel na pašo tovornjak pokvaril ali če smo imeli nesrečo ali kaj podobnega, zabojnik raztovorimo in ga natovorimo na drug tovornjak, ki ga odpelje na mesto, ki smo si ga izbrali za pašo. To je druga dobra stran zabojnika.

Pozimi zabojnike postavimo na mesto za prezimovanje. Tovornjak odpeljemo domov, ga tehnično pregledamo, če imamo garažo, ga spravimo na suh prostor. Lahko ga barvamo, obnavljamo in popravljamo, poleg tega pa ga imamo doma in se ne bojimo, da bi se mu kaj zgodilo. Prav tako je dobro, da imamo čebele na paši, tovornjak pa doma, saj vemo, kaj se vse pogosteje

dogaja v Sloveniji, Hrvaški, Bosni, Vojvodini in drugje: zaradi nevoščljivosti ali jeze, ker ste čebele pripeljali na določeno mesto, so gume pogosto razrezane, stekla razbita, ukradeni so razni deli motorja ali gume, izpraznjen je rezervoar z gorivom itd.

Če pretehtamo dobre in slabe lastnosti, ostane več dobrih in to pomeni, da je čebelarjenje z zabojniki dobro.

Problem čebelarjenja z zabojniki je prav gotovo pritrđitev zabojnika na tovornjak. Čebelarji uporabljajo vrsto bolj ali manj uspešnih načinov. Vsekakor pa bi bila najboljša rešitev pritrđevanja zabojnika na podvozje tovornjaka na način, ki se je uveljavil povsod v svetu, to je s kontejnerskimi glavami. Rešitev zabojnikov – nadgraden je za druge dejavnosti uspešno razvilo podjetje AS – Domžale, te rešitve pa bi bile uporabne tudi za čebelarstvo. Vprašljiva je samo cena.

Kako pa je s čebelarjenjem v zabojniku?

Čebelarjenje v zabojniku je prav takšno kot v tovornjaku ali vlačilcu. Panji so zloženi v tri vrste, na levo in desno stran, v vsaki vrsti je 12 panjev. Težavno, predvsem za starejše čebelarje, je delo v spodnji vrsti, saj je čisto pri tleh. Pregled 12 spodnjih panjev v eni vrsti vzame čebelarju največ časa. Delo pri drugi in zgornji vrsti je enostavno in ne povzroča nobenih preglastic.

Pa še nekaj besed o notranjosti zabojnika. Zelo važna je ventilacija med prevozom. Med prevozom odpiramo ventilacijo v panjih, da pride do čebel dovolj zraka. Nad vrati zabojnika je spredaj in zadaj narejena odprtina 10 x 40 cm, ki služi za ventilacijo med prevozom ali kadar zabojnik stoji na mestu.

Pozimi odpremo južno loputo, severno pa zapremo. Streha zabojnika je narejena na vzvod in jo lahko odpremo v celoti, ali pa samo delno v sprednjem ali zadnjem delu. Ta način nam omogoča nemoteno delo s čebelami. Čebele lepo izletavajo skozi stropno odprtino, nam pa daje dovolj svetlobe za pregledovanje družin. Dno kontejnerja je narejeno iz dveh delov zaradi lažjega pregledovanja spodnje vrste panjev. Spodnjo vrsto pregledujemo tako, da eno stran dna položimo na drugo in se nanj usedemo.

Andrej Schwarzmann