

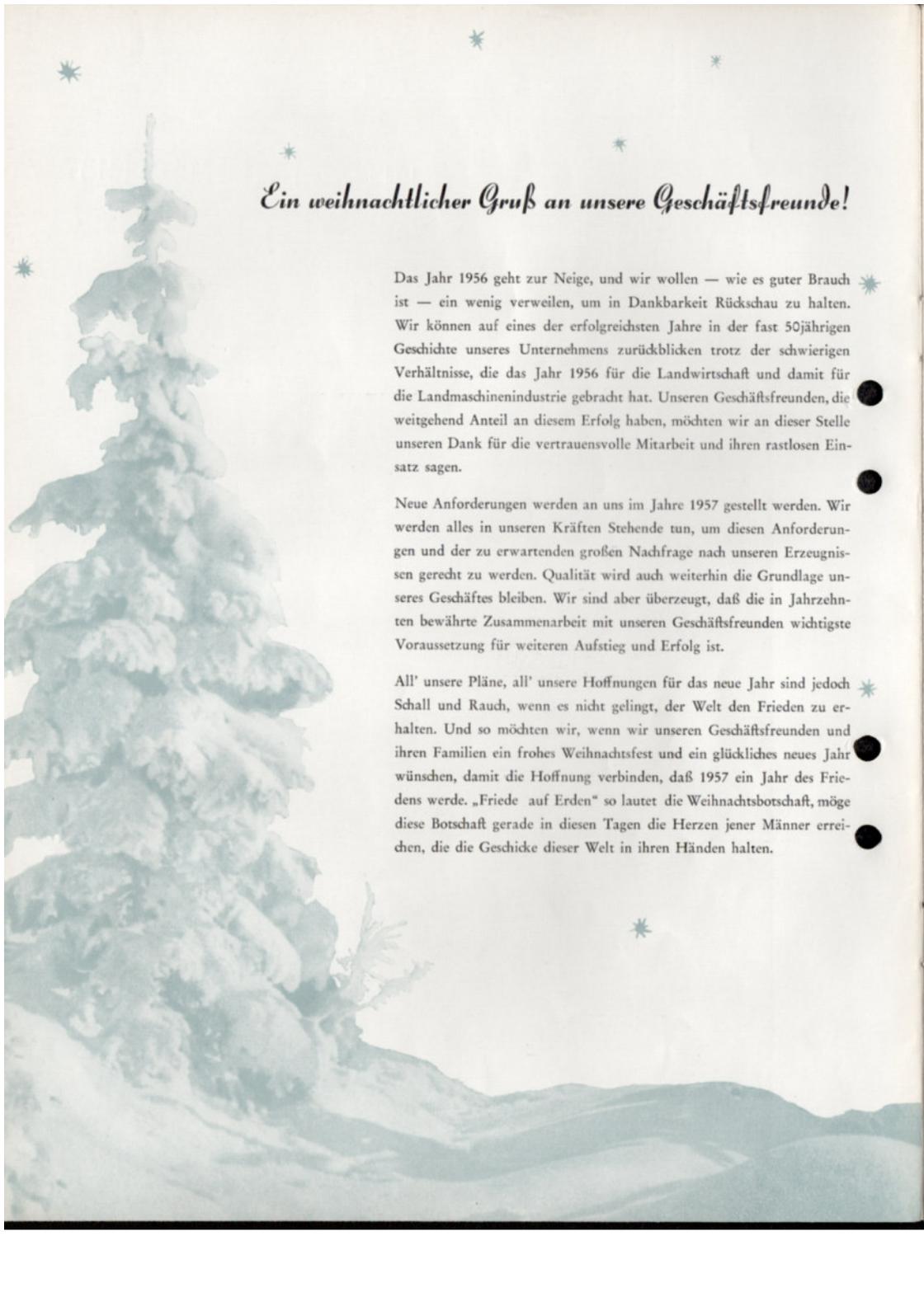


Überall dort, wo höchste Anforderungen an die Leistungsfähigkeit von Maschinen gestellt werden, haben sich INTERNATIONALE Raupenschlepper ausgezeichnet bewährt. Hier eine BTD-6 Raupe mit DROTT Ladeschaufel bei Schneeräumungsarbeiten am St. Gotthard.

McCORMICK-INTERNATIONAL Informationsdienst, Herausgegeben für ihre Händlerkundschaft von der INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY M. B. H., Verwaltung, Neuss a. Rhein. Anschriften der Verkaufsniederlassungen: BERLIN-TEMPELHOF, Ringbahnstraße 26, HAMBURG 27, Großmannstraße 114, MÜNCHEN 12, Fauststraße 7, NEUSS a. Rhein, Industriestraße 39, Postfach 337. Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht.



Foto R. Schmitz



Ein weihnachtlicher Gruß an unsere Geschäftsfreunde!

Das Jahr 1956 geht zur Neige, und wir wollen — wie es guter Brauch ist — ein wenig verweilen, um in Dankbarkeit Rückschau zu halten. Wir können auf eines der erfolgreichsten Jahre in der fast 50jährigen Geschichte unseres Unternehmens zurückblicken trotz der schwierigen Verhältnisse, die das Jahr 1956 für die Landwirtschaft und damit für die Landmaschinenindustrie gebracht hat. Unseren Geschäftsfreunden, die weitgehend Anteil an diesem Erfolg haben, möchten wir an dieser Stelle unseren Dank für die vertrauensvolle Mitarbeit und ihren rastlosen Einsatz sagen.

Neue Anforderungen werden an uns im Jahre 1957 gestellt werden. Wir werden alles in unseren Kräften Stehende tun, um diesen Anforderungen und der zu erwartenden großen Nachfrage nach unseren Erzeugnissen gerecht zu werden. Qualität wird auch weiterhin die Grundlage unseres Geschäftes bleiben. Wir sind aber überzeugt, daß die in Jahrzehnten bewährte Zusammenarbeit mit unseren Geschäftsfreunden wichtigste Voraussetzung für weiteren Aufstieg und Erfolg ist.

All' unsere Pläne, all' unsere Hoffnungen für das neue Jahr sind jedoch Schall und Rauch, wenn es nicht gelingt, der Welt den Frieden zu erhalten. Und so möchten wir, wenn wir unseren Geschäftsfreunden und ihren Familien ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr wünschen, damit die Hoffnung verbindet, daß 1957 ein Jahr des Friedens werde. „Friede auf Erden“ so lautet die Weihnachtsbotschaft, möge diese Botschaft gerade in diesen Tagen die Herzen jener Männer erreichen, die die Geschicke dieser Welt in ihren Händen halten.

Preisbindung

In der Landmaschinen- und Ackerschlepperbranche war es von jeher üblich, daß, ebenso wie bei vielen anderen Markenartikeln, der Verbraucherpreis vom Hersteller kalkuliert und festgesetzt wurde. Auf diese Verbraucherpreise erhält der Vertrieb, sei es Großhändler, Einzelhändler oder Genossenschaft, einen Rabatt, dessen Höhe sich nach dem Umsatz richtet, der mit dem einzelnen Hersteller erzielt wird.

Dieses Verfahren hat den leicht erkennbaren Vorzug, daß jeder Verbraucher für den gleichen Artikel den gleichen Preis zu zahlen hat, daß also die durch die Preisliste des Herstellerwerkes garantierte Preiswahrheit besteht. Bei Ackerschleppern und Landmaschinen hat aber darüber hinaus das System der Festpreise und damit verbunden der festen Handelsspanne auch volkswirtschaftlich eine erhebliche Bedeutung.

Es ist bekannt, daß die Landwirtschaft um trotz wachsenden Leutemangels ihre Aufgabe im Dienste der Volksernährung erfüllen und nicht nur gleiche, sondern steigende Erträge erzielen zu können, Milliardenbeträge in Schleppern und sonstigen Landmaschinen investieren mußte und weiterhin noch investieren muß. Es ist weiter bekannt, daß an diese Maschinen, auch soweit sie alljährlich nur kurzfristig gebraucht werden, Anforderungen gestellt werden müssen, die mit Anforderungen an Maschinen, die in städtischen Betrieben eingesetzt werden, überhaupt nicht vergleichbar sind. Ferner darf als bekannt vorausgesetzt werden, daß es dem Eigentümer unermeßliche Schäden bringen kann, wenn seine Maschine zu dem Zeitpunkt, wo sie gebraucht wird, nicht sofort voll einsatzfähig ist.

Hinzukommt, daß der Schlepperbetrieb und der Gebrauch von mit Schleppern arbeitenden Maschinen weit größere technische Kenntnisse erfordert, als in früheren Jahrzehnten für Gebrauch, Instandhaltung und Instandsetzung von Landmaschinen notwendig waren.

All dieses macht es unerlässlich, daß hinter jeder Maschine ein schlagkräftiger Kunden- und Ersatzteildienst steht, der zu jeder Zeit die Einsatzbereitschaft der Maschine sichern kann. Ohne einen solchen Kunden- und Ersatzteildienst müssen sich früher oder später die bedeutenden Investitionen in der Landwirtschaft als Fehlinvestitionen erweisen. Kein Hersteller, der den für eine rationelle Produktion erforderlichen Umsatz hat, wäre in der Lage, für das ganze Bundesgebiet diesen Kunden- und Ersatzteildienst selbst auszuüben. Diese Aufgabe fällt dem Vertrieb zu, der deshalb in der Lage sein muß, eine gute Werkstatt und ein ausreichendes Ersatzteillager zu unterhalten sowie tüchtige Fachkräfte zu beschäftigen.

Um diese volkswirtschaftlich wichtige Aufgabe erfüllen zu können, muß dem Vertrieb ein ausreichender, wenn auch bescheidener Verdienst beim Verkauf der Maschinen gesichert sein. Insbesondere muß der ordentliche Fachbetrieb, der seinen Abnehmern den nach dem Verkauf der Maschine nötigen Dienst garantiert, gegen Preisunterbietungen solcher Verkäufer geschützt werden, die nur verkaufen und sich danach um die von ihnen verkauften Maschinen nicht mehr kümmern und die, selbst wenn sie es wollten, gar nichts dafür tun könnten, weil ihnen Fachkenntnis und die nötigen Einrichtungen fehlen.

In den letzten Jahren sind, besonders auf dem Gebiet des Schlepperverkaufs, wenig erfreuliche Zustände eingetreten. Die Lage ist so allgemein bekannt, daß wir es uns

ersparen können, sie hier zu schildern. Wir wissen, daß alle ordentlichen Fachbetriebe mit uns wünschen, daß im Schlepperverkauf eine Ordnung geschaffen wird, die sicherstellt, daß sich der Wettbewerb auf dem Gebiet der Qualität, der technischen Leistung, des Kundendienstes und nicht zuletzt des Verbraucherpreises abwickelt anstatt auf dem Wege der unkontrollierbaren Nachlässe, deren Höhe jeweilig vom Geschick des einzelnen Abnehmers abhängt.

Darüber hinaus erkennen auch die verständigen Landwirte, daß es in ihrem wohlverstandenen Interesse liegt, wenn

sie zu Festpreisen kaufen; ihnen ein guter Kunden- und Ersatzteildienst gesichert wird;

gebrauchte Schlepper sowohl beim Eintausch als auch beim Wiederverkauf nach dem sachverständigen Urteil einer neutralen Schätzstelle bewertet werden.

Die Schlepperpreise sind in dem allgemeinen Preisanstieg der Nachkriegszeit verhältnismäßig niedrig geblieben. Dies ist zum Teil darauf zurückzuführen, daß die stark angestiegene Produktion es den Herstellern ermöglichte, fortgesetzte Kostensteigerungen in gewissem Umfang aufzufangen. Diese Möglichkeit wurde aber mehr und mehr erschöpft. Wenn zu den unvermeidlichen Kostensteigerungen hinzukommt, daß wegen der Nachlässe oder der Überbewertung von gebrauchten Schleppern die Handelsspanne mehr und mehr ausgeweitet wird, so werden empfindliche Steigerungen der Schlepperpreise eintreten. Weder Industrie noch Vertrieb können auf die Dauer ohne einen angemessenen Verdienst bestehen. Mit anderen Worten, auch die scheinbaren Preiszugeständnisse gehen letzten Endes zu Lasten der Verbraucher.

Aus diesen Erwägungen hatte die Ackerschlepperindustrie in Zusammenarbeit mit den Vertretungen des Handels und der Landwirtschaftlichen Genossenschaften sowie unter Zustimmung des Bauernverbandes eine Wettbewerbsordnung ausgearbeitet und dem Bundeswirtschaftsministerium zur Zustimmung vorgelegt. Aus politischen Erwägungen wurde diese Zustimmung bislang nicht gegeben. Die Inkraftsetzung der Wettbewerbsordnung ohne eine solche Zustimmung könnte als Verstoß gegen die Kartellgesetzgebung ausgelegt werden und mußte deshalb unterbleiben.

Wir sind aus unseren Abnehmerkreisen vielfach darauf hingewiesen worden, daß der wesentliche Inhalt der Wettbewerbsordnung, d. h. Preisbindung, Bewertung gebrauchter Schlepper, ein geordnetes Rabattsystem etc. nach der bestehenden Gesetzgebung durch jeden Hersteller von Markenartikeln in Kraft gesetzt werden darf. Mit einer Prüfung der praktischen Durchführbarkeit solcher Maßnahmen sind wir noch beschäftigt. In Kürze werden wir unserer Kundschaft weitere Nachrichten zugehen lassen.

Nach unserer Meinung ist es nicht nur im Interesse des Schleppervertriebs sondern auch der Landwirtschaft notwendig, daß die Öffentlichkeit und die zuständigen Regierungsstellen immer darauf hingewiesen werden, daß es sich bei solchen Maßnahmen nicht um eine illegale Gewinnsicherung, auch nicht um eine Wettbewerbsbeschränkung handelt, sondern um eine Ordnung des Wettbewerbs, die zur Wahrnehmung wichtiger volkswirtschaftlicher Belange notwendig ist.



Herr Erich Schmidt, Juniorchef der Fa. Schultz & Co., Münster, übergibt den D-217 an Herrn Große-Maestrup.

DER 4. McCORMICK-SCHLEPPER AUF EINEM HOF

Herr Felix Große-Maestrup, Besitzer eines wunderschön gelegenen echt westfälischen Hofes bei Greven, erhielt im Spätsommer dieses Jahres seinen vierten McCORMICK Schlepper. Auf diesem Hof gibt es fast ausschließlich McCORMICK Maschinen.

Etwa 1930 — also vor über 25 Jahren — kaufte Herr

Große-Maestrup den ersten McCORMICK Schlepper vom Typ 10/20.

Wenn gleich also der Name McCORMICK ein fester Begriff auf dem Maestrup-Hof ist, so war die Ankunft des D-217 ein Ereignis, das von alt und jung begeistert aufgenommen wurde und sicherlich noch lange Gesprächsstoff auf diesem Hof sein dürfte.



Herr Felix Große-Maestrup mit seinem ersten McCORMICK-Schlepper.

Auf dem Maestrup-Hof ist der Name „McCORMICK“ ein fester Begriff.

Der neue Schlepper ist schon ein Gespräch unter Fachleuten wert.



Ein Beitrag zur Völkerverständigung



Der Austausch junger Menschen verschiedener Länder hat ein erfreuliches Ausmaß angenommen. Die Amerikaner haben für diese Art des Studiums ein sehr passendes Wort geprägt: „Learning by doing“ und „learning by living“, also mit anderen Worten, man lernt andere Völker am besten dadurch kennen, daß man bei ihnen lebt und arbeitet. Dieser Kontakt, der sich auf einer

menschlichen Basis vollzieht, darf wohl ohne Übertreibung als erfolgreichster Weg zur Völkerverständigung bezeichnet werden.

Die IH hat diesen Gedanken schon immer gefördert und besonders Generaldirektor F. W. Tauffest hat ihm seine persönliche Unterstützung angedeihen lassen.

So waren 5 junge Amerikaner, die sich im Rahmen eines Austauschprogramms in der Bundesrepublik aufhielten, natürlich besonders willkommene Gäste in Neuß. Träger dieses Austauschprogramms waren auf amerikanischer Seite die 4-H-Club-Foundation, die sich aus dem 4-H-Club — der größten amerikanischen Farmjugendorganisation — konstituiert hat, und auf deutscher Seite das Bundesernährungsministerium. Diese jungen Leute, die alle auf Farmen in Amerika groß geworden sind, waren etwa 4 Monate in Deutschland und haben in dieser Zeit auf Bauernhöfen in 3 verschiedenen Ländern der Bundesrepublik gelebt und gearbeitet. Nach ihren Eindrücken in Deutschland befragt, äußerten sie sich einstimmig begeistert über die Aufnahme und Gastfreundschaft, die ihnen zuteil wurde.

Generaldirektor F. W. Tauffest — selbst auf dem Lande groß geworden — gab den jungen Leuten ausführliche Auskunft über die schwierigen Verhältnisse in der deutschen Landwirtschaft im allgemeinen und Fragen der Mechanisierung im besonderen.

Eine Besichtigung des IH-Werkes und eine Fahrt durch das Industriegebiet an der Ruhr sind einige Punkte des reichhaltigen Programms, das die IH ihren jungen Gästen bot.

H. G. Pleitgen (IH-Neuss) begrüßt die jungen Gäste auf dem Bahnhof Neuss.

Für das Reisealbum die obligatorische Gruppenaufnahme, von links nach rechts: Phil. Naftziger (Illinois), Barbara Smith (New Hampshire), Betty Brown (West Virginia), Gen. Dir. Tauffest, Virginia Devinish (Kansas), Virginia Falter (North Dakota), H. G. Pleitgen (IH-Neuss).

Gen. Dir. Tauffest gab seinen Gästen erschöpfend Auskunft auf ihre vielen Fragen.

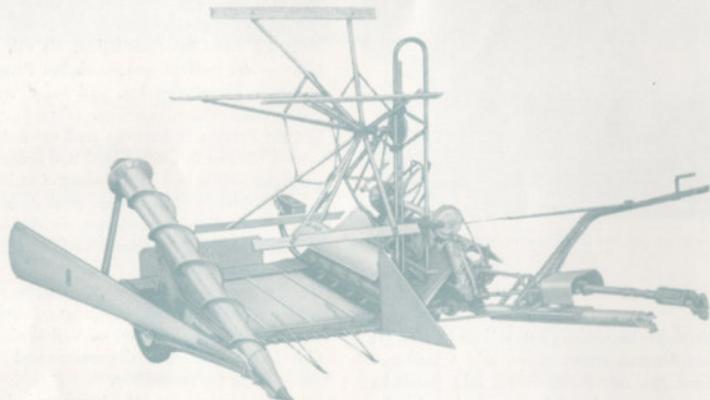


Ein neuer Zapfwellenbinder aus dem Neusser IH-Werk

Der Schnellbinder D-7 ST hat seine Bewährungsprobe glänzend bestanden.

Seit etwa zwei Jahren konnte man — besonders zur Zeit der Getreide- und Rapserte — auf den Feldern der Versuchsbauernhöfe der International Harvester Company einen Zapfwellenbinder bei der Arbeit beobachten, der im Verhältnis zu den anderen bekannten McCORMICK-Maschinen recht niedrig gebaut war. Ebenso fiel es auf, daß der Schlepperfahrer allein und ohne die sonst übliche Hilfskraft den Binder bediente. Es handelt sich bei dieser Maschine um einen neuen Zapfwellenbinder aus dem

Neusser IH-Werk, um den jetzt serienmäßig gebauten Schnellbinder D-7 ST, der in seiner langen Versuchsreihe seine Bewährungsprobe glänzend bestanden hat. Schon die ersten Probefahrten begannen vielversprechend. Es zeigte sich, daß der Versuch der IH-Konstrukteure, einen leichten, flott arbeitenden Traktorenbinder zu schaffen, besser als erwartet gelungen war. Im Laufe dieser Versuchsreihe wurde die neue Maschine in allen Getreidearten sowie Raps unter den schwierigsten Ernteverhält-



nissen eingesetzt und immer weiter vervollkommen. Bei einem Versuch in nur 40 cm hohem Reygras meinte ein anwesender Landwirt zweifelnd: „Wenn die Maschine das schafft, dann arbeitet sie auch in miserabelstem Lagergetreide einwandfrei.“ Sie schaffte es. Und der Schlepperfahrer gestand nachher lächelnd: „Ich hätte es bald selbst nicht geglaubt.“ Mit dem Ergebnis der umfangreichen Versuche kann nicht nur die International Harvester Company in Neuß, sondern auch die deutsche Landwirtschaft zufrieden sein.

Der Schnellbinder D-7 ST stellt in seiner Konstruktion einen völlig neuen Bindertyp dar, der besonders durch seine flotte Arbeitsweise und durch die bequeme Einmann-Schlepperbedienung anspricht und eine beachtliche Flächenleistung erzielt.

So kann zum Beispiel der Schlepperfahrer mittels einer Handkurbel bzw. eines Kipphebels sämtliche Haspel- und Binderkipperstellungen vom Schleppersitz vornehmen und dadurch noch während der Fahrt die Arbeitsweise des Binders regulieren. Das bedeutet eine rationelle Vereinfachung der Bedienung, Einsparung einer zweiten Hilfskraft, was besonders von den kleineren Höfen und Familienbetrieben als Vorteil empfunden werden dürfte. Der Schnellbinder D-7 ST arbeitet mit nur einem Bindertuch. Das heißt, das Getreide wird — nachdem es

geschnitten ist — von dem Plattformtuch an eine besonders konstruierte Förderwalze transportiert, die das Erntegut mit den Förderzinken erfasst und es in gleichmäßigem Fluß zum Knüpfapparat weiterleitet. Die genau abgestimmte Geschwindigkeit zwischen Plattformtuch und Förderwalze sowie die besondere Ausbildung der För-



derzinken und Abstreifer verhindern ein Wickeln des Erntegutes. Durch den Fortfall von zwei Bindertüchern konnte der Schnellbinder in seiner Bauweise sehr niedrig gehalten werden. Das hat zwei wesentliche Vorteile: Die gebundenen Garben werden aus einer nur geringen Höhe vom Bindertisch abgeworfen und somit das Erntegut weitgehendst geschont. Zum anderen erhält die Maschine durch die niedrige Bauweise eine sehr günstige Schwerpunkt-lage. Die wichtigsten Teile des D-7 ST wie Knüpf-fer, Haspel und Binderplattform sind bewährte Aggregate, wie sie bereits in 1000en von McCORMICK-Bindern verwendet wurden. Ebenso sind Förderwalzen- und Haspelantrieb wie bei allen McCORMICK-Bindern gegen Wickeln und Verschmutzung geschützt.

Der Schnellbinder D-7 ST ist trotz seiner bewußt leicht gehaltenen Bauweise außerordentlich stabil. Zum Antrieb der Maschine sind bei einigermaßen normalen Gelände-verhältnissen 10 PS völlig ausreichend.

Eine weitere Aufgabe für die Konstrukteure bestand darin, den Schnellbinder so zu gestalten, daß der bekannt günstige Bodendruck anderer McCORMICK-Binder erreicht wurde. Hier fand man eine glückliche Lösung. Als Haupttrahler wurde ein kleines Zwillingrad verwendet, das durch seine breite Auflagefläche auf dem Boden den notwendigen Ausgleich schuf.

Besonders einfach und praktisch ist auch der Umbau des Schnellbinders von der Transport- in die Arbeitsstellung und umgekehrt. Mit nur einem Handgriff bringt der Fahrer den Binder in die gewünschte Stellung. Der Umbau erfolgt lediglich durch Umhängen einer Deichselstrebe.

Der Forderung der Landwirtschaft nach immer rationelleren und den heutigen Verhältnissen entsprechenden Maschinen hat die International Harvester Company mit der Konstruktion dieses Binders erneut entsprochen. Sie bietet damit besonders den kleineren Betrieben, die sich in den letzten Jahren motorisiert haben, einen wertvollen Helfer für die Getreideernte.



Der neue McCORMICK-Schnellbinder D-7 ST arbeitet mit nur einem Bindertuch.



Die besondere Ausbildung der Förderzinken und Abstreifer verhindern ein Wickeln des Erntegutes.



Auch schweres Lagergetreide macht dem Schnellbinder D-7 ST nichts aus. Er hat seine Bewährungsprobe glänzend bestanden.



WERBUNG

ein wesentlicher Faktor

Kein Kaufmann und kein Unternehmen kommt im modernen Wirtschaftsleben ohne Werbung aus. Werbung soll beraten, hinweisen, aufklären und letztlich zum Besitzwunsch, also Kaufentschluß führen. Eine anständige und ehrliche Werbung will nicht zum Kauf verführen — sie will sachlich überzeugen. Jeder Käufer hat letzten Endes selbst die Möglichkeit, die Wahrheit der Werbeargumente und damit die Qualität und den Wert der angebotenen Ware und Erzeugnisse genau zu prüfen.

Besonders der Landwirt ist ein äußerst kritischer Käufer. Vielleicht liegt es hauptsächlich daran, daß er den Wert des mit seiner Hände Arbeit erworbenen Geldes besonders hoch zu schätzen weiß. Wenn es sich um die Anschaffung von Ackerschleppern und Landmaschinen handelt, wird er genau prüfen, was ihm angeboten wird, muß er doch dann auf Jahre hinaus mit der erworbenen Maschine oder dem Schlepper nutzbringend arbeiten können.

Hier liegt eine der wichtigsten Aufgaben für den Landmaschinen-Händler. Viele Landwirte seiner Umgebung wird er kennen, ebenso wie sie ihn kennen und ihm Vertrauen entgegenbringen. Trotzdem muß der Händler immer wieder um sie werben, muß sie auf Neuheiten und Verbesserungen aufmerksam machen und sie bei der Instandhaltung der bei ihm gekauften Maschinen beraten. Die International Harvester Company unterstützt ihre Händlerkundschaft bei den Werbemaßnahmen in großem Umfang. Prospektmaterial, farbige Plakate und Kalender sind nur einige von den Werbemitteln, die von der IH dem Händler zur Verfügung gestellt werden. Ganz besonders hat sich aber die Anzeigenwerbung in den Tageszeitungen bewährt, denn die Landbevölkerung hat zu ihrer Zeitung ein engeres Verhältnis als die Stadtmenschen. Jedes Angebot wird aufmerksam studiert, jede Händler-Anzeige findet genaue Beachtung, kennt man

doch auch meistens den Firmeninhaber persönlich sehr gut.

Die IH-Werbeabteilung ermöglicht den IH-Händlern eine leichte Durchführung aller von ihr getroffenen Werbemaßnahmen. So kann der Händler fertige Anzeigenmatern anfordern und seiner Orts-Zeitung mit den Angaben, die er zusätzlich veröffentlicht haben will, übergeben. Die International Harvester Company ist aber auch bereit, ihren Händlern diese Arbeit voll abzunehmen; sie trägt außerdem 50 % der entstehenden Insertionskosten — eine Werbeunterstützung, die schon von vielen Händlern mit Erfolg in Anspruch genommen wurde.

Das Inserat spricht die Landbevölkerung direkt an. Nach Feierabend oder am Wochenende, wenn sich der Landwirt ein paar Stunden Ruhe gönnt, studiert er seine Zeitung. Dann ist er aufnahmebereit und deshalb interessante Angebote leichter zugänglich. Er kann die Anschaffung einer neuen Landmaschine oder eines Schleppers in Ruhe überdenken oder sich über die Beschaffung von Ersatzteilen für die vorhandenen Maschinen orientieren. Das alles sollte man sich als Landmaschinen-Händler vor Augen halten, denn hier ist ein Weg, die Verbindung zur Kundschaft noch enger zu gestalten.

Übersicht über die von der International Harvester Company zur Verfügung gestellten Werbemittel für Händler:

- 50:50 Kleinanzeigen (45 und 90 mm breit)
- Wandkalender
- Faltblätter für Postwurfwerbung
- Diapositive für Kinowerbung
- Taschenspiegel
- Zündhölzer
- Briefecken

Ei.e. Auswahl, die für jeden werbefreudigen Händler bei entsprechendem Einsatz Zinsen tragen wird.

Mit Schlepper und „dumplings“ durch Dänemark!

Zur Einführung der neuen Farmall-Dieselschlepper aus Neuß am Rhein startete die dänische IH-Gesellschaft in

enger Zusammenarbeit mit ihren Händlerkunden mehrere Schleppervorführungen. Diesen Demonstrationen, die fast überall im Land stattfanden, wurden von der ländlichen Bevölkerung Aufmerksamkeit und Interesse entgegengebracht. So konnten bei insgesamt 63 Vorführungen ca. 4000 Landwirte mit den neuesten Schleppertypen aus dem Neußer IH-Werk bekanntgemacht werden.

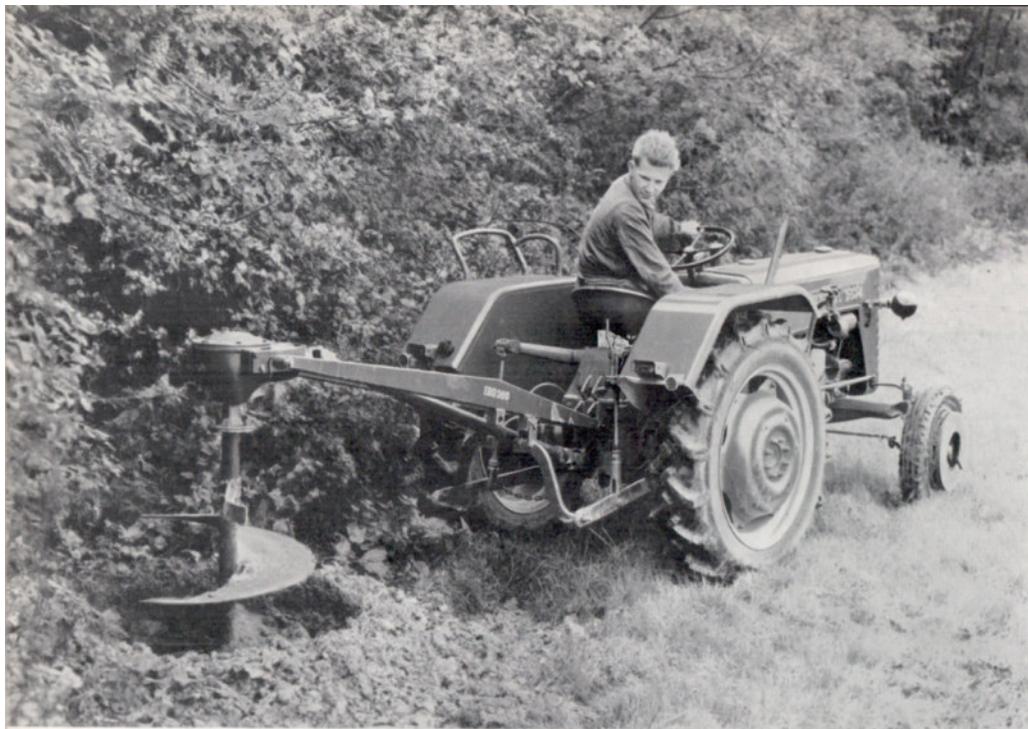
Mit der Durchführung dieser Aktion bewies die dänische IH-Gesellschaft wieder einmal die Richtigkeit eines mit ihren Händlern gemeinsam begangenen Weges zur Förderung des Verkaufs.



IH-Schleppertreiber H. Birsch demonstriert hier vor einem aufmerksamen Publikum die leichte Fahrweise des Farmall D-320

In Verbindung mit den Vorführungen wurden den Gästen sogenannte „dumplings“ gereicht, eine in Deutschland weniger bekannte Mehlspeise. Herr W. Møller, Experte für „dumplings“, konnte sich eines regen Absatzes seiner Ware erfreuen.





DER SCHLEPPER UND SEIN GERÄT

Jeder Fachmann weiß, wie wichtig die Auswahl des richtigen Arbeitsgerätes für eine zufriedenstellende Arbeit des Schleppers in der Landwirtschaft ist. Nicht unerheblich können die Verluste für den Landwirt werden, wenn das Gerät oder die vom Schlepper getriebene oder gezogene Maschine nicht richtig auf die Leistung des Schleppers abgestimmt wird.

Reicht z. B. die Zugkraft des Schleppers nicht voll aus, um einen Pflug in der gewünschten Furchentiefe im normalen Arbeitsgang zu ziehen, so wird leicht folgendes versucht:

1. den Pflug flacher einzustellen, also die gewünschte und für den Acker notwendige Furchentiefe nicht mehr zu erreichen. Hierbei können Ertragsausfälle in der Ernte in kaum abschätzbarer Höhe die Folge sein.
2. den Schlepper in einen niederen Arbeitsgang zurückzuschalten. Hierdurch leidet in den meisten Fällen die Qualität der Arbeit, die sich u. U. ebenfalls in einer Ertragsminderung bemerkbar machen kann. Es kommt aber noch hinzu, daß ein Zurückschalten des Schlep-



pers in einen niederen Gang die Flächenleistung stark herabdrückt und aus diesem Grunde oft nicht gemacht wird. Überlastungen des Schleppers sind dann unvermeidlich. Diese haben aber meist hohe Reparaturkosten im Gefolge.

Diese Beispiele ließen sich noch vermehren.

An der richtigen Auswahl der Schleppergeräte ist aber nicht nur der Landwirt, der zwar letzten Endes die Kosten für eine falsche Wahl zu tragen hat, sondern auch die Hersteller von Schlepper und Gerät, und nicht zuletzt auch der Händler interessiert.

Der Schlepperhersteller aus dem Grund, weil das für den betreffenden Schlepper nicht passende Gerät beim Landwirt u. U. falsche Schlüsse auf Leistung und Zuverlässigkeit des Schleppers auslöst.

Beim Gerätehersteller liegen die Verhältnisse ähnlich, denn ein Nichtharmonieren der Zugkraft des Schleppers mit dem Zugkraftbedarf des Gerätes läßt selten eine gute, zufriedenstellende Arbeit desselben aufkommen. Hinzu kommt aber noch die richtige Anpassung des Geräts an den Schlepper. Wenn hier die Anschlüsse nicht stimmen, ist eine richtige Einstellung überhaupt nicht möglich.

Der Händler, weil er der berufene Berater des Landwirts ist, und er seinen Ruf in dieser Beziehung nicht aufs Spiel setzen darf.

Diese Überlegungen bestimmten uns, für unsere Schlepperlinie ein komplettes IH-Geräteprogramm zusammenzustellen. Schon in den nächsten Wochen werden unsere IH-Händler Sammelprospekte und Preislisten erhalten. Dieses Programm wird noch laufend weiter vervollständigt werden.

Wir glauben, daß wir durch diese Maßnahme im Schleppergeschäft eine Lücke geschlossen haben und dieser Entschluß von unseren IH-Händlern begrüßt werden wird.



Ein Rückblick: DLG HANNOVER

1956

Man nennt sie die Stadt im Grünen, dieses schöne Hannover, die liebenswürdige Gastgeberin der diesjährigen Wanderausstellung der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft. Die eleganten, geräumig breiten Durchfahrtsstraßen — eingefaßt von den gradlinigen Fassaden modernster Nachkriegsbauten — prägen das Gesicht der Stadt und führen uns vorbei an Grünanlagen, vorbei am Maschsee — jener gediegenen Erholungsstätte — hin zu dem weitflächigen Ausstellungsgelände, wo im September dieses Jahres den Besucher eine farbenfrohe Front moderner Traktoren und Landmaschinen empfing.

Heute liegt diese Schau der DLG geraume Zeit hinter uns, und ein jeder wird Abstand für eine erinnerliche Betrachtung gewonnen haben.

Über 540 000 Menschen waren es — aus der Bundesrepublik, aus der Sowjetzone und aus allen Teilen der Welt —, die durch buntgeschmückte Eingangsporten zur 44. Leistungsschau der deutschen Landwirtschaft und der deutschen Landmaschinenindustrie schritten.

Kaum einem aus dieser Zahl der Drängenden, Suchenden, Schauenden wird es gelungen sein, all die Fülle des Gebotenen in sich aufzunehmen. Kaum einer aber wird auch ohne tiefen Eindruck diese gewaltige Repräsentationsschau hinter sich gelassen haben, deren Umfang alles bisher Dagewesene übertraf.

Wer zu vergleichen verstand, dem gab die Ausstellung hinreichend Gelegenheit dazu. Wer zu urteilen vermochte, den ließ sie Vorteil um Vorteil abwägen. Und es war ein Zeichen des Vertrauens, daß eine Großzahl gerade der kritischsten Besucher immer wieder zurückfand zu dem geschmackvollen Stand der International Harvester Company in der Halle IV nahe des reich beflaggten Haupteinganges.

Tatsächlich blieb dort die gefällige Form der ausgestellten Farmall Dieselschlepper unüberboten und mit Deutlichkeit konnte der Fachmann aus Bauweise und Anordnung von Einzelteilen und Zubehör die Leistung und die Zuverlässigkeit der Farmall-Dieselschlepper erkennen.

Vom Raupenschlepper des Typs BTD 6, der durch seine imponierende Wucht überzeugte, bis hin zu dem leichtgewichtigen Geräteschlepper D-212 sprach die gesamte Reihe der Schlepper eine Sprache der Qualität und der Zuverlässigkeit. Schnell ließ sich für den maschinenkundigen Bauern der geringe Rüstzeitbedarf beim Gerätewechsel an Farmall-Dieselschleppern erkennen, schnell ließen sich die vorzüglichen Eigenschaften ermaßen, die den Farmall-Dieselschleppern unter allen Verhältnissen besondere Bevorzugung gaben.

Einladend präsentiert sich in Halle IV der Ausstellungsstand der International Harvester Company.

In der neuen Ausrüstung mit IH-Agriomatic zeigte sich der Farmall-Dieselschlepper D-430. Ständig umlagert, war er ein Anziehungspunkt für die fortschrittliche landwirtschaftliche Welt.

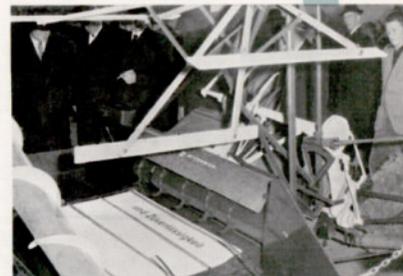
Immer wieder mußte das Standpersonal der International Harvester Company den umringenden Gruppen in Lodengrün Aufklärung über diese vielversprechende Neuerung geben. Alle Erläuterungen wurden mit großem Interesse aufgenommen.

Vortrefflich war die Idee, die Ausstellungsbesucher auch über eine Abhöranlage mit dem Wesen der Agriomatic vertraut zu machen. Die Hörmuschel an das Ohr gepreßt, lauschten Bauern und Landwirte den interessanten Berichten. Dann legten sie beeindruckt den Hörer beiseite, und es setzte ein wißbegieriges Fragen nach den zahlreichen Möglichkeiten ein, die diese Neukonstruktion für die Verwendung im landwirtschaftlichen Betrieb bot.

Unter den Landmaschinen wurde der McCORMICK International Schnellbinder „D-7ST“ von den Besuchern besonders beifällig beurteilt. Und in der Tat hat sich dieser leichtzügige, robuste Bindemäher bei starkem, durchwachsenen Lagergetreide in der vergangenen Ernte schon bestens bewährt. Die Zuführungswalze mit ihrer genauestens bemessenen Drehzahl, mit der Gestalt ihrer Transportstifte und Abstreifer sorgt für eine schonende Behandlung des Getreides und verhindert das Wickeln. In wenigen Sekunden bringt ein Umstecken der Zugvorrichtung den Bindemäher von der Transport- in die Arbeitsstellung. Die Maschine zeigte sich gummibereift, für Zapfwellenantrieb eingerichtet und mit dem erprobten McCORMICK-Bindeapparat ausgestattet.

Eine andere Maschine der International Harvester Company fand ebenfalls bei den Ausstellungsbesuchern große Beachtung. Es war die Neukonstruktion eines selbstfahrenden Mähdeschers, der — nach dem Längsflußprinzip arbeitend — durch seine geringe Gesamtlänge und seinen kleinen Wendekreis besonders gefiel. Diese Maschine in ihrer leichten und dabei sichtbar stabilen Bauweise ist für die Ernte auf kleinen, unzugänglichen Ackerschlägen und in stark parzellierten Betrieben hervorragend geeignet.

Zum Antrieb von Dresch- und Fahrwerk dient wahlweise ein Volkswagen-, Ford- oder Ilomotor. Der sehr gut arbeitende Hordenschüttler vermag größte Strohmenge einwandfrei zu transportieren. Mit 1,75 m Schnittbreite ist es eine bewundernswert leistungsfähige Maschine.



So sieht der neue McCORMICK International Schnellbinder D-7ST aus.



Die McCORMICK International Pick-up Ballenpresse B-45 auf der DLG-Schau 1956. Im Hintergrund interessierte Besucher vor der AGRIOMATIC-Lehrtafel.



Über eine Abhöranlage erfahren Bauern und Landwirte wesentliches über die Anwendungsmöglichkeiten der IH-AGRIOMATIC.



Ferner empfahl sich eine neue McCORMICK International Kartoffellegemaschine, die ein-, zwei- und dreireihig auf der diesjährigen DLG-Schau vorgestellt wurde. Mit dem erprobten Fehlstellenausgleich versehen, besitzt sie ein erstaunlich niedriges Eigengewicht. Die Maschine kann als Anhängengerät wie auch als Anbaugerät für die Dreipunktaufhängung verwendet werden.

So gab es manches Interessante und manches Neue zu bewundern. Wer sich jedoch von der diesjährigen Ausstellung der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft den Impuls für eine landtechnische Revolution versprach, der wurde sicherlich enttäuscht. Wem aber an einer steten landtechnischen Fortentwicklung gelegen war, dem gab sie Anregungen und Sehenswertes in Fülle. Nichts Bewährtes wurde über Bord geworfen, es wurde weiterentwickelt und der Vollendung näher gebracht.

Vielerlei Anregungen konnten auch von der Lehrschau des landwirtschaftlichen Bauwesens ausgehen, die unter dem Motto „Arbeitsersparung in Haus, Hof und Stall“ manche interessante, wenn auch nicht immer ganz fertige bauliche Lösungen brachte.

Die Sammlung hervorragender Spitzentiere, die die deutschen Zuchtverbände in den weiten Vorführungsringen zu Gesicht brachten und deren Einheitlichkeit und Formenharmonie beeindruckte, konnte einen wohlthuenden Ausgleich zu allzu viel Technik vermitteln und das Bild der Schau in hervorragender Weise abrunden.

Im ganzen war also die große Ausstellung der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft ein Erfolg:

Wen die Menge von mehr als 10 000 Landmaschinen und die langen Reihen der in den Zelten aufgestellten Zuchttiere nicht zu verwirren vermochte und wer es verstand, das jeweils für ihn Wichtige zu finden, dem brachte auch diese Ausstellung in Hannover wieder Gewinn.



Der Stand der International Harvester Company war ein Treffpunkt der vielen Bauern und Landwirte.



Im Landmaschinenvorführungsring arbeitet der 30 PS Farmall-Dieselschlepper D-430 mit der McCormick International Pick-up-Ballenpresse B-45.



Nach ermüdendem Rundgang ein Nickerchen am See.

Der Kraftfahrzeugbrief

Der Kraftfahrzeugbrief wurde vor mehr als 20 Jahren durch die Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr vom 11. 4. 1934 eingeführt. Seit diesem Zeitpunkt werden für alle in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge auch Kraftfahrzeugbriefe ausgestellt. Handelt es sich dabei um Kraftfahrzeuge, die in größeren Serien hergestellt werden, so hat der Hersteller die Möglichkeit, eine allgemeine Betriebserlaubnis zu erlangen, die ihn selbst zur Ausstellung der Kraftfahrzeugbriefe berechtigt. Es ist dabei unbedingt zu beachten, daß die Kraftfahrzeugbriefe in allen technischen Daten mit dem der allgemeinen Betriebserlaubnis beigefügten Typpgutachten übereinstimmen muß.

Handelt es sich bei den Kraftfahrzeugen um Einzelanfertigungen oder sind bei Serienfahrzeugen wesentliche Änderungen vorgenommen worden, so muß der Brief für das Fahrzeug durch eine Einzelprüfung ausgestellt werden. Für diese Prüfung sind die Sachverständigen der technischen Überwachungsvereine zuständig, die auch berechtigt sind, auf Grund der Einzelprüfung den Kraftfahrzeugbrief auszufertigen.

Bei der Zulassung des Kraftfahrzeuges muß der Kraftfahrzeugbrief der Zulassungsstelle vorgelegt werden, die daraufhin das amtliche Kennzeichen erteilt sowie den Kraftfahrzeugschein ausstellt. — Dabei überwacht die Zulassungsstelle als „Hüter der Ordnung“ die notwendige Versicherung und Versteuerung des Fahrzeuges. — Ferner hat die Zulassungsstelle die technischen Unterlagen an das Kraftfahrtbundesamt in Flensburg weiterzugeben, wo die Daten in einer nach dem Hollorith-System arbeitenden Zentralkartei — der zweitgrößten Kartei Deutschlands — zusammengefaßt und damit das „Leben“ des Fahrzeuges überwacht werden. Diese Kartei dient einmal rein statistischen Zwecken und außerdem ist sie eine wichtige Unterlage für die Polizei zur Aufklärung von Fahrzeugdiebstählen und Verkehrsdelikten. Die wichtigste Bedeutung kommt der Fahrgestellnummer bei der Ausstellung und Handhabung des Kraftfahrzeugbriefes zu. Sie ist das wesentliche Erkennungsmerkmal eines jeden Fahrzeuges. Am Fahrzeug selbst kann jedes Teil ersetzt oder geändert werden, sei es das Fahrgestell selbst oder der Motor, Aufbau und Bereifung, es müssen nur entsprechende Zusätze bzw. Nachträge im Kraftfahrzeugbrief vermerkt werden. Die Fahrgestellnummer darf jedoch nicht geändert werden, da sonst das Fahrzeug seine Identität verliert. Nimmt der Händler eine entsprechende Veränderung vor, so hat er die Eintragung der Änderung zu veranlassen.

Der Kraftfahrzeugbrief ist — wie wir gesehen haben — in erster Linie eine Urkunde verwaltungsrechtlicher Art,

die bei Verkauf, Änderung usw. des Fahrzeuges der Zulassungsstelle vorzulegen ist. Er hat aber in zunehmendem Maße privatrechtliche Bedeutung gewonnen. Neben der statistischen Zweckbestimmung war es auch von Anfang an Zweck der Verwaltungsvorschrift vom 11. 4. 1934, das Eigentum am Fahrzeug zu sichern. Entsprechend seiner Bedeutung teilt daher der Brief grundsätzlich das Schicksal des Fahrzeuges. Die privatrechtliche Bedeutung des Briefes geht jedoch nicht so weit, daß die Angaben im Brief als „Gewährleistungsgarantie“ angesehen werden können.

Das Schwergewicht der zivilrechtlichen Bedeutung liegt in der Tatsache, daß der Käufer eines Kraftfahrzeuges in der Regel vom Verkäufer die Übergabe des Briefes verlangen muß. Tut er das nicht, so läuft er Gefahr, als bösgläubig im Sinne von § 932 Absatz 2 BGB zu gelten mit der Folge, daß er das Fahrzeug herausgeben muß, wenn es infolge Eigentumsvorbehalt dem Verkäufer gar nicht gehörte. In diesem Fragenkomplex sind jedoch drei wichtige Fälle zu unterscheiden:

- a) Der Käufer erwirbt das Kraftfahrzeug auf Kredit. Der Verkäufer behält sich üblicherweise das Eigentum am Fahrzeug vor. Zur Sicherung dieses Vorbehaltseigentums hält er auch den Kraftfahrzeugbrief zurück. Solange das Fahrzeug nicht voll bezahlt ist, hat der Käufer auch noch keinen Anspruch auf Übergabe des Kraftfahrzeugbriefes.
- b) Der Käufer erwirbt das Kraftfahrzeug gegen Barzahlung. In solchen Fällen kann er die sofortige Übergabe des Fahrzeuges verlangen. Tut er das nicht, so besteht die Gefahr, daß der gutgläubige Erwerb nach § 932 Absatz 2 BGB ausgeschlossen wird. Daher muß der Käufer unbedingt darauf achten, daß mit dem Fahrzeug auch der Kraftfahrzeugbrief übergeben wird.
- c) Sehr streng verfährt die Rechtsprechung bei Veräußerung von *gebrauchten* Fahrzeugen. Hier läßt die Rechtsprechung kaum eine Ausnahme gelten. Es besteht der Grundsatz, daß der Käufer nur dann den Verkäufer für den Eigentümer oder wenigstens für den Verfügungsberechtigten halten darf, wenn er den Brief besitzt und mitübergibt.

Im dem Grundsatz, nach dem der Erwerber beim Kauf eines Kraftfahrzeuges auch den Kraftfahrzeugbrief mit übernehmen muß, will er nicht Gefahr laufen, unberechtigt erworben zu haben, liegt die eigentliche zivilrechtliche Bedeutung des Kraftfahrzeugbriefes. Der Landmaschinenhändler tut daher immer gut daran, wenn er den Brief als ein Eigentumsdokument des Kraftfahrzeuges betrachtet und so behandelt.

Farmall-Schlepper trainierte Deutschen Meister



In der Nähe von Heilbronn — im württembergischen Unterland — liegt Obereisesheim, in Sportkreisen als Ringerhochburg wohlbekannt. Der sehr tüchtige V.f.L. Obereisesheim, ein Verein mit 360 Mitgliedern, kann bereits auf eine sehr erfolgreiche Vereinsgeschichte zurückblicken. 1948 wurde der V.f.L. Süddeutscher Jugendmannschaftsmeister und 2. Deutscher Meister im Ringen. 1951 war der Sprung in die höchste Deutsche Ringliga mit dem Titel eines unbesiegten Württembergischen Landesligameisters gewährleistet. Der größte Erfolg jedoch gelang dem Verein am 9. September 1956, denn die Tauziehmannschaft des V.f.L. Obereisesheim wurde an diesem Tage Deutscher Meister.

Nach dem Motto: „Ohne Fleiß kein Preis“ begann die Tauziehmannschaft, die sich hauptsächlich aus Angehörigen der erfolgsgewohnten Ringriege zusammensetzte, schon im Frühjahr mit einem intensiven Training. Bald stellte sich aber heraus, daß ein halbwegs ebenbürtiger Gegner fehlte, der für die schwergewichtige Mannschaft von Obereisesheim einen idealen Trainingspartner abgab. Guter Rat war teuer, denn das 3mal wöchentliche Training sollte unter allen Umständen aufrechterhalten werden.

Herr Willi Freyer, von Beruf Landwirt und nebenberuflich ein begeisterter Sportler hatte die rettende Idee. Die Rettung hieß:

McCormick Farmall Dieselschlepper DLD-2
Ein befreundeter Landwirt stellte seinen DLD-2 als Trainingspartner zur Verfügung, und nun sah man auf dem Sportplatz des V.f.L. Obereisesheim eine nicht alltägliche Vorstellung: 6 starke Männer zogen gegen die 14 Pferdestärken des Farmall-Dieselschleppers um die Wette.

Der DLD-2 Schlepper war sicherlich ein guter Partner, der der Mannschaft von Obereisesheim alle Kräfte abverlangte und sie so stählte, daß sie den sehr beachtlichen Titel eines Deutschen Meisters erringen konnte. Die Vielseitigkeit der Farmall-Dieselschlepper war in Fachkreisen schon hinreichend bekannt, daß sich aber diese Schlepper weit über die vorgesehenen Einsatzmöglichkeiten hinaus verwenden lassen — wie z. B. für sportliche Zwecke, das überraschte selbst die Schlepperkonstrukteure des Neußer IH-Werkes.

Dem Deutschen Meister im Tauziehen wünschen wir auch für die nächste Saison ein kräftiges „hau-ruck“, auf daß er seinen Titel erfolgreich verteidigen möge.



Ein großer Tag für Castaldini Giancarlo



Am 22. September 1956 fand in Portomaggiore, Ferrara, ein Wettbewerb zur Ermittlung des besten Schlepperfahrers der Provinz statt, der dann Ferrara bei dem Wettstreit um den Titel des besten italienischen Schlepperfahrers vertreten wird. Den Sieg und damit die goldene Medaille trug der Italiener Castaldini Giancarlo davon.

Der harte Kampf wurde von 20 Schlepperfahrern am Steuer italienischer und anderer Schlepper auf einem an Hindernissen reichen Gelände ausgetragen. Es galt die Strecke in kürzestmöglicher Zeit und ohne Strafpunkte zurückzulegen.

Die Geschicklichkeit und die Gewandheit des Schlepperfahrers und nicht zuletzt die hervorragenden Fähigkeiten, wie Leichtgängigkeit und Stabilität des D-430 Schleppers haben Castaldini Giancarlo zu seinem Siege verholfen.

Der glückliche Sieger des Schleppergeschicklichkeitsfahrens der Provinz Ferrara, Castaldini Giancarlo.

Zweistock-Waggons für Farmall-Dieselschlepper

Im Rahmen der Modernisierung und Rationalisierung der bundesbahnlichen Einrichtungen konnten vor einiger Zeit die ersten doppelstöckigen Güterwagen in Dienst gestellt werden. Diese Einrichtung — in ähnlicher Form bereits für den Straßentransport von Pkw's auf zweistöckigen Lastkraftwagen bestens bewährt — bedeutet für die auf Bahngüterverladung angewiesenen Firmen eine große Erleichterung. Dank der besonderen Konstruktion der Doppelstock-Waggons ist es nunmehr möglich, die doppelte Anzahl von Gütern (in diesem besonderen Fall Radschlepper der International Harvester Company) als bisher in normalen Waggons zu verladen. Die International Harvester Company Neuß ist eine der ersten Schlepperhersteller, die von dieser wesentlichen Neuerung der Bundesbahn Gebrauch macht, und bisher mit dieser Art der Verladung und Beförderung nur gute Erfahrungen sammeln konnte.

Zwei 3-achsige Doppelstockwaggons der Bundesbahn an der Verladerrampe der IH-Filliale Hamburg.



BESUCH VON 20 GRANGE MITGLIEDERN BEI DER IH-NEUSS A. RHEIN



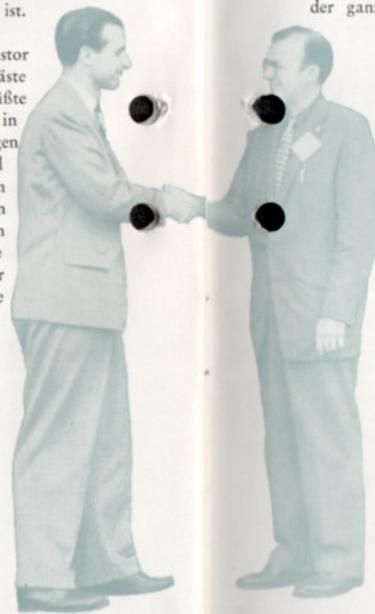
Die Grange — eine der größten Farmorganisationen der U.S.A. — hat sich besonders verdient gemacht um den Austausch von deutschen Jungen und Mädchen aus der Landwirtschaft. Seit 1949 sind mehrere Tausend junger Deutscher in den Staaten gewesen, haben auf Farmen von Grange-Mitgliedern wie Amerikaner gelebt und sind ein Jahr dort zur Schule gegangen. Abgesehen von der Möglichkeit, amerikanische Verhältnisse kennenzulernen, hat dieser Aufenthalt einen tiefen menschlichen Kontakt zuwegegebracht, der weit über das Persönliche hinausgeht. Man kann sicher ohne Überheblichkeit behaupten, daß dieser menschliche Kontakt ein wesentliches Glied in der Kette der heutigen freundschaftlichen Beziehungen zwischen den U.S.A. und der Bundesrepublik Deutschland ist.

Als bei vielen Grange-Mitgliedern der Wunsch immer lauter wurde, ihre ehemaligen Gäste in Deutschland zu besuchen, veranstaltete die National Grange eine Family Tour in die Bundesrepublik, die unter der bewährten Leitung von Wib Justi — National Grange Youth Deputy — organisiert wurde. Zwanzig Grange-Mitglieder aus sieben Staaten nahmen daran teil. Am 25. August traf die Maschine mit den Grange-Mitgliedern in Amsterdam ein. Von dort fuhren die einzelnen Teilnehmer zunächst für eine Woche zu ihren ehemaligen deutschen Gästen und verbrachten diese Zeit mit deren Familien und Freunden. Nach ihren Eindrücken von diesem Besuch befragt, äußerten sich alle restlos begeistert von der ihnen zuteil gewordenen Gastfreundschaft. Im August versammelten sich die Teilnehmer der Grange Family

Tour in Stuttgart und bereisten von dort aus den südlichen und landschaftlich reizvollsten Teil Deutschlands. Welcher Amerikaner würde es auf seiner Deutschlandreise versäumen, Orte wie Oberammergau oder gar Heidelberg zu besuchen. So natürlich auch die Granger, die daneben Versuchsgüter, landwirtschaftliche Institute, Schulen etc. besichtigten. Dann ging es durch das romantische Rheintal nach Norden. Und wer am Rhein mit den berühmten Weinlagen ist, wird natürlich auch einmal eine Wein- oder Sektkellerei sehen und echten Rheinwein probieren wollen. Ein Besuch der derzeitigen deutschen Bundeshauptstadt Bonn und dort ein Empfang bei dem US-Botschafter Conant erfolgte. Anschließend ging es weiter nach Köln — dort fand der über 750 Jahre alte gotische Dom große Bewunderung — und am 14. September pünktlich 13.00 Uhr traf der Bus mit den Grangern am Verwaltungsgebäude der IH Neuss ein. Es gab ein herzliches Wiedersehen zwischen dem Leiter der Gruppe, Wib Justi, und Hans-Georg Pleitgen, der vor fünf Jahren als Agricultural Trainee in den U.S. war und seit mehreren Jahren bei der IH tätig ist. Zu Ehren der Gäste war die amerikanische Flagge aufgezogen worden und am Werkstor hieß ein großes Transparent die Gäste willkommen. — Im Ausstellungsraum begrüßte H. G. Pleitgen die Gäste und brachte in einer kurzen Ansprache den Dank der jungen Deutschen zum Ausdruck, denen so viel Unterstützung der Grange zuteil geworden war. Im Anschluß daran fand ein Essen in der IH-Werkskantine statt, an dem auch Generaldirektor F. W. Tautfest sowie die Herren Direktoren W. Prinz und R. Hadler teilnahmen. Zu dem Essen waren auch eine Reihe Presse- und Rundfunkvertreter eingeladen worden.

Ein herzlicher Empfang wurden den Grange-Mitgliedern bei ihrer Ankunft im Neusser IH-Werk bereitet. Hier begrüßt H. G. Pleitgen den Leiter der Grange-Gruppe Wib Justi vor dem IH-Verwaltungsgebäude.

Die Vertreter des Westdeutschen Rundfunks bei einem Interview mit dem ältesten Teilnehmer, dessen Großeltern aus Deutschland in die Staaten kamen.



„Auf Wiedersehen“ Zum Abschluß des Besuchs wird noch eine Ehrenrunde mit den neuen Farmall-Dieselschleppern gefahren.

Ein Erinnerungsfoto für das Familienalbum — ganz links der älteste Teilnehmer — ein 79-jähriger Farmer aus Pennsylvania.



Generaldirektor Tautfest drückte seine Freude über diesen Besuch aus und gab einen kleinen Überblick über die Geschichte des Neusser IH-Werkes und sein Produktionsprogramm.

Nach dem Essen wurden Wib Justi, der älteste Teilnehmer, ein 79-jähriger Farmer aus Pennsylvania und H. G. Pleitgen von den Rundfunkvertretern für den „Westdeutschen Rundfunk“ interviewt. Die einundeinhalbstündige Führung durch die IH-Produktionsanlagen beeindruckte die Gäste sehr. In seiner abschließenden Dankesansprache sagte Wib Justi, jeder Tag ihrer Reise hätte neue Höhepunkte gebracht, aber die Stunden bei der IH-Neuss gehörten zu den schönsten der ganzen Reise.

Am nächsten Tag ging die Fahrt quer durch das Industriegebiet an der Ruhr nach Hannover, wo gerade die größte deutsche landwirtschaftliche Ausstellung stattfand. Auf dieser Ausstellung hatte die IH einen der größten und repräsentativsten Stände. Da die Granger ein sehr umfangreiches Programm zu absolvieren hatten, blieb ihnen nur wenig Zeit zum Besuch des IH-Standes.

Wenn diese Zeilen gedruckt sind, befinden sich die amerikanischen Farmer bereits wieder in den Staaten und werden sicherlich gerne an ihre Europa-Reise und den Besuch in „old Germany“ zurückdenken.

Generaldirektor F. W. Tautfest gibt einen Überblick über die Geschichte des Neusser IH-Werks.

Interessiert verfolgt man die einzelnen Stationen der Schlepperproduktion in den modernen Werkshallen.

Die Mitglieder der Grange während eines Rundganges durch das Werksgebiet der International Harvester Company Neuss.





Eine freudige Überraschung...

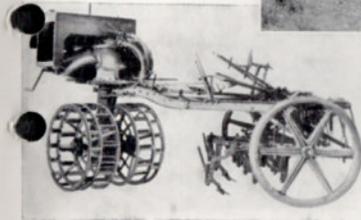
Ist ein naturgetreues Abbild des D-430. Verpackt in einem buntillustrierten Karton ist er ein Geschenk, das bei Alt und Jung Begeisterung auslöst.

Lassen Sie diese Gelegenheit nicht vorübergehen, Ihren Freunden mit geringem Aufwand eine große Freude zu bereiten.



Der erste Geräteträger der International Harvester Company aus dem Jahre 1917.

In Anwesenheit von Vertretern der Behörden, des Landhandels und leitenden Herren des Neuer IH-Werkes wurde das neue Verkaufsgebäude unseres holländischen Geschäftsfreundes Vogelenzang & Zoon feierlich seiner Bestimmung übergeben.



Eine eindrucksvolle Aufnahme von den vielseitigen Einsatzmöglichkeiten eines INTERNATIONAL Raupenschleppers mit DROTT "4 in 1". Dieses Gerät kann wahlweise als Planierschild, Schürfkübel, Ladeschaufel oder Greifer eingesetzt werden.



IH - KALEIDOSKOP



Dr. Panjabrao Deshmukh, indischer Minister für die Landwirtschaft, bestieg anlässlich eines Besuches bei der Firma Voltas, Bombay, einen D-430 Schlepper und zeigte sich dabei als vollendeter Schleppertreiber.



Im Rahmen einer von der Firma Boeke & Huldekoper durchgeführten McCORMICK Schlepperschau, sah man auch diese „Kleinschlepper“ für die Jugend, die natürlich ständig vom begeisterten Nachwuchs umlagert waren.



Auf der größten landwirtschaftlichen Ausstellung Dänemarks war das Interesse an den auf dem IH-Stand halbstädtlich durchgeführten Maschinenvorfürhrungen besonders groß.

... haben es geschafft!!

Der 3. Oktober 1956 war ein großer Tag für 15 Lehrlinge der Neußer IH-Werke. In der geschmackvoll geschmückten Werkskantine fand in Anwesenheit von Vertretern der Fabrikdirektion und Meistern aus den einzelnen Betrieben die Lehrlingsfreisprechung statt. 15 strahlende Gesichter bestätigten das ausgezeichnete Prüfungsergebnis, das weit über dem Durchschnitt der vergangenen Jahre lag. Nach fast dreieinhalbjähriger Lehrzeit konnten die angehenden Maschinen- und Modellschlosser, Werkzeugmacher und Elektriker aus der Hand von Direktor J. Schultze die Urkunden sowie eine Geldprämie in Empfang nehmen. Betriebsobmann Schwarz sprach zu

den Lehrlingen in launigen Worten und unterstrich noch einmal die Bedeutung des Tages.

Die praktische Prüfung der zwischen 16 und 18 Jahre alten Lehrlinge erfolgte im IH-Werk, Neuß, wo auch während der Lehrzeit jede Woche Unterricht in der Werksschule abgehalten wurde, um die Lernenden in systematischer Ausbildung auf den Tag ihrer Prüfung vorzubereiten.

Mit den besten Wünschen für ihren weiteren beruflichen Werdegang wurden die Lehrlinge an die ihnen nunmehr festzugewiesenen Arbeitsplätze entlassen.



Die 15 Lehrlinge des IH-Werks kurz nach Empfang ihrer Urkunden.

Fabrikdirektor J. Schultze beglückwünscht einen Lehrling zu seiner bestandenen Prüfung. Betriebsobmann Schwarz bei seiner abschließenden Ansprache.



Jubiläen

- 75 Jahre Firma W. Schnüll, Lage/Lippe
- 90 Jahre Firma Ottomeyer, Steinheim/Westf.

Wir gratulieren den Jubilaren und wünschen weiterhin erfolgreiches Schaffen.

Geburtstage

- 7. 8. 56 Herr Wilhelm Buchmühlen, Mettmann-Stübbenhaus, 60 Jahre
- 30. 8. 56 Herr Johann Hurtz, Seniorchef der Firma Adam Hurtz KG., Holzweiler, 75 Jahre
- 7. 10. 56 Herr Theodor Wanning, Inhaber der Firma Th. Wanning & Söhne in Rhede Krs. Borken, 70 Jahre
- 5. 11. 56 Herr Franz Köster sen. i. Fa. Gebr. Köster, Freienohl, 70 Jahre
- 15. 11. 56 Herr Heinr. Schnellbacher sen., Gemunde (Wohra) 80 Jahre

- 6. 12. 56 Herr Karl Israel, Dielingen/Westf., 70 Jahre
- Herr Joh. Geitz, Weikersheim, Wttbg.

Unsere herzlichste Gratulation verbunden mit den besten Wünschen für viele Jahre bester Gesundheit und geschäftlichen Erfolg.

Nachruf

- 9. 8. 56 Herr Tillmann Loy, Hüls b. Krefeld
- 31. 8. 56 Herr Joh. Bapt. Lachner, Lauterhofen/Opf.
- 18. 9. 56 Herr Otto Steuer, Kusel
- 14. 10. 56 Herr Franz Haarrhoff, Allagen
- 26. 10. 56 Herr Wilhelm Wiegand, Mitinhaber der Fa. Gebr. Wiegand, Korbach
- 3. 11. 56 Herr Otto Wolfertz sen., i. Fa. Otto Wolfertz, Saalhoff

Mit ihrem Hinscheiden betrauern wir den Verlust hochgeachteter Geschäftsfreunde und langjähriger Kunden. Wir werden ihnen ein ehrendes Gedenken bewahren.

Kurzinformationen

Eine Lohnerhöhung von 6% und eine kürzere Arbeitszeit erzielten die dänischen Landarbeiter im Frühjahr dieses Jahres. Die neuen Tarifverträge sehen eine 54stündige wöchentliche Arbeitszeit für 5 Monate im ersten Vertragsjahr, für 4 Monate im zweiten Jahr vor.

Der Bestand an Pferden in der Bundesrepublik liegt über einer Million, von denen 66 000 unter 3 Jahre sind. In den letzten 5 Jahren ist der Pferdebestand stark zurückgegangen.

Der internationale Wettkampf im Pflügen wird im Jahre 1958 voraussichtlich in Westdeutschland ausgetragen. Der Austragungsort der Wettkämpfe ist das Gelände der Landwirtschaftlichen Hochschule Hohenheim.

Unter den 546 000 Besuchern der DLG 1956 in Hannover befanden sich allein 400 000 landwirtschaftliche Betriebsleiter, die von dieser größten europäischen landwirtschaftlichen Lehrschau angezogen wurden.

13.113 Millionen t Getreide wurden 1956 im Bundesgebiet eingebracht. Das bedeutet eine Erhöhung von 5,2% gegenüber dem Vorjahr.

Der Getreidebedarf der Futtermittelindustrie wird für das Wirtschaftsjahr 1955/56 auf 750.000 t geschätzt. Die westdeutsche Futtermittelindustrie hat 1954/55 etwa 1,67 Mill. t Kraftfuttermische hergestellt.

5 000 km befestigte Wirtschaftswege werden jährlich im Bundesgebiet ausgebaut. Im Grünen Plan sind Beihilfen und Darlehn vorgesehen, mit denen etwa 8—10 000 km weitere befestigte Wirtschaftswege jährlich gebaut werden sollen.