

Es bleibt dabei!

Seit vor nunmehr 2 Jahren das IH-Agriomatic-Getriebe auf den Markt gebracht wurde, ist eine Reihe ähnlicher – aber auch nur ähnlicher – Konstruktionen unter den verschiedensten Bezeichnungen erschienen. Ein Beweis, daß die IH-Agriomatic genau den Bedürfnissen der Praxis entspricht. Man muß jetzt aber einmal feststellen, daß sie in Konstruktion und praktischer Anwendung bisher unübertroffen ist. Es bleibt also dabei:

Es gibt eben nur eine

IH-Agriomatic
DBP 943807
MIT FERNBEDIENUNG

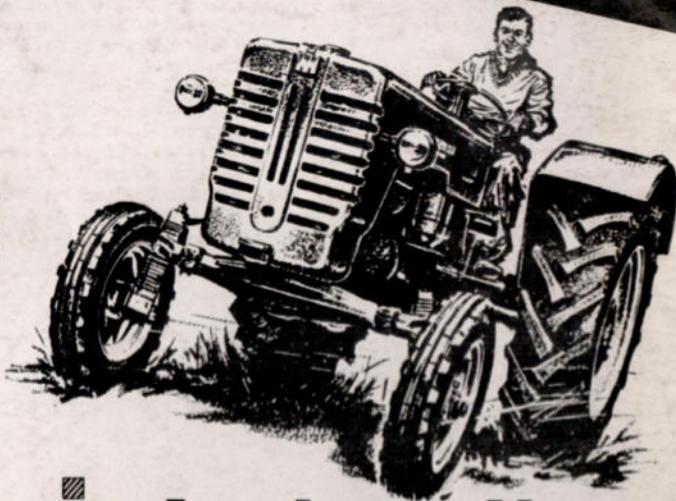
Lassen Sie sich einmal unverbindlich einen McCormick-Dieselschlepper mit IH-AGRIOMATIC vorführen. Beim praktischen Einsatz werden Sie nicht nur von der einfachen Bedienung und der verblüffenden Vielseitigkeit begeistert sein, sondern auch die enormen KRAFTRESERVEN der McCormick-Schlepper angenehm vermerken. Sie sind in ihrer Konstruktion unübertroffen und leisten weit mehr, als Sie von der jeweiligen PS-Klasse erwarten. Wenden Sie sich wegen einer unverbindlichen Vorführung an Ihren IH-Händler.

Und dann

urteilen SIE



MCCORMICK
INTERNATIONAL



IH-INFORMATIONSDIENST
IID
Ausgabe 53 – Oktober 1958



Die Landmaschinenindustrie in der E. W. G.
Europäische Lieferwerke des IH-Händlers
Schleppermarkt: Wer bezahlt die Zeche?



Eine gelungene Luftaufnahme des Neusser IH-Werks mit der Kulisse des Rheinbeckens

INHALT

Interview: Seite 3
Lesen Sie, was der Fachmann zum Thema **Kühlung** zu sagen hat.

Schlepper und Gerät: Seite 6
Interessante Hinweise auf Zusatzausrüstungen für IH-Schlepper.

Ausstellungen: Seite 8
Als Landwirtschaftsausstellung mit besonderem Rahmen präsentierte sich der „VIII. Rheinisch-Nassauischer Bauernstag.“

Schleppermarkt: Seite 9
Wer bezahlt die Zeche? Vor wichtigen Entscheidungen im Landmaschinenhandel.

Die erste europäische Groß-Pipeline Seite 11
Ein Situationsbericht vom Bau der Erdgasleitung Wilhelmshaven-Köln.

Die Landmaschinen-Industrie in der EWG Seite 17
Überblick und Überlegungen zur Lage der Landmaschinen-Industrie in der EWG und Freihandelszone.

Europäische-Lieferwerke des IH-Händlers Seite 18
Wichtige Informationen für jeden Landmaschinenhändler, der schon jetzt für die Zukunft plant.

Ötterrecht Seite 22
Was muß man von der Zugewinnsgemeinschaft wissen? Für Eheleute und solche, die es werden wollen.

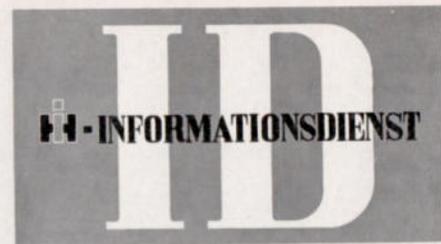
Kundendienst: Seite 25
Mitarbeiter der IH-Kundendienstabteilung geben Anregungen für die tägliche Praxis. Heute: **Hydraulik.**

Ersatzteildienst: Seite 30
Eine neue Ersatzteilkartei mit **Sammelmappe.**

Porträt eines Schlachthofes Seite 31
Bis zur „Endstation Brotbacken“ ist es meist nicht weit, wenn das Schlachtvieh erst einmal zur Richtstätte geführt ist.

IH-Informationsdienst. Herausgegeben von der Werbeabteilung der INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY, M. S. H. Neuss, Industriestraße 39. Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht.
Anschrift des Heidelberger Werkes: Heidelberg - Heilrich-Fußstr. 92
Anschrift der Verkaufsniederlassungen: Berlin - Tempelhof, Ringbahnstraße 26, München 12, Landsberger Straße 20, 1. Aufgang, Hamburg 27, Großmannstr. 114

Die Urlaubszeit ist beendet und in den vielen schmucken Ferienorten sind die „Eingeborenen“ wieder unter sich. Selbstverständlich, daß der McCORMICK Schlepper in der bayerischen Gemeinden schon längst zu ihnen gehört.



INTERVIEW

KÜHLUNG

Was sagt der Fachmann dazu?



Herr J. Arendt (40), Chefingenieur für Traktoren der International Harvester Company, Neuss, wurde in mehreren Patenten der IH als Erfinder genannt, u. a. auch für das IH-Agrimatic-Patent.

Herr Arendt, der im Rahmen der Traktoren-Entwicklung auch für die Gruppen Motoren, Getriebe, Hydraulik und Chassis verantwortlich zeichnet, studierte an der Technischen Hochschule Hannover und machte seine Diplomarbeit bei dem bekannten Dieselspezialisten Prof. K. Neumann mit einer Untersuchung über stroboskopische Methoden bei der Beurteilung des Dieseleinspritzvorganges.

Seit 1949 gehört Herr Arendt der Konstruktions- und Entwicklungsabteilung des IH-Werkes Neuss an.

FRAGE: Welche Bedeutung messen Sie als Fachmann der Kühlung eines Motors — speziell aber des Schleppermotors — bei?

ANTWORT: Bekanntlich bestehen die Aufgaben der Kühlung darin, Temperaturspitzen, die dem Material und damit dem Motor gefährlich werden können, abzubauen und die überschüssige Wärme an die Stellen zu transportieren, wo sie gebraucht wird oder zumindest nicht mehr schaden kann.

F.: An welche Stellen denken Sie, wenn Sie von einer Nutzbarmachung überschüssiger Wärme sprechen?

A.: Ein Überschuß an Wärme entsteht nahezu immer und sofort nach dem Starten des Motors im Zylinderkopf, während zunächst ein Bedarf an Wärme an den Laubbüchsen und im Motorenöl besteht.

F.: Welche weiteren Anforderungen muß eine moderne Kühlung heute erfüllen?

A.: Eine Kühlung soll möglichst *gleichmäßige* Temperaturbedingungen schaffen. Dabei ist die *Gleichmäßigkeit* sowohl *örtlich* wie *zeitlich* zu fordern.

F.: Können Sie uns dies noch erläutern?

A.: Die Forderung nach einer *örtlichen* Gleichmäßigkeit verlangt, daß im Motor kein großes Temperaturgefälle entstehen soll, damit Spannungen und Schäden durch Verziehen und Verspannen vermieden werden. Ich kann vorwegnehmen, daß unsere wassergekühlten IH-Dieselmotoren besonders günstig ausgelegt sind und hier wohl auch einer der Hauptgründe für die lange Lebensdauer unserer Motoren zu suchen ist. Ich bin

vor Jahren schon einmal zu dieser Angelegenheit befragt worden und habe damals zur Antwort gegeben: „Fühlen Sie sich wohler in einer Badewanne oder wenn Sie nach dem Bade einem einseitigen, scharfen, kalten Luftzug ausgesetzt sind?“ Ich glaube, wenn unsere Laubbüchsen sprechen könnten, würden Sie die Antwort erraten können!

F.: Wie möchten Sie die *zeitliche* Gleichmäßigkeit verstanden wissen?

A.: Ein Motor möchte zu *jeder Zeit* und bei jedem Betriebszustand die für ihn *richtige* Temperatur haben, ob beim Anlassen, bei Vollast, oder Leerlauf.

F.: Sehen Sie auch auf diesem Gebiet einen Vorteil der Wasserkühlung?

A.: Ich glaube, daß sich auch die *Temperaturregelung* mit den Mitteln der Wasserkühlung wie Thermostat, Kühlervorhang usw. am *genauesten* regeln läßt.

F.: Können Sie uns noch weitere Hauptvorteile der Wasserkühlung nennen?

A.: Der für den Benutzer am meisten ins Auge oder besser gesagt ins Ohr springende Vorteil ist noch nicht erörtert worden. Das ist die vorzügliche Geräuschdämpfung des Wassermantels.

In unseren Bemühungen, das Leben des Landwirts zu erleichtern, ihn vor lästigen Geräuschen zu schützen, haben wir einen derartig klaren Vorteil gegenüber luftgekühlten Fabrikkaten, daß ich die feste Überzeugung habe, daß die Zukunft im Schlepper dem wassergekühlten Motor gehört.

ES TUT SICH WAS IN HEIDELBERG

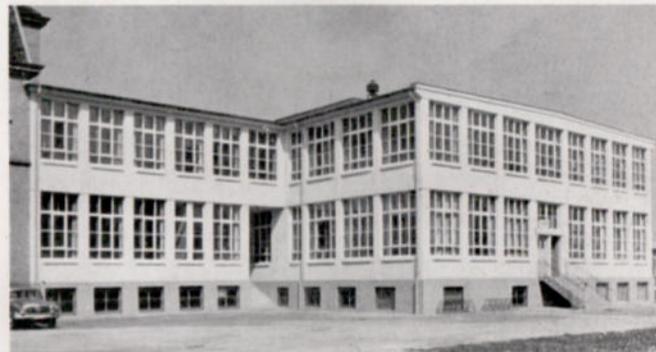


Ja, es tut sich was in Heidelberg! Halle für Halle wird gründlich instand gesetzt und erhält dann einen neuen Anstrich. Veraltete Gebäude werden abgerissen. Straßen gebaut und wo eben möglich Grünflächen angelegt, die dem Ganzen eine freundlichere Atmosphäre verleihen.



So sauber und ansprechend wie diese Halle sollen demnächst die gesamten Werksanlagen sein (oben rechts). Das Verwaltungsgebäude des Heidelberger Werkes (rechts).

Diese Beschriftung an der Außenfront dokumentiert, daß sich hier ein Werk der weltweiten International Harvester Organisation befindet.



ZUSATZAUSRÜSTUNGEN FÜR IH-SCHLEPPER

Es ist an dieser Stelle schon einmal gesagt worden, daß der Schlepper die Periode des „eisernen Pferdes“ in einer rasant zu nennenden technischen Entwicklung sehr schnell überwunden hat, um in das heutige Stadium einer Universal-Landmaschine vorzudringen. Als solche kann er nicht mehr nur ziehen, wie das Pferd, das Jahrtausende lang mit dieser einseitigen Arbeitsleistung der Landwirtschaft ein unentbehrlicher Helfer war, sondern er kann auch Geräte ganz oder teilweise tragen, er kann heben und kann drehend arbeiten. Mit diesen Möglichkeiten sind alle technisierbaren Arbeitsvorgänge in der Landwirtschaft umschlossen. Der Schlepper ist also das Kernstück der Technisierung, vor allem der Außenarbeiten.

Nun ist aber die Organisationsform der landwirtschaftlichen Betriebe nicht gleich, d. h., die in verschiedenen Betrieben im Laufe des Jahres anfallenden Arbeiten können sehr unterschiedlicher Art sein. Es ist deshalb nicht angebracht, jeden Schlepper so auszurüsten, daß er alle irgendwie in der Landwirtschaft vorkommenden Arbeiten erledigen kann. Eine solche Ausrüstung wäre sehr aufwendig und viele Betriebe wären auf Grund ihrer Struktur nicht in der Lage, alle mitgebrachten Arbeitsmöglichkeiten des Schleppers auszunutzen.

Dieses Problem wurde so gelöst, daß man die Ausrüstung des Schleppers in eine sogenannte Grundausrüstung und eine Reihe von Sonderausrüstungen aufteilt.

Die Grundausrüstung enthält alles das, was heute mit Sicherheit jeder Schlepper mitbringen muß, wenn er in einem beliebigen landwirtschaftlichen Betrieb eingesetzt werden soll.

Über diese Grundausrüstung hinaus bieten die Sonderausrüstungen die Möglichkeit der Anpassung des Schleppers an die speziellen Betriebsverhältnisse des einzelnen Benutzers.

3 Hauptgruppen von Sonderausrüstungen sind zu unterscheiden:

- Solche, die direkte Arbeitsgeräte sind, und die eigentlich nur deshalb als Sonderausrüstung des Schleppers gelten, weil sie speziell angepaßt werden müssen, z. B. Mähwerk und Frontlader.
- solche, die dem Fahrkomfort und der Sicherheit dienen, z. B. Vorderschutzbleche, 2. Beifahrersitz, Wetterschutzdach,
- solche, die zwar keine direkte landwirtschaftliche Arbeit leisten aber als wichtiges Bindeglied zwischen Schlepper und Arbeitsgerät dienen, wie z. B. die Hydraulik, die Dreipunktaufhängung, die Riemenscheibe und so weiter.

Im Hinblick auf die Vielseitigkeit des Schleppers ganz besonders interessant ist die letzte Gruppe, weil sie einige Ausrüstungen enthält, die außerordentlich universell sind.

In diesem Zusammenhang muß vor allen Dingen die Hydraulik erwähnt werden. Sie ist eine Ausrüstung, die auf Grund ihrer vielseitigen Anwendungsmöglichkeiten heute schon in

jeden landwirtschaftlichen Betrieb paßt. Zu IH-Schleppern wird sie in 2 Ausführungsformen geliefert:

Die 2-Zylinder-Schlepper D-212 F
D-214 S
D-217 F und
D-217 S

erhalten einen einfach beaufschlagten hydraulischen Kraftheber mit einer Hubkraft von 1.100 kg an den Lastarmen.

Es handelt sich dabei um eine völlig geschlossene Blockhydraulik mit angeflanschem Steuergerät, welche Hubzylinder, Übertragungsorgane, Hubarme, Ölbehälter und Entlüftungsventil mit Luftfilter in sich vereinigt. Die als Zahnradpumpe ausgebildete Öl-pumpe ist hiervon getrennt. Sie wird direkt vom Motor angetrieben, was den besonderen Vorteil mit sich bringt, daß die ganze Anlage völlig kupp-lungsunabhängig ist.

Die 3- und 4-Zylinder-Schlepper D-320,
D-324,
D-430,
D-440

haben eine doppelwirkende Hydraulik, deren Hubkraft in den Lastarmen

1.500 kg (D-320, D-324 und D-430) bzw.
1.740 kg (D-440) und deren Senk-kraft 850 kg bzw. 980 kg

beträgt. Auch hierbei handelt es sich um eine in sich geschlossene Blockhydraulik, deren Zahnradpumpe direkt vom Motor angetrieben und somit kupp-lungsunabhängig ist.



Der Kraftheber dient vor allen Dingen der Betätigung von Anbaugeräten an der – später zu erwähnenden – Dreipunktaufhängung, wie Beet-, Winkel- und Völdrehpflug, Dreipunktwechsel-pflug, Grubber, Egge, Rotorkrümler, Dreipunktack- und Pflegegeräte u. v. a. m.

Schon in dieser Funktion erspart der Kraftheber dem Landwirt sehr viele „Knochenarbeit“. Die Bedienung der schwersten Geräte ist mit dieser Einrichtung auch schwachen Personen möglich.

Damit ist die Anwendbarkeit aber keineswegs erschöpft. Auch das Mähwerk hebt der Kraftheber aus und über einen zweiten, eine weitere Sonderausrüstung darstellenden, hydraulischen Zylinder mit mittlerer Hubwelle betätigt er die Zwischenachs-Anbaugeräte der Farmall-Schlepper D-212 F und D-217 F.

Weil diese Geräte im Wechsel und so-gar in Kombination mit hinten ange-bauten Aggregaten eingesetzt werden, muß der Kraftheber in der Lage sein, beide entweder nacheinander oder unter Umständen auch gleichzeitig auszu-heben und einzusetzen. Dies geschieht über eine weitere Sonderausrüstung, das Dreivegeventil, das dem Steuer-gerät zugefügt wird. Mit Hilfe eines kleinen Hebels wird der Ölstrom so gelenkt, daß entweder nur die eigen-tlichen Hubarme oder nur die mittlere Hubwelle oder beide zusammen arbei-ten.

Der hydraulische Kraftheber bildet auch die Voraussetzung für die Be-nutzung des Frontladers, dessen Hub-zylinder wiederum über das Dreivege-ventil oder ein zweites Steuergerät, das dem ersten vorgeschaltet wird, be-tätigt werden. Die außerordentlich weit gespannten Einsatzmöglichkeiten des Frontladers bedürfen keiner Erwähnung. Schwere Anhängegeräte für Schlepper ab 20 PS sowie Kippanhänger werden heutzutage oft mit einem im Gerät oder im Anhänger eingebauten Hy-draulik-Zylinder ausgehoben resp. gekippt. Damit hierfür nicht eine eigene hydraulische Anlage benötigt wird, übernimmt die Schlepper-Hydraulik auch hier die Arbeit. Zu diesem Zweck wird eine weitere Sonderausrüstung, nämlich die Abreißkupplung, benötigt. Es ist dies ein spezieller Anschluß am Schlepper, der es erlaubt, den Ölstrom dem angehängten Gerät zuzuleiten und die Betätigung des in diesem Gerät eingebauten hydraulischen Zylinders mit Hilfe des Steuergerätes am Schlep-per vorzunehmen. Dies bedeutet eine ganz wesentliche Vereinfachung und

Erleichterung der Arbeit mit solchen Aggregaten.

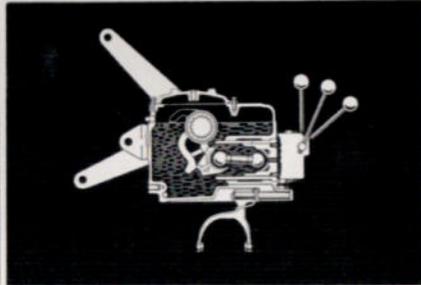
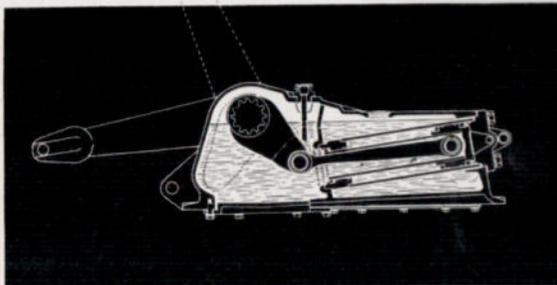
Zuletzt sei noch erwähnt, daß es manchmal vorteilhaft erscheint, auf ein angebautes Gerät kurzzeitig Druck auszuüben. Man denke an eine Egge, die stellenweise schärfer angreifen soll, an einen Planierschild oder an einen Erdbohrer. Die doppelwirkende Hy-draulik bietet hierzu die Möglichkeit, weil sie mit Kraft nicht nur heben son-dern auch senken kann. Darüberhinaus läßt sie sich zum Aufbocken der Hin-terachse des Schleppers bei Reifenwech-sel oder beim Verstellen der Spur ver-wenden.

Aus dem Gesagten geht hervor, daß die Hydraulik des Schleppers eine sehr universelle Einrichtung ist, deren Vor-teile sich auf fast alle mit dem Schlep-per vorzunehmenden Arbeiten auswir-ken. Diese Tatsache ist der Grund da-für, daß der Kraftheber heutzutage schon zu einem sehr hohen Prozentsatz für alle Schlepper verlangt wird. Er schon die Kraft des Bedienungsmannes und vereinfacht die Arbeitsvorgänge ganz erheblich.

(Forts. folgt)
Dr. H. Kessler

Hydraulischer Kraftheber für McCORMICK Dieselschlepper D-320, D-324, D-430 und D-440

Hydraulischer Kraftheber für McCORMICK Dieselschlepper D-212 F, D-217 F, D-214 S und D-217 S



Während im Jahre 1957 erst 36,5% der produzierten McCORMICK Schlepper von mehr als 20 PS mit AGRIONATIC-Getriebe ausgerüstet waren, stieg der Anteil bereits in den ersten Monaten des Jahres 1958 auf 74% an.



VIII. RHEINISCH-NASSAUISCHER BAUERNTAG

Viele Leser werden sich gut der Ausstellung in Koblenz auf der Karthause anlässlich des VIII. Rheinisch-Nassauischen Bauertages vom 1. bis 8. Juni 1958 erinnern. Rund 130 000 besuchten damals diese Ausstellung, deren Gestalter sich die erdenklichste Mühe gaben, durch die Auswahl wirklich aktueller Sachgebiete wie für den Weinbau, den Obst- und Gemüsebau, jeden Bauer und Winzer über seine urreigensten Angelegenheiten zu beraten und aufzuklären. Die Sonderschauen, der Musterhof und ähnliches, alles war dazu angetan, diese Landwirtschaftsschau aus dem üblichen Rahmen solcher Veranstaltungen herauszuheben. Selbstverständlich war auch der Landmaschinenhandel vertreten und unsere im dortigen Gebiet ansässigen Händler hatten sich entschlossen, unter dem

Motto „Einer für alle, alle für einen“ auf einem Gemeinschaftsstand der M'CORMICK Händler möglichst vollzählig unsere Maschinen und Schlepper zu zeigen. Sie hatten zweifellos den besten Platz und recht viele Besucher, denn die bekannten Pylonen mit dem IH-Zeichen waren weithin sichtbar und kennzeichneten diesen Stand in besonders ausdrucksvoller Weise. Großes Interesse fand das Schlepper-Schnittmodell, das anschaulich die Arbeitsweise von Motor und Getriebe des M'CORMICK Schleppers, vor allem aber unserer IH-AGRIOMATIC zeigte. Darüber hinaus fand die Demonstration der AGRIOMATIC mit Fernbedienung durch einen in Bewegung befindlichen Schlepper ungeteilten Beifall, womit der Begriff der Ein-Mann-Bedienung besonders herausgestellt wurde.

Eine so vielseitige Gestaltung des Händlerstandes ist allerdings durch den einzelnen Landmaschinenhändler kaum zu verwirklichen, weil für ihn der Kostenaufwand zu groß würde. Wenn aber eine so gute Harmonie unter den Vertretern eines Fabrikates besteht, wie sie bei dieser Ausstellung zutage trat und auch schon bei den Vorplanungen zu finden war, dann kann ein solcher Gemeinschaftsstand wirklich nur Vorteile bringen. Der Landmaschinenhandel hat jedenfalls auch sein Bestes zum Gelingen der Sache beigetragen, was die Rheinische Bauernzeitung sehr nett zum Ausdruck brachte, indem sie schrieb, daß die Aussteller weder Mühe noch Opfer gescheut hätten und der Anerkennung der Bauern und Winzer sicher sein dürften.

H. Rother

Wer bezahlt die Zeche?

DER SCHLEPPERMARKT SCHRUMPT - DER KAMPF UM DEN ABNEHMER WIRD HÄRTER
DER LANDMASCHINENHANDEL STEHT VOR WICHTIGEN ENTSCHEIDUNGEN

Dies alles ist aber erst der Beginn einer Entwicklung, die sich bereits seit Jahren abzeichnete. Die in der Zeit nach der Währungsreform einsetzende Mechanisierungswelle brachte auf dem Schleppermarkt eine Nachfrage, die über mehrere Jahre das Angebot überstieg. Ein verlockendes Betätigungsfeld, um so mehr als die Ansprüche der Landwirtschaft zunächst nicht allzu hoch waren, da ihr ja alle Vergleichsmöglichkeiten fehlten. Der Schlepper wurde kaum noch als landwirtschaftliche Arbeitsmaschine sondern als Zugmaschine schlechthin angesehen.

ENTWICKLUNGSARBEIT

So betrachtet war keine landtechnische Entwicklungsarbeit notwendig, um Schlepper zu produzieren. Man benötigte lediglich einen passenden Raum für die Montage, denn alle Aggregate, wie Motor, Getriebe, Kupplung, Achsen usw. konnte man zusammenkaufen. Mit einer mehr oder weniger schnittigen Blechverkleidung und etwas Farbe konnte unbeschwert ein neuer Schlepper auf den Markt gebracht werden. So mancher entdeckte in dieser Zeit „die Landflucht“ und „sein Herz für die Landwirtschaft“, denn der Schleppermarkt schien ja enorm aufnahmefähig. Es hatte den Anschein, als ob sorgfältige und gründliche Entwicklungsarbeit verantwortungsbewußter Unternehmen der Landtechnik (die den Schlepper — richtig — als landwirtschaftliche Arbeitsmaschine betrachteten) überflüssig wäre.

MECHANISIERUNG

Bis dann schließlich die ersten Anzeichen eines Absatzrückganges zu vermerken waren. Jetzt wurden neue Typen gebaut, die nicht mehr unter dem Motto „Mechanisierung“ sondern unter dem neuentdeckten Begriff „Rationalisierung“ auf den Markt gebracht wurden. (Diese Entwicklung bestätigte dann die Richtigkeit der Behauptung, daß der Schlepper im Grunde eine Landmaschine ist.)

Die nächste Phase des Konsolidierungsprozesses bahnt sich jetzt an. Allerlei Verlautbarungen über „Zusammengehen“ oder „Zusammenarbeit“ dienen kaum dazu, Klarheit zu schaffen, da sie jede Konsequenz vermissen lassen.

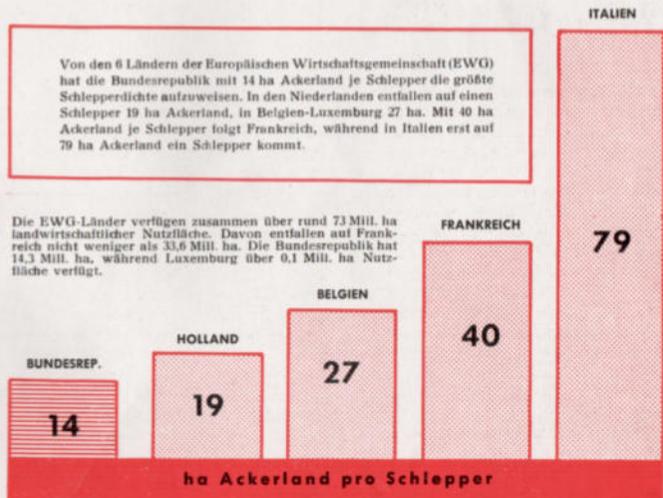
TYPENBEREINIGUNG

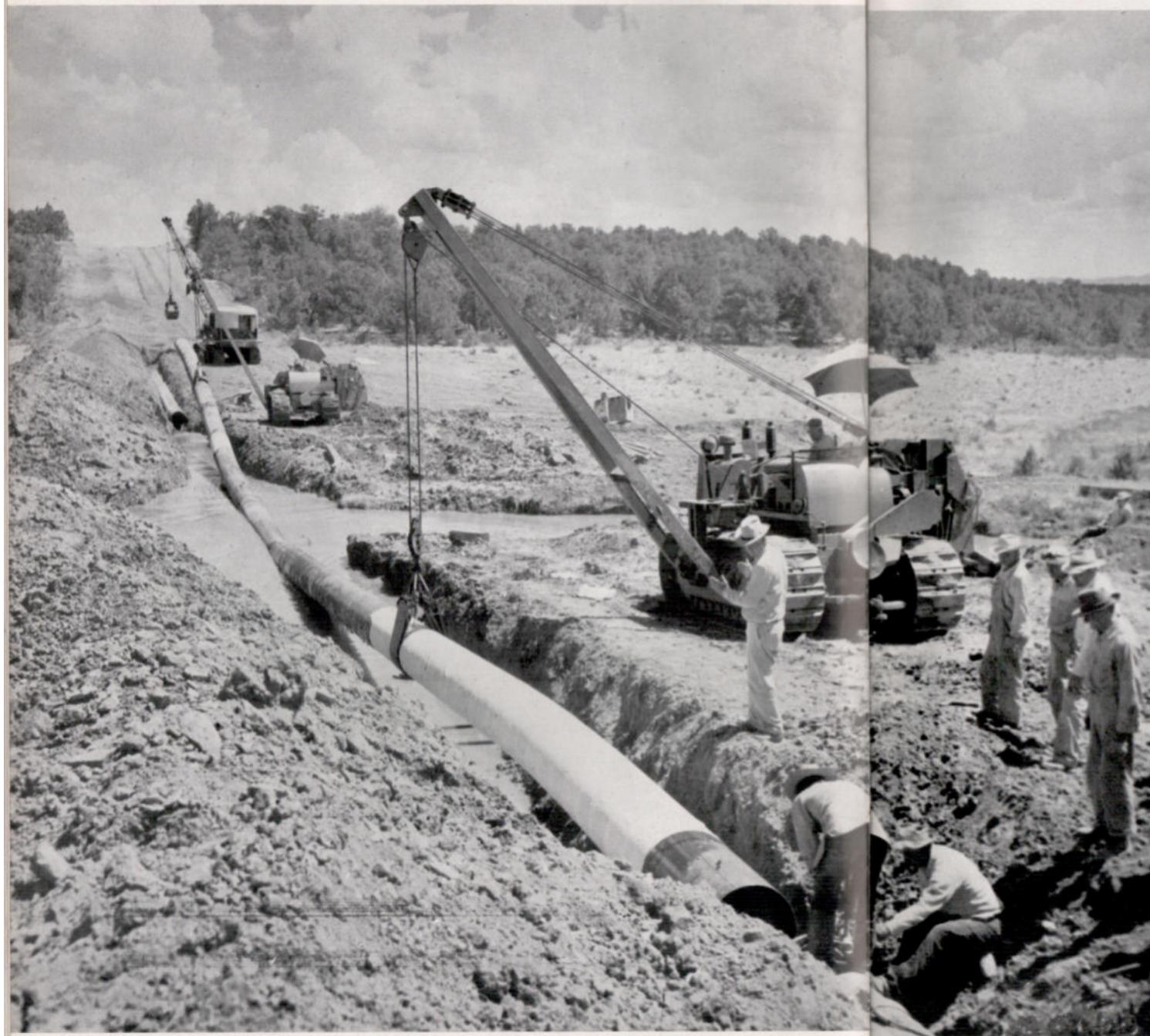
Daß man nach etlichen Jahren unbeschwerter Produktion nun „im Interesse der Landwirtschaft“ die Typenbereinigung entdeckte, klingt nicht sehr überzeugend. Man kann sich des Gefühls nicht erwehren, daß es sich in erster Linie um Propaganda-Maßnahmen handelt, die eher Ausdruck einer um sich greifenden Unsicherheit sind. Zweifelloso wird sich in den nächsten Jahren auf dem Schleppermarkt einiges tun. Fest steht aber jetzt schon, daß der Schlepper bald nur noch eine (wenn auch wichtige) Maschine im Rahmen der landtechnischen Weiterentwicklung sein wird.

Den Landmaschinenhandel wird die Zukunft vor wichtige Entscheidungen stellen, denn auch der „gemeinsame Markt“ und die „Freihandelszone“ werden die Entwicklung auf dem landtechnischen Sektor stark beeinflussen. Zur Zeit machen sich die Auswirkungen der „fröhlichen Schlepperproduktion“ bemerkbar, und es heißt für den Landmaschinenhändler heute mehr denn je, sich den richtigen Geschäftspartner zu sichern, damit er nicht eines Tages für andere „die Zeche bezahlen muß“.

MARKENPROGRAMM

Das Markenprogramm wird den Landmaschinenhändler der Zukunft ausmachen. Darin wird die landtechnische Entwicklung einen ähnlichen Verlauf nehmen, wie es z. B. in der Automobilindustrie der Fall war. Der Schlepper dürfte dabei kaum noch der marktbeherrschende Faktor sein. R. KRÄWINKEL





DIE ERSTE EUROPÄISCHE GROSS-PIPELINE WIRD VERLEGT

Der Bau der Erdölleitung Wilhelmshaven—Köln gehört zu den größten und interessantesten Bauprojekten, die gegenwärtig in der Bundesrepublik verwirklicht werden. Mit einer Gesamtlänge von 390 km soll diese Nordwest-Ölleitung zukünftig die direkte Verbindung zwischen dem Ölumschlaghafen und den Raffinerien im westdeutschen Raum herstellen, um entsprechend dem gewaltig ansteigenden Verbrauch und den fehlenden Transportmitteln die Versorgung der Raffinerien, deren Jahreskapazität 20 Millionen Tonnen Rohöl beträgt, zu sichern. Der Auftraggeber, die Norddeutsche Ölleitungsgesellschaft in Hamburg, wurde durch eine Interessengemeinschaft von Rohölverarbeitungsstätten gegründet. Neben der ESSO-Gesellschaft mit einem Anteil von 47,2% sind die Firmen BP-Hamburg, Scholven-Chemie Gelsenkirchen, Purina-Mineralölraffinerie Mülheim, Ruhrchemie Oberhausen und die Union Rheinische Braunkohlen-Kraftstoff Wesseling, an diesem Unternehmen beteiligt.

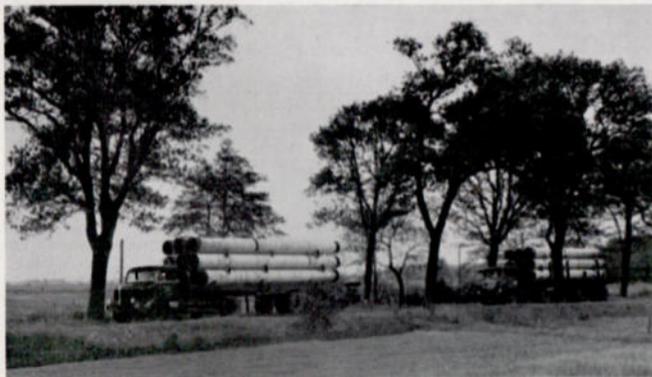
BAUKOSTEN 300 MILLIONEN DM
Die Baukosten der Nordwest-Ölleitung wurden mit 300 Millionen DM veranschlagt. Allein der Anteil der Erdbewegungsarbeiten und Rohrverlegungen beträgt 60 Millionen DM. Beachtlich ist auch der Anteil der Entschädigung für Flurschäden etc., der über 7 000 Grundbesitzern zugesprochen werden mußte. Die Baukosten einer Raffinerie bei Köln, der größten in der Bundesrepublik, belaufen sich auf 200 Millionen DM. Schon diese Zahlen lassen die Größe dieses Projektes erkennen.

TAGESLEISTUNG 1 500 m ROHR-VERLEGUNG
Mit dem Bau der Rohrleitung wurden drei Firmen beauftragt: eine für die Erdbewegungsarbeiten, eine für die Rohrverlegung und eine dritte für den Transport der Rohre. Interessant ist die Organisation der einzelnen Bau-Projekte. Zwei Hauptkolonnen arbeiten zwischen Wilhelmshaven und Köln mit einem Massenaufgebot von Baumaschinen. Die Tagesleistung einer Kolonne ist eine Rohrverlegung von durch-

Fast überall in den Vereinigten Staaten von Amerika findet man solche Szenen wie hier beim Verlegen einer Pipeline im Nordwesten. Ob über endlose Strecken flachen Landes, über Höhenzüge oder durch unzugängliches Gebiet, immer wieder sieht sich die Bauleitung vor neue, schwierige Aufgaben gestellt. Der Einsatz von INTERNATIONAL-Baumaschinen (hier eine INTERNATIONAL Seitenkranraupe bei der Arbeit) ist dabei eine wertvolle Unterstützung.



Auf 20 m Arbeitsbreite schürfen INTERNATIONAL DROTT Laderaupen den Mutterboden aus dem Bereich der Baulinienführung.



Spezialfahrzeuge schaffen die Rohre heran. Insgesamt werden für die Nordwest-Pipeline 65 000 t Rohre benötigt.

Zur Grundwasserabsonderung werden Rohrlanzen in den Boden gesenkt und das Wasser wird über Leitungen in absichts gelegene Gräben gepumpt.



schnittlich 1 500 m. Die Hauptkolonnen bestehen aus je sechs Arbeitsgruppen. Jede Arbeitsgruppe ist auf ein Aufgabengebiet spezialisiert. Die erste Arbeitsgruppe führt die Verhandlungen mit den Grundeigentümern hinsichtlich der Entschädigungsquoten, sowie über die Verlegung von Feldumzäunungen und nimmt die Vermessungen vor.

Die Gruppe 2 befreit die gesamte Baulinienführung auf eine Breite von 20 m von allen Hindernissen, wie Bäume, Schutzwälle, Gräben etc. und schürft den Mutterboden in der Gesamtarbeitsbreite auf, um ihn seitlich zu lagern. Bei diesem Einsatz haben sich die

INTERNATIONAL-Raupenschlepper TD 9 mit der Universalschaufel DROTT „4 in 1“ durch ihre vielseitigen Einsatzmöglichkeiten hervorragend bewährt. Straßen- u. Eisenbahndämme werden von dieser Gruppe mit Spezialbohrgeräten unterbohrt, ohne daß der Verkehr unterbrochen werden muß. Die 3. Arbeitsgruppe hat die Aufgabe, die Grundwasserabsenkung vorzubereiten. Mit Rohrlanzen, die in den Boden gesenkt werden, wird das Wasser in abgelegene Gräben gepumpt.

Die 4. Arbeitsgruppe legt mit einem Radbagger den Graben an. Erstaunlich ist die Leistung dieses Gerätes. In einer Schicht von 10–12 Stunden schürft dieser Bagger einen 2 m tiefen Graben in einer Länge von 1500–2000 m aus und bewegt dabei 3000–4000 m³ Erde. Gleichzeitig mit dem Grabenaus-

heben schneidet dieses Gerät die Böschungswinkel.

Die inzwischen angelieferten Rohre werden auf 100–120 m zusammengeschnitten und durch die 5. Arbeitsgruppe mit schweren Seitenkranraupen verlegt.

Nach Zusammenschweißen der Rohre wird der Graben mittels eines „backfillers“ durch die Arbeitsgruppe 6 zugeschüttet.

Die Gruppe 2 stellt das Gelände in seinem ursprünglichen Zustand wieder her — eine Aufgabe, in der INTERNATIONAL Raupenschlepper TD 9 mit DROTT „4 in 1“ ihr Leistungsvermögen täglich beweisen, sei es beim Verteilen und Einplanieren des Mutterbodens oder beim Versetzen der Feldumzäunungen.

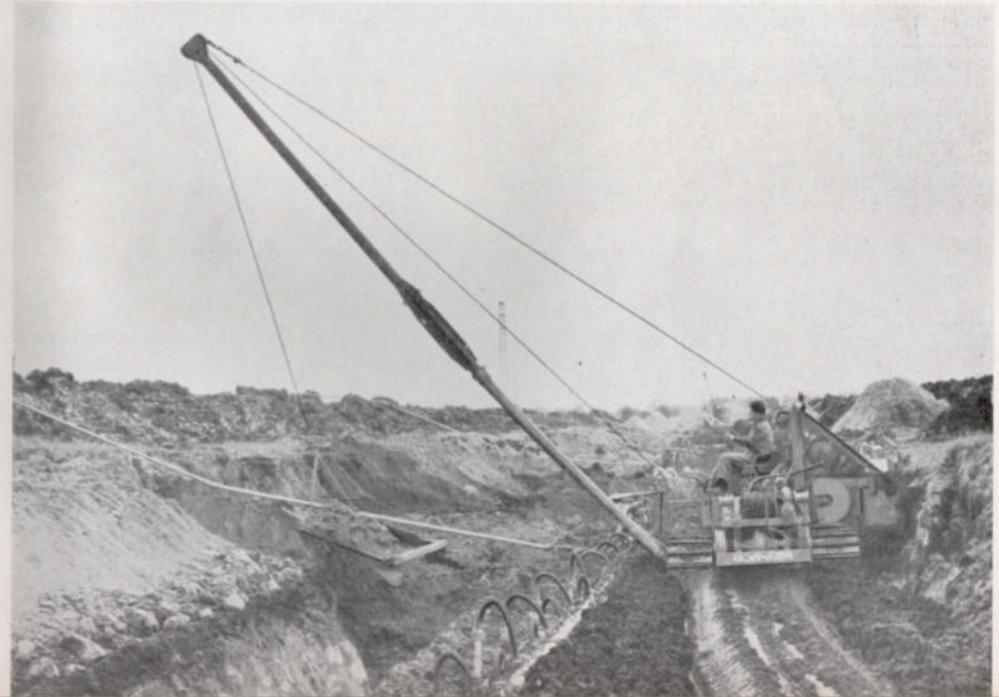
In diesem Rhythmus arbeiten beide Hauptkolonnen nach Süden. Während die erste Kolonne im Raume Oldenburg im Einsatz steht, ist die zweite bereits bis zum Ruhrgebiet vorgedrungen. Die Geländebedingungen sind im Ruhrgebiet besonders ungünstig. Eine gerade Baulinienführung wie im Norddeutschen Raum ist ausgeschlossen. Zahlreiche Straßen und Eisenbahndämme müssen unterbohrt werden. Oft muß auf sehr beengtem Raum gearbeitet werden. Hier übernehmen INTERNATIONAL PAYLOADER des öfteren



In einer Schicht von 10–12 Stunden wirft dieser Schaufelradbagger einen 2.000 m langen Graben aus. Eine Rohrbiegemaschine, angetrieben durch ein IHC-Motor, bereitet die entsprechenden Rohrstücke für die Dücker vor.



Nach dem Verlegen der Rohre werden die Gräben mit einem „backfiller“ zugeschüttet.



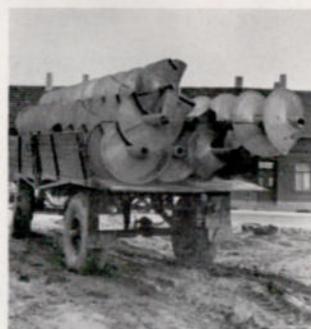


Bis zu 60 m breite Straßen und Eisenbahndämme können mit diesem Bohrer unterhöhlt werden, ohne daß der Verkehr unterbrochen werden muß. Als Antriebsaggregat dient der INTERNATIONAL Dieselmotor U 264

die schwierige Arbeit des Rohrverlegens. Auch mit dem Wain-Roy-Tieföffel wurden beim Ausheben von Gräben gute Erfolge erzielt. Bei den vielseitigen Arbeitsanforderungen sind diese Geräte zu unentbehrlichen Helfern geworden. Wo man sie braucht, werden sie über Funk angefordert und übernehmen nach Freigabe die verschiedenartigsten Aufgaben. Entscheidend für die hohe Arbeitsleistung dieses Gerätes ist neben der Vielseitigkeit die schnelle Einsatzbereitschaft. Ohne Verwendung eines

Tiefladers werden diese Geräte oft an einem Tag an mehreren Baustellen eingesetzt, wo der Einsatz von Raupenfahrzeugen unmöglich ist. GROSSEINSATZ MODERNSTER ARBEITSGERÄTE
Der Bau der Erdölleitung, mit dem im Herbst vergangenen Jahres begonnen wurde, soll noch in diesem Jahr fertiggestellt werden. Entscheidend für die Einhaltung dieses Termines ist neben der neuzeitlichen rationalen Arbeitstechnik der Großeinsatz modernster

150 000 cm³ Erde werden zum Anfüllen der riesigen Tankfundamente der Raffinerie in Köln benötigt. Dieser Auftrag wird durch ein Gespann von 5 Motorschürfwagen und der Schubraupe INTERNATIONAL TD 24 C ausgeführt.



Bei Straßen-Unterbohrungen werden diese Wendel mit dem Bohrer durch die Rohre getrieben.

Baugeräte, ohne die eine so kurzfristige Fertigstellung ausgeschlossen wäre. Die meisten Spezialgeräte wurden aus USA eingeführt, wo man bereits über jahrzehntelange Erfahrung im Bau von Erdölleitungen verfügt. Eine große Anzahl der Spezialmaschinen zur Rohrverlegung, wie Erdbohrer für Straßenunterbohrungen, Rohrbiegemaschinen und Pumpen, ist mit schweren INTERNATIONAL Industriebmotoren ausgerüstet.

DIE GRÖSSTE RAFFINERIE DER BUNDESREPUBLIK

In Köln entsteht inzwischen die größte Raffinerie der Bundesrepublik, die bis 1965 jährlich 7 Millionen Tonnen Rohöl verarbeiten soll. Über 2000 Arbeiter sind mit dem Aufbau dieser Anlage beschäftigt, die schon am 1. Oktober in Betrieb genommen wird. Hier arbeitet eine INTERNATIONAL TD 24 C als Schubraupe für ein Gespann von 5 Motorschürfwagen, die für eine Erdbewegung von insgesamt 150 000 m³ Erde zum Anfüllen der gewaltigen Tankfundamente eingesetzt werden. Weitere Raffinerien werden im Süden von Köln und in Düren gebaut.

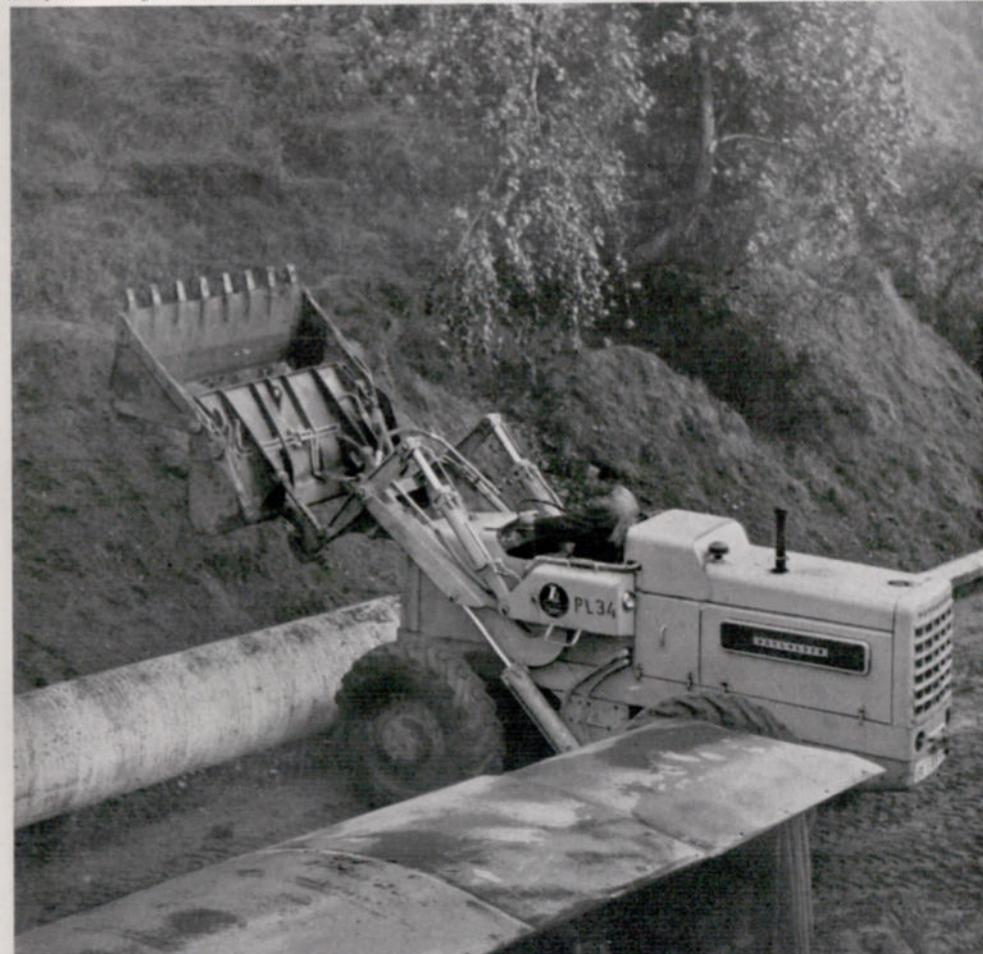
TRANSPORTKOSTENERSPARNIS ÜBER 60 %

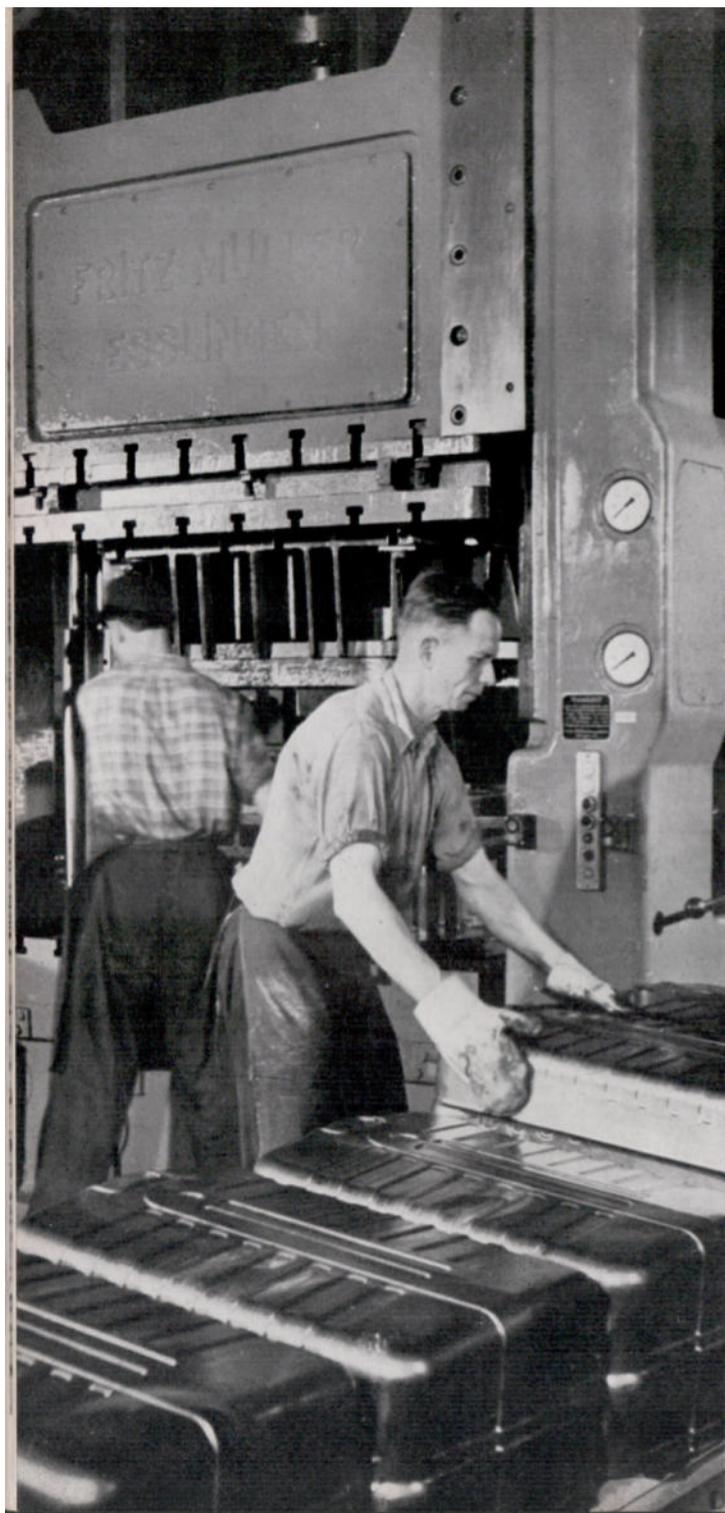
Um die gewaltig steigenden Anforderungen an Rohöl zu erfüllen, hätte die Bundesbahn ihren Tankwagenbestand kurzfristig verdoppeln müssen. Mit dem Bau dieser Pipeline ist dieses Transportproblem gelöst, zudem rechnet man mit einer Transportkostensparnis von über 60 %, wenn das Rohöl nach Fertigstellung der Rohrleitung mit einer Geschwindigkeit von 5 km/h durch die 70 cm dicken Rohre fließt. Die Energieversorgung des westdeutschen Raumes ist mit dieser Pipeline auf lange Zeit gesichert.



Als Nachhut plantiert diese INTERNATIONAL DROTT Laderaupen das Gelände wieder ein.

Durch ihre vielseitigen Einsatzmöglichkeiten haben sich die INTERNATIONAL PAYLOADERS mit der Universalschaufel DROTT 4 in 1 an vielen Baustellen der Pipeline hervorragend bewährt. Bei beengten Raumverhältnissen der Arbeitsstätte übernehmen diese Geräte die schwierige Aufgabe der Rohrverlegung.





Direktor R. Hadler trat nach mehr als 47 jähriger Tätigkeit im Dienste der International Harvester Company m. B. H. Ende des vergangenen Jahres in den Ruhestand. Er war vor allem maßgeblich an den Bestrebungen der Industrie beteiligt, durch die Fach-Verbände Ordnung auf dem Landmaschinen- und Schleppermarkt herbeizuführen.

DIE LANDMASCHINEN-INDUSTRIE IN DER E. W. G.

Wenn man von der Landmaschinen-Industrie spricht, so muß man die Acker-schlepper in seine Betrachtungen einbeziehen, obgleich ein großer Teil der Schlepper von Unternehmungen hergestellt wird, die kaum als Landmaschinen-Industrie angesprochen werden können. Die fortschreitende Motorisierung und Mechanisierung der Landwirtschaft hat es mit sich gebracht, daß in den meisten Ländern in der Landwirtschaft ebensoviel oder mehr Geld in Schleppern investiert wird, als in allen anderen Landmaschinensorten zusammen.

Andererseits muß man bei diesen Betrachtungen eine gewisse Trennung der Ackerschlepper von den sonstigen Landmaschinensorten vornehmen, weil die Struktur dieser beiden Industriezweige doch sehr voneinander abweicht. Die Industrie, die die Landwirtschaft mit Schleppern und sonstigen Landmaschinen versorgt, könnte man in drei Gruppen einteilen:

1. Landmaschinenfabriken, die zugleich Schlepper herstellen. Hierbei handelt es sich zumeist um seit langem angesehene Unternehmungen der Landmaschinen-Branche, die auf dem Gebiet der Intensivierung, Mechanisierung und Motorisierung der Landwirtschaft Pionierarbeit geleistet haben. Bei diesen Unternehmungen hat sich im Zuge der natürlichen Entwicklung eine ständig steigende Schlepper-Produktion ergeben.
2. Landmaschinenfabriken der verschiedensten Größenordnungen, darunter sehr angesehene Unternehmen von weltweiter Bedeutung, die meist auf bestimmte Landmaschinen-Gruppen

Gemeinsamer Markt und Freihandelszone: CHANCEN FÜR DEN LANDMASCHINEN- HÄNDLER!

Der europäische gemeinsame Markt wird in den nächsten Jahren starke Auswirkungen auf die Wirtschaft der beteiligten Länder zeigen. Man wird — zumindest wirtschaftlich — nicht mehr national, sondern europäisch denken müssen. Mit dieser Entwicklung werden bedeutsame Verschiebungen in allen Zweigen der Wirtschaft, so auch in der Landmaschinen-Industrie stattfinden.

Für den Landmaschinen-Fachhändler wird es für die Zukunft von großer Bedeutung sein, ob er sich den richtigen Partner gewählt hat, denn erst im Rahmen der EWG und der Freihandelszone wird das umfassende Produktionsprogramm der führenden europäischen und internationalen Marken so recht zum Zuge kommen. Vorausschauende Unternehmen entschieden sich für das Weltprogramm der INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY.

Der nachstehende Artikel von Herrn Dir. Robert Hadler gibt zunächst einmal einen Überblick über die derzeitige Lage der Landmaschinenindustrie in den Bereichen der EWG und Freihandelszone. Weitere Beiträge folgen.

spezialisiert sind. Diese Fabriken produzieren keine Schlepper, haben sich aber in Zusammenarbeit mit Schlepperherstellern mehr und mehr auf Schlepper-Anhänge- oder Anbaugeräte an Stelle der früher üblichen Gespanngeräte umgestellt.

3. Unternehmen, vorwiegend aus der Kraftfahrzeug- oder Motoren-Industrie, die bei dem steigenden Bedarf an Ackerschleppern diese in ihr Produktionsprogramm aufgenommen haben, ohne sich jedoch mit der Fertigung von Schleppergeräten oder sonstigen Landmaschinen zu befassen.

Von den Ländern der EWG findet diese Gruppierung auf die Bundesrepublik und auf Frankreich Anwendung. In Italien entfällt die erste Gruppe. In den Benelux-Ländern werden Schlepper gar nicht, sonstige Landmaschinen in Mengen hergestellt, die in der Gesamtversorgung des europäischen Wirtschaftsraumes mit Landmaschinen eine unbedeutende Rolle spielen.

Innerhalb der sechs EWG-Länder wurde im Jahre 1956 der Bedarf an Landmaschinen zu 94% aus der Produktion dieser Länder gedeckt, der Bedarf an Ackerschleppern zu 91%. Hinzu kamen 4 bzw. 8% aus dem Raum der FHZ. Aus den Ländern außerhalb dieses Gebietes, in der Hauptsache USA und Kanada, kamen also nur 2% der Landmaschinen und 1% der Ackerschlepper. Andererseits wurden aus der Produktion der EWG-Länder exportiert:

nach Ländern der FHZ 3,4% der Landmaschinen, 2,3% der Schlepper; nach anderen Ländern 3,8% der Landmaschi-

nen, 7,3% der Schlepper.

Als Länder der FHZ werden hierbei zu nächst nur Großbritannien und die skandinavischen Länder berücksichtigt.

Selbstverständlich ist sowohl in der Einfuhr als auch in der Ausfuhr das Verhältnis bei den einzelnen Ländern der EWG sehr unterschiedlich. So lag in der Bundesrepublik der Anteil der Einfuhr aus Ländern außerhalb des EWG-Raumes unter, der Anteil der Ausfuhr über dem oben angegebenen Durchschnitt aller EWG-Länder.

Aus diesen wenigen Zahlen ergibt sich, daß bei aller Bedeutung, die Ausfuhr und Einfuhr in dem Verhältnis der EWG einerseits, der FHZ und den sonstigen Ländern andererseits, auch weiterhin haben werden, das Schwerkgewicht der Versorgung der Landwirtschaft mit Maschinen und Ackerschleppern doch innerhalb der in der EWG zusammengeschlossenen Länder liegt.

Innerhalb dieses Raumes wird jetzt der natürliche Warenaustausch durch Einfuhr-Restriktionen und durch zum Teil übermäßig hohe Zollmauern sehr gehemmt. Mit dem schrittweisen Abbau dieser künstlichen Hemmnisse wird sich für jeden Fabrikanten ein erheblich größerer Markt ergeben, andererseits aber die Tatsache, daß er sein bisheriges Absatzgebiet nur halten kann, insoweit er ohne Protektion wettbewerbsfähig sein wird. Diese Entwicklung wird eine rationelle Produktion nicht nur ermöglichen, sondern erzwingen. Eine wettbewerbsfähige Produktion wird sich nur ergeben, wenn sich die einzelnen Werke auf Erzeugnisse beschränken, die sie in großer Zahl herstellen und absetzen

können. Es ist wichtig, daß durch Zusammenarbeit der landwirtschaftlichen und der Industrie-Organisationen in allen beteiligten Ländern eine weitgehende Normung und Standardisierung erreicht wird. Auf diese Weise kann es ermöglicht werden, der Landwirtschaft Ackerschlepper und Landmaschinen zu niedrigeren Preisen zu liefern, wodurch es besonders der Landwirtschaft in den Ländern, die mit Motorisierung und Mechanisierung noch im Rückstand sind, erleichtert werden wird, den Rückstand aufzuholen, ihre Erträge zu steigern und gegenüber den Weltmarktpreisen für landwirtschaftliche Produkte wettbewerbsfähig zu sein. Die Erwägung, die zur Bildung der EWG geführt hat, daß sich die wirtschaftliche Zusammenarbeit dieser sechs Länder zum gemeinsamen Nutzen auswirken wird, gilt auch für die Landtechnik und die Landwirtschaft.

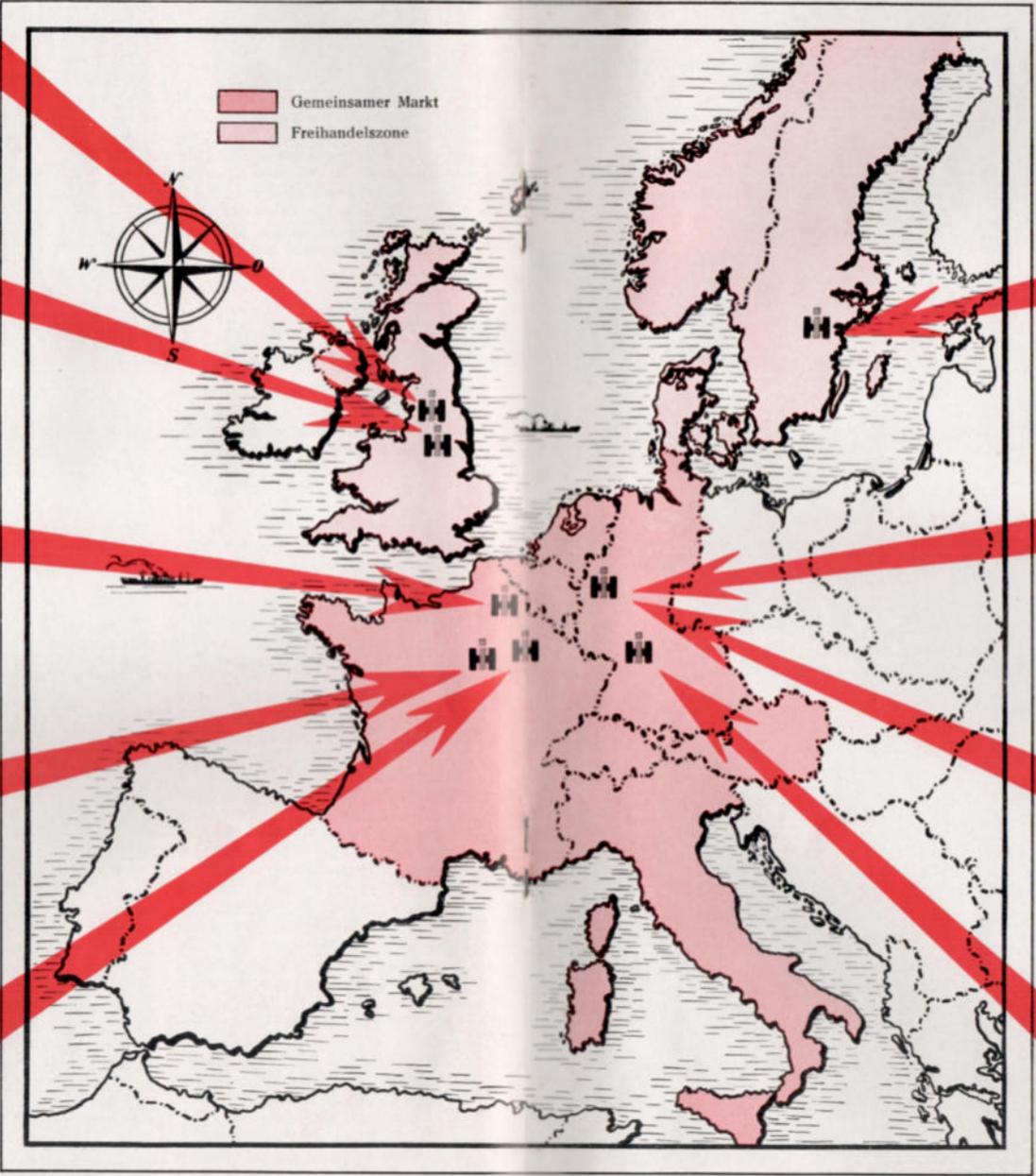
In diesem Zusammenhang mag darauf hingewiesen werden, daß international sehr bedeutende nordamerikanische Firmen der Ackerschlepper- und Landmaschinen-Industrie sowohl in der Bundesrepublik und Frankreich als auch in Großbritannien produzieren. Verursacht durch die jetzigen, die Ein- und Ausfuhr hemmenden Zustände werden vielfach die gleichen Maschinen an zwei oder drei Produktionsstätten hergestellt. Man kann annehmen, daß diese Unternehmungen auf dem Gebiet der Zusammenfassung und damit der Rationalisierung und Verbilligung der Produktion bahnbrechend sein werden.

R. HADLER

EUROPÄISCHE LIEFERWERKE DES IH-HÄNDLERS

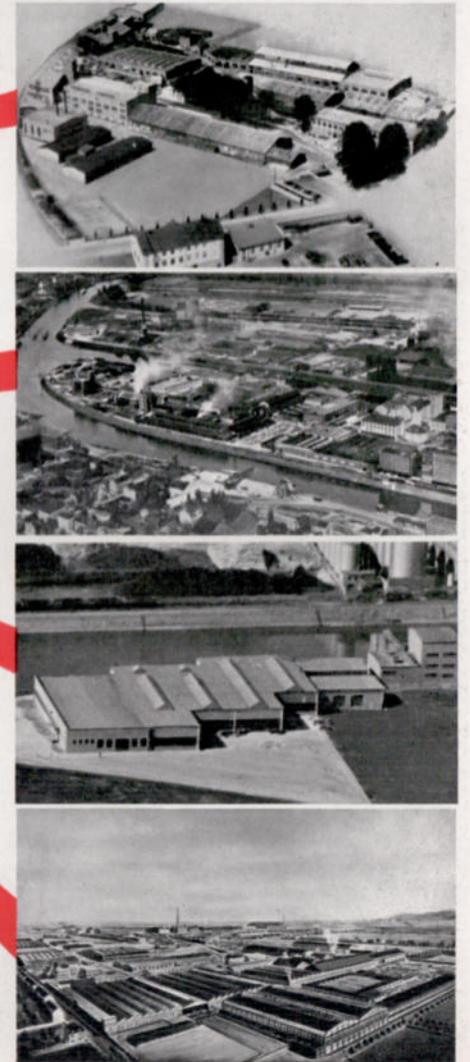


WERK ST. DIZIER WERK MONTAIRE WERK CROIX WERK DONCASTER WERK BRADFORD



Mit diesen 8 großen Produktionsstätten und dem Konstruktions- und Entwicklungszentrum in Neuss am Rhein dürfte die INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY auch im Rahmen des „gemeinsamen Marktes“ und der „Freihandelszone“ das größte europäische Unternehmen der Landmaschinenbranche sein. Für jeden fortschrittlichen Fachhändler ein leistungsfähiger und zuverlässiger Geschäftspartner.

WERK NORRKÖPING WERK NEUSS A. RH. ENTWICKLUNGSZENTRUM WERK HEIDELBERG



Besonderes Merkmal:

HERVORRAGENDE REINIGUNG

Der McCORMICK-Selbstfahrer-Mähdrescher D-61 hat auch in der Ernte 1958 wieder einmal bewiesen, daß er ausgezeichnete Arbeit leisten kann. Von den Besitzern einer solchen Maschine hört man immer wieder anerkennende Urteile über den hervorragenden Ausdrusch. Man kann hier mit Überzeugung von „marktfertigem Getreide“ sprechen.

Dank seiner enormen Wendigkeit und günstiger Schwerpunktage ist er für den Einsatz auch in stark hängigem Gelände geeignet, denn es hat sich bereits herumgesprochen: Wo mit dem Binder gefahren wird, fährt auch der D-61.



Auf diesem mustergültigen Betrieb in Oberbayern arbeiten außer dem D-61 noch 3 McCORMICK-Schlepper und ein McCORMICK-Feldhäckler.



Im Handumdrehen war dieser Haferschlag abgeerntet d. h. auch das Stroh wurde gleich geborgen u. zw. zum Teil gehäckselt und z.T. zu Ballen gepresst.



Extrem schwierige Arbeitsbedingungen hatte dieser D-61 in der Gegend von Mayen, nämlich Lagergetreide in stark hängigem Gelände.

Was muss man von der ZUGEWINGEMEINSCHAFT wissen?

G. Proebsting

Die Zugewinnngemeinschaft ist als Güterstand durch das Gleichberechtigungsgesetz eingeführt worden. Weil in Zukunft die meisten Ehegatten in diesem Güterstand leben werden, wird über kurz oder lang jeder Geschäftsmann einmal mit diesem Güterstand in Berührung kommen. Es wird ihm dann zugute kommen, wenn er die Grundzüge der Zugewinnngemeinschaft kennt. In der Flut von Gesetzen und Verordnungen gibt es Wichtiges und weniger Wichtiges. Das Güterrecht gehört zweifellos zu dem Wichtigsten. Deshalb sollen dessen Grundzüge in einem kurzen Überblick über die wesentlichsten Bestimmungen, besonders des Gleichberechtigungsgesetzes, nachfolgend dargestellt werden.

Vom 1. Juli 1958 leben alle Ehegatten, die keinen Ehevertrag abgeschlossen haben, im gesetzlichen Güterstand der Zugewinnngemeinschaft. Dieser Güterstand tritt also bei Fehlen einer entgegenstehenden Vereinbarung, die in der Form eines Ehevertrages vor oder während der Ehe vor einem Gericht oder Notar abgeschlossen sein muß, automatisch ein. In einem solchen Ehevertrag kann die Zugewinnngemeinschaft in einigen Punkten abgeändert werden, es kann aber auch eine vollkommen andere Regelung vereinbart werden. Es muß dann ein richtiggehender Vertrag abgeschlossen werden, in dem alle gegenseitigen Rechte und Pflichten festgelegt sind. Wenn man das vermeiden will, kann man auf die sogenannte Wahlgüterstände zurückgreifen, die das Bürgerliche Gesetzbuch geregelt hat.

Wahlgüterstände sind Gütertrennung oder Gütergemeinschaft. Diese sollen uns in diesem Zusammenhang nicht interessieren. Wir wollen uns vielmehr ausschließlich mit der Zugewinnngemeinschaft befassen, die sich als Gütertrennung mit Gewinnausgleich kennzeichnen läßt. Der Gewinnausgleich erfolgt erst bei Auflösung der Zugewinnngemeinschaft. Es ist also nicht etwa so, daß die während der Ehe angeschafften Gegenstände gemeinsames Eigentum werden. Die Ausgleichssumme wird rein rechnerisch ermittelt. Jeder Ehegatte ist und bleibt alleiniger Eigentümer des von ihm in die Ehe eingebrachten und während der Ehe erworbenen Vermögens. Er kann über sein Vermögen auch ohne die Zustimmung des anderen Ehegatten frei verfügen.

Zu den Verfügungsgeschäften gehören: Grundstücksübertragung, Verpfändung, Sicherungsübertragung, Belastung.

Nicht dazu gehören Vermietung und Verpachtung. Zwei bedeutsame Ausnahmen von dem Grundsatz, daß jeder Ehegatte frei über sein Vermögen verfügen darf, bestehen:

1. Jeder Ehegatte kann nur mit Einwilligung des anderen über Gegenstände des ehelichen Haushalts verfügen.
2. Genau das gleiche gilt bei Verfügungen über das Vermögen im ganzen oder über einen Gegenstand, wenn dieser den überwiegenden Teil des Vermögens darstellt.

Künftig wird es keinen Geschäftsmann zu wundern brauchen, wenn sich bei Kreditverhandlungen die Banken nach dem Güterstand erkundigen, soweit etwa durch Sicherungsübertragungen ein Kredit abgesichert werden soll. Er wird diese

Gesichtspunkte selbst berücksichtigen müssen, wenn er sich von einem Kunden eine Sicherung geben läßt. Verfügungen über das Vermögen als Ganzes liegen vor, beispielsweise bei Hofübertragungen an einen Sohn, oder wenn ein Privatmann ein Grundstück, das praktisch sein ganzes Vermögen darstellt, sicherungshalber übereignet oder belastet.

Sowohl bei der Verfügung über Haushaltsgegenstände als auch bei der Verfügung über das ganze Vermögen kann die erforderliche Einwilligung des anderen Ehegatten unter bestimmten Voraussetzungen durch Richterspruch ersetzt werden.

Wird die Zugewinnngemeinschaft zu Lebzeiten beider Ehegatten aufgelöst, dann wird der möglicherweise entstandene Zugewinn zwischen den Ehegatten ausgeglichen.

Die Auflösung ist möglich durch Güterrechtsvertrag, Ehescheidung und durch Urteil in bestimmten Fällen (z. B. falls ein Ehegatte über das Vermögen im Ganzen ohne Einwilligung verfügt, bei Auskunftsverweigerung über Vermögensstand dem anderen Ehegatten gegenüber und bei nachhaltiger Verletzung der wirtschaftlichen Verpflichtungen gegenüber der Familie u. a. m.).

Mit der Auflösung entsteht der Ausgleichsanspruch sofort und belastet entsprechend das Vermögen des Ausgleichsverpflichteten, was unter Umständen die Forderung eines Gläubigers sehr gefährden kann, insbesondere wenn der Schuldner sich aus kleinen Anfängen hochgearbeitet hat, während der andere Ehegatte nichts dergleichen geleistet hat. Um den Grad der möglichen Gefährdung zu kennzeichnen, soll hier beschrieben werden, wie der Ausgleichsanspruch ermittelt wird.

Es wird ein Vergleich zwischen Anfangs- und Endvermögen vorgenommen.

Das Anfangsvermögen ist das Vermögen, das einem Ehegatten bei Eintritt der Zugewinnngemeinschaft nach Abzug der Schuld gehört. Die Schulden können nur bis zur Höhe des Anfangsvermögens abgezogen werden. Dem Anfangsvermögen werden Vermögensteile hinzugerechnet, die er durch Erbgang, Schenkung oder Ausstattung erworben hat. Festgestellt wird das Anfangsvermögen durch ein Verzeichnis, das aufzustellen allen Ehegatten wärmstens empfohlen ist. Ein solches Verzeichnis hat die Vermutung der Richtigkeit für sich. Fehlt es, so wird gesetzlich vermutet, daß das Endvermögen eines Ehegatten sein Anfangsvermögen ist.

Wir bitten unsere Geschäftsfreunde davon Kenntnis zu nehmen, daß die Anschrift unserer Münchener Filiale wie nachstehend lautet:

INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY M. B. H.
München 12
Landsberger Str. 20 / 1. Aufgang

Dem Endvermögen eines Ehegatten wird grundsätzlich hinzugerechnet, was er verschenkt, verschwendet oder verschiebt.

Beispiel:

Endvermögen des Mannes	DM 150 000,—
Anfangsvermögen des Mannes	DM 50 000,—
Zugewinn des Mannes also	DM 100 000,—
Endvermögen der Frau	DM 50 000,—
Anfangsvermögen der Frau	DM 30 000,—
Zugewinn der Frau also	DM 20 000,—
Unterschied zwischen:	
Endvermögen des Mannes	DM 100 000,—
Endvermögen der Frau	DM 20 000,—
Ausgleichspflichtiger Zugewinn des Mannes ist	DM 80 000,—
hiervon Ausgleichsanspruch der Frau die Hälfte von DM 80 000,—	DM 40 000,—

Nach diesem Schema läßt sich in jedem Fall die Höhe des Ausgleichsanspruches ermitteln. Hat die Frau z. B. Schulden zu Beginn der Zugewinnngemeinschaft von DM 50 000,— bei einem Vermögen von DM 20 000,—, so vermindert sich im

obigen Fall der Ausgleichsanspruch auf DM 25 000,—. Es ergibt sich aus dem Beispiel ohne weiteres, daß etwa ein hoher Ausgleichsanspruch die Existenz eines Geschäftes bedrohen kann. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß auch bei „arbeitslosen“ Gewinnen ein Ausgleichsanspruch entsteht. Besitzt etwa ein Landwirt ein Grundstück am Rande einer Stadt in einem Gebiet, das zu Bauland erklärt wird, so ist die damit für das Grundstück eintretende Wertsteigerung auch ausgleichspflichtiger Gewinn. Das gleiche gilt, wenn die Kaufkraft schwindet, mithin die Preise alle entsprechend steigen. Bewertet wird nämlich das Anfangs- und Endvermögen zum jeweiligen Verkehrswert. Nur bei land- und forstwirtschaftlichen Betrieben ist der Ertragswert anzusetzen. In ganz extrem gelagerten Fällen kann der Ausgleichsschuldner die Erfüllung des Ausgleichsanspruches verweigern. Im Todesfall wird der Ausgleich dadurch bewirkt, daß sich der Erbeil des überlebenden Ehegatten um ein Viertel erhöht. Er erhält neben Kindern folglich jetzt die Hälfte des Nachlasses gegenüber früher einem Viertel. Das ist die Grundregel. Einzelheiten können in diesem Rahmen nicht dargestellt werden.

PHILIPPINEN

D-430 überaus beliebt!

Mit kräftigem „Hau-ruck“ zieht dieser D-430 Schlepper seinen Bruder aus dem Neußer IH-Werk langsam aber sicher an Land. Ein Schnappschuß vom Verladen der auch in Übersee (Philippinen) bewährten McCORMICK Schlepper aus Neuß am Rhein.



Rationalisierung ein Propagandatrick?

Auf dem Gebiete der Rationalisierung wurden in fast allen Zweigen der Wirtschaft bereits beachtliche Erfolge erzielt. Bei manchen Erfolgsmeldungen kann man sich allerdings des Gefühls nicht erwehren, daß der Begriff „Rationalisierung“ hauptsächlich aus propagandistischen Erwägungen zitiert wurde. Überhaupt eignet er sich in idealer Weise als wohlklingende Bezeichnung für Maßnahmen, die man nicht näher erklären will oder kann. In vielen Werken der Landmaschinen- und Schlepper-Industrie wurde der Produktionsablauf ebenfalls weitgehend rationalisiert. Allerdings sind hier gewisse Grenzen gesetzt, da eine beginnende Sättigung des Inlandmarktes und die noch in vielen Ländern bestehenden Schutzzölle usw. keine wirklichen Großserien zulassen. Wenn ein Schlepperhersteller bereits weitgehend modernisiert ist, so können durch weitere Rationalisierungsmaßnahmen keine nennenswerten Preisermäßigungen erzielt werden, vorausgesetzt, man kalkuliert nach soliden kaufmännischen Grundsätzen.

Wollte man also — um der Propagandawirkung willen — eine fühlbare Preissenkung durchführen, müßte man andere Wege gehen. Mit einer Qualitätsminderung oder radikalen Vereinfachung dürfte man auf die Dauer keinen Erfolg haben, da der Landwirt heute Wert auf einen gewissen Komfort legt. Dann gäbe es noch den Weg der indirekten Preissenkung, und zwar durch Erhöhung der Nennleistung. Würde man z. B. die Motordrehzahl des D-214 Standard auf 2200 oder gar 2300 Umdr./Min. bringen, könnte diese Maschine 18 PS leisten. Die in der Landwirtschaft immer noch verbreitete Neigung, den Schlepper ausschließlich nach der Nennleistung zu kaufen, kommt solchen Maßnahmen in geradezu idealer Weise entgegen. Wir möchten aber auf diesen Weg verzichten, da wir nach wie vor der Überzeugung sind, daß für die landwirtschaftliche Praxis nicht die Nennleistung eines Schleppers, sondern seine Kraftreserven entscheidend sind.

WETTPFLÜGEN



Unsere obigen Aufnahmen zeigen verschiedene Schnappschüsse von den in den letzten Monaten stattgefundenen Wettpflügen innerhalb der Bundesrepublik. Selbstverständlich waren auch McCORMICK-Schlepper aus dem Neußer IH-Werk dabei, die wieder einmal ihre Leistungsfähigkeit auch vor dem Pflug unter Beweis stellten. — Das Wettpflügen hat in Deutschland eine lange Überlieferung, denn bereits 1849 wurden in Kurhessen bei der Gründung landwirtschaftlicher Vereine Preispflügen durchgeführt.

Der Austragungsort des diesjährigen Anfang Oktober veranstalteten Welt-Wettpflügens war Stuttgart-Hohenheim, wo auf diesem Gebiet wieder einmal recht beachtliche Leistungen erzielt wurden.

KUNDENDIENST

HYDRAULIK

PRINZIP UND BEDEUTUNG FÜR DIE SCHLEPPER- UND LANDMASCHINENTECHNIK

An dieser Stelle erscheinen in zwangloser Folge Artikel, die Winke und Anregungen zur Ausgestaltung, Erweiterung und Verbesserung des Kundendienstes unserer Händler enthalten.

Es hieße den Sinn dieser Winke und Anregungen verkennen, wollte der eine oder andere unserer Leser an dieser Stelle Anleitungen zur Instandsetzung oder Montage unserer Erzeugnisse erwarten; wir wollen vielmehr bemüht sein, die Dinge, die sonst nicht in den vorhin genannten Anleitungen enthalten sind und deren Rahmen sprengen, zur Sprache zu bringen, unsere Händler auf kommende Entwicklungen aufmerksam zu machen und Anregungen für die Fragen und Probleme zu geben, die im Drang des Alltags — und wer ist heute nicht überlastet — allzu leicht in Vergessenheit geraten. Den Sinn und Zweck dieser Bemühungen würden die Mitarbeiter der Kundendienst-Abteilung, die an dieser Stelle zu Wort kommen, bestätigt finden, wenn die hier gegebenen Anregungen wachen Sinnes aufgenommen und in der täglichen Praxis verwirklicht werden.

Schneiden wir bei dem Gesellen Franz oder dem Meister Karl das Thema „Hydraulik“ an, so deuten beide auf den hydraulischen Kraftheber eines Schleppers, der sich gerade in der Werkstatt zur Instandsetzung befindet, erzählen etwas von einem Hydraulikkolben nebst Zylinder, der durch Öldruck bewegt wird, von einem Steuergerät, das die Bewegungen des Kolbens kontrolliert, und von einer Pumpe, die vorne rechts am Motor angebracht ist und vom Nockenwellenzahnrad angetrieben wird. Beide haben einem Krafthebergehäuse zu wiederholten Malen „in den Leib“ geschaut; bringen wir jedoch die Sprache auf das Steuerventil und Hydraulikpumpe, auf das dem hydraulischen Kraftheber zugrunde liegende Prinzip, so erfolgt vielfach eine ablehnende Geste, vergleichbar der, mit welcher ein Bewohner des Mittleren Ostens einen Eindringling auf das „tabu“ des Ortes aufmerksam macht.

Im Grunde genommen ist die Sache ziemlich einfach, wenn man sich das Prinzip, nach dem diese Geräte funktionieren, einmal in einer stillen Stunde zu eigen gemacht hat. Das Wort „Hydraulik“ ist von dem griechischen Begriff für Wasser abgeleitet, und man versteht darunter die Lehre von den Strömungsvorgängen des Wassers in Leitungen verschiedenster Art. Die alten Kulturvölker hatten bereits erkannt, daß man mit Hilfe des unter Druck gesetzten Wassers mancherlei Arbeiten verrichten konnte, für die die menschliche Kraft nicht ausreichte. Wasser läßt sich praktisch nicht zusammendrücken und ändert seine Viskosität kaum bei unterschiedlichen Tempera-

turen. Sein großer Nachteil liegt darin begründet, daß es an verschiedenen Metallen, u. a. Eisen und Stahl als den heute technisch wichtigsten, Korrosionserscheinungen hervorruft. Die heutigen, gebräuchlichen Systeme werden fast ausschließlich mit einem Spezialöl, einem sogenannten Hydrauliköl, gefüllt. Ein solches Öl soll bei niedrigen Temperaturen nicht zu zähflüssig und bei hohen Temperaturen nicht zu dünnflüssig werden, es darf die Dichtringe des Systems und die verwendeten metallischen Werkstoffe nicht angreifen und beschädigen und darf beim Betrieb der Anlage nicht schäumen; alles in allem Eigenschaften, die nur ein Markenprodukt erfüllen kann.

Sehen wir uns also das Prinzip, nach dem ein hydraulisches System — schematisch in Abb. 1 dargestellt — arbeitet, einmal näher an:

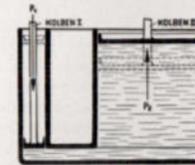


Abb. 1
Schema des hydraulischen Prinzips

Zwei Kolben unterschiedlichen Durchmessers sind in zwei Zylindern angeordnet, welche durch eine Leitung miteinander verbunden sind; das System ist mit einer Flüssigkeit gefüllt. Wird der kleinere, mit I bezeichnete Kolben nach unten gedrückt, so pflanzt sich der Druck in der Flüssigkeit fort und bewirkt, daß sich der größere Kolben II hebt.

Der Druck der Flüssigkeit im System wird bestimmt durch die auf beide Kolben I und II wirkenden Kräfte P_1 und P_2 sowie durch die unterschiedlichen Bodenflächen F_1 und F_2 der Kolben und ist bei einer gegebenen Kraft P_1 , die am Kolben I angreift, im gesamten System gleich. Leute mit einer mathematischen Ader drücken dies so aus:

$$p = \frac{P_1}{F_1} = \frac{P_2}{F_2}$$

wobei p der im System herrschende Druck in kg/cm^2 , P_1 und P_2 die an den Kolben I bzw. II angreifenden Kräfte in kg und F_1 sowie F_2 die unterschiedlichen Bodenflächen der Kolben I und II in cm^2 sind. Beträgt beispielsweise die am Kolben I angreifende Kraft P_1 1 kg und ist die Bodenfläche F_1 mit 1 cm^2 angegeben, so herrscht in dem System ein Druck von 1 kg/cm^2 . Ist nun die Bodenfläche des Kolbens II um das Vierfache größer als die des Kolbens I, so beträgt nach unserer Formel die am Kolben II angreifende Kraft das Vierfache im Verhältnis zu der am Kolben I ermittelten. Setzen wir also die vorhin genannten Zahlenwerte ($p = 1$, $P_1 = 1$, $F_1 = 1$, $P_2 = x$, $F_2 = 4$) in obige Formel:

$$1 = \frac{1}{1} = \frac{x}{4}$$

so ergibt sich hieraus für P_2 der Wert 4. Es kann also mit dem Kolben II eine vierfache Last im Verhältnis zu der bei I angreifenden Kraft gehoben werden. Der Pferdefuß an der Sache ist der, daß der Kolben II nur $1/4$ des Wegs (Hubs), den der Kolben I macht, jeweils zurücklegt, da der Inhalt des rechten Zylinders bei gleichem Hub das Vierfache des linken beträgt. Was an Kraft gewonnen wird, das geht an Weg verloren, d. h. der Kolben I muß viermal betätigt werden, um den Kolben II um den gleichen Hub, den Kolben I hat, zu heben.

Geben wir dem Kolben II eine größere Bodenfläche, so vergrößert sich die diesen Kolben bewegende Kraft P_2 entsprechend, und ein größeres Gewicht kann beispielsweise gehoben werden; hingegen muß der Kolben I mehrfach betätigt werden, um den Kolben II um den gleichen Hub zu heben. Dies wird jedoch gern in Kauf genommen, da mit einer relativ geringen Kraft, die an dem kleineren Kolben I angreift, zum Beispiel beträchtliche Gewichte gehoben werden können. Versetzen wir nun unser einfaches System in Abb. 1 mit Ventilen, die verhindern, daß die Flüssigkeit beim Aufwärtsbewegen des Kolbens I zurückströmt und den Kolben II absinken läßt, bringen wir einen Vorratsbehälter für die Hydraulikflüssigkeit an, so haben

wir eine hydraulische Hebevorrichtung oder nach dem Aufmontieren einer Gegenplatte über dem Kolben II eine hydraulische Presse einfachster Bauart konstruiert.

WAS HAT DIES ALLES MIT SCHLEPPER-HYDRAULIK ZU TUN?

Das Prinzip, wonach die von einem Motor oder dem menschlichen Arm umgewandelte Energie durch eine Flüssigkeit (Wasser oder besser Öl) als Energieträger weitergeleitet wird, läßt sich an der Schlepperhydraulik ebenfalls nachweisen:

- An Stelle des Kolbens I, der hin und her bewegt werden muß, wobei die Geschwindigkeit des Kolbens im oberen und unteren Totpunkt gleich null ist, da er bei jedem Hub zweimal abgebremst wird, tritt eine Zahnradpumpe, deren Fördermenge sich nach dem Querschnitt der Zahnflanken, der Anzahl der Zähne und der Drehzahl der Antriebswelle richtet;
- um das System gegen Überlastung zu schützen, ist ein federbelastetes Sicherheitsventil in der Druckleitung angeordnet, das bei Überdruck anspricht und durch eine Leitung mit dem Hydraulikbehälter in Verbindung steht;
- ein Steuerventil steuert den Zufluß des von der Pumpe kommenden Drucköls sowie den Rückfluß des aus dem Kraftzylinder strömenden Öls, wobei zur Steuerung sowohl Längsschieber, die axial verschoben werden, als auch Drehschieber zur Anwendung gelangen. Die Steuerventile der Baureihe HY/SEC sind mit Längsschieber versehen, die der Baureihe HY/SDA mit Drehschieber versehen. Durch diese Schieber können die im Schiebergehäuse angeordneten Zu- und Abflußkanäle wahlweise verbunden oder getrennt werden, wodurch Öl in den Kraftzylinder fließt oder aus ihm abgeleitet wird;
- der Kraftzylinder der Schlepper-Hydraulik ist mit dem Kolben II unseres Schemas in Abb. 1 identisch. Das Drucköl wirkt beim „Einwegsystem“ auf eine Kolbenfläche, während es beim „Zweiwegsystem“ wahlweise auf die eine oder andere Kolbenfläche wirkt. Das Einwegsystem finden wir bei dem Kraftheber der 2-Zylinder Farmall und Standard Schlepper, während das zweite System an unseren 3- und 4-Zylinder Schleppern zur Anwendung gelangt. In Abb. 2 ist das Schema der Hydraulik eines 2-Zylinder Schleppers wiedergegeben.

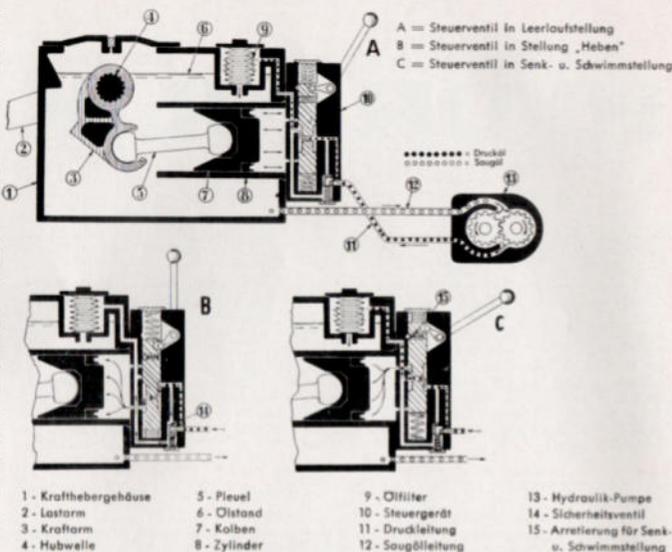


Abb. 2
 Querschnitt durch eine Schlepperhydraulik mit einfachwirkendem Arbeitszylinder

WAS ERGIBT SICH DARAUS FÜR DEN SCHLEPPER- UND LANDMASCHINEN-MECHANIKER?

Haben wir uns — wie die beiden Berufskollegen — erst einmal mit dem Prinzip der Hydraulik auseinandergesetzt, haben wir die Dinge in der Praxis ausprobiert, unter fachkundiger Anleitung Pumpe und Steuergerät demontiert und montiert, so schwindet die leicht verständliche Abneigung vor dem Neuen, die nicht unberechtigte Befürchtung, ein Teil bei der Überprüfung oder Instandsetzung zu beschädigen oder falsch zu montieren.

Die Robert Bosch GmbH., Stuttgart, als Herstellerin der an unseren Schleppern verwendeten Steuergeräte und der Hydraulikpumpe hat im vergangenen Winter vorbildlich aufgelegene Schulungskurse veranstaltet, worauf unsere Händler durch besondere Einladungen aufmerksam gemacht wurden. Die meisten IH-Händler sind dem Rufe gefolgt und haben bewiesen, daß sie die Bedeutung, die die Hydraulik für Schlepper und Landmaschinen bereits hat und in Zukunft haben wird, erkannt haben.

Um denen, die aus Zeitmangel oder wegen anderweitiger Dispositionen nicht an dieser Schulung teilnehmen konnten, eine letztmalige Gelegenheit zu geben, sich entsprechend zu informieren, wer-

den diesen Winter nochmals Kurse in beschränktem Umfang stattfinden, wozu Meldungen bis spätestens 31. Oktober 1958 an die zuständige IH-Filiale unter Aufführung der genauen Anschrift und der Anzahl der Teilnehmer erbeten sind. Die genauen Termine sowie die Orte, an denen Schulungen abgehalten werden, werden in den Einladungen, die durch die Robert Bosch GmbH. ergehen, bekanntgegeben, wobei der jeweilige Schulungsort sich nach den Schwerpunkten der Meldungen richtet. Es ist unvermeidbar, daß der eine oder andere einen etwas längeren Anfahrweg hat im Vergleich zu dem Weg, den er bei Befolgen der Einladung im vergangenen Winter zurückgelegt hätte. In naher Zukunft wird ein Bosch Hydrauliktester unserer Händlerschaft vorgestellt, mit dessen Hilfe das Überprüfen des Systems der Hydraulik unserer Schlepper ohne Abbau von Teilen möglich sein wird. Die Robert Bosch GmbH., Stuttgart, wird in Zusammenarbeit mit der Kundendienst-Abteilung unseres Werks bemüht sein, unsere Händler bei der Einrichtung einer sogenannten Hydraulikecke, die den Tester, Spezialwerkzeuge sowie ein Ersatzteilsortiment für die Bosch Hydraulikpumpe und die Steuergeräte umfaßt, beratend zu unterstützen.

WORAUF ZIELEN NUN DIESE BEMÜHUNGEN AB?

Den Bosch-Diensten soll hierdurch nicht die Arbeit weggenommen und die Hydraulik-Mechaniker sollen nicht arbeitslos gemacht werden; diese wenig menschenfreundliche Absicht wäre angesichts der sprunghaften Entwicklung auf diesem Sektor kaum zu verwirklichen. Jeder IH-Händler soll nach Absolvierung dieser Schulung einen etwaigen Schaden an der Hydraulik schnellstmöglich selbst feststellen und kleinere Instandsetzungen (z. B. Auswechseln von Dichtringen) vornehmen können. Er soll ohne Zeitverlust für den Schlepperbesitzer entscheiden können, ob eine Instandsetzung von Bosch Hydraulik-Aggregaten durch ihn erfolgen kann oder ob der zuständige Bosch-Dienst hinzugezogen werden muß.

Um keine Irrtümer aufkommen zu lassen, sei erwähnt, daß bei Garantieansprüchen unbedingt der zuständige Bosch-Dienst hinzuzuziehen ist, wobei ein Eingriff in das Aggregat unbedingt zu unterlassen ist.

WARUM DIES ALLES?

Wir glauben, voraussagen zu können, daß in einiger Zeit ein Schlepper ohne Kraftheber, ein landwirtschaftliches Gerät ohne hydraulische Steuerung zu den Seltenheiten gehören werden, da die Vorteile, die die Hydraulik bietet (große Leistungen bei räumlich kleinen Baueinheiten), zu offensichtlich sind. Betrachten wir die Tendenz jeder technischen Entwicklung von diesem Blickwinkel, so wird es jedem klar, daß das, was einstmals eine aufsehenerregende Angelegenheit war, wie z. B. die hydraulisch betätigte Bremse für Kraftfahrzeuge, die Lockheed 1922 entwickelt hatte, heute Allgemeingut der Technik ist. In einem kleinen bis mittleren Instandsetzungsbetrieb würde es keinem Menschen in den Sinn kommen, bei der Reparatur einer Bremsenhydraulik zu zögern. Die weiteren Anwendungsbereiche im Flugzeug- und Schiffsbau, im Werkzeugmaschinenbau, im Fahrzeugbau (Lenkungen, Getriebe, LKW-Kippvorrichtungen), auf dem Gebiet des Kfz-Zube-

hört (Hebebühnen etc.), auf dem Werkzeugsektor (Pressen, Abziehvorrichtungen), um nur einige Sektoren wahllos herauszugreifen, sind den meisten aus der Anschauung bekannt.

Wer sich bereits jetzt informiert hat oder in sich geht, um Versäumnisse nachzuholen, hat einen Vorsprung vor seinen Berufskollegen gewonnen, die Konkurrenzfabrikate vertreiben, aber bei jeder kleinsten Störung an dem Hydrauliksystem die Hilfe eines Spezialisten anfordern müssen, wodurch oftmals wertvolle Zeit bei der Bestellung oder der Ernte verloren geht, während der Schlepper nicht voll einsatzfähig ist, ganz zu schweigen von der Tatsache, daß ein hydraulisch gesteuertes landwirtschaftliches Gerät bei einer Störung an der Hydraulik des Schleppers ebenfalls ausfällt.

Dies ist keine Zukunftsmusik, vielmehr gilt hierfür der vielzitierte Ausspruch, daß die Zukunft auf diesem Sektor schon begonnen hat.

Dr. H. G. Voss

Lahme oder starke PS

Ja, jeder Fachmann wird Ihnen bestätigen, daß PS nicht gleich PS ist. Würde man z. B. den Motor des kraftvollen 14 PS McCORMICK Standard auf eine Drehzahl von sagen wir 2250 U/min bringen, könnte diese Maschine fast 18 PS leisten. Entscheidend für den praktischen Betrieb sind aber nicht die Nenn-PS, sondern die Kraftreserven. Eine sorgfältige Abstimmung des Zylinderinhaltes und des Hubweges der Pleuel mit der Drehzahl ist von größter Bedeutung. Fachleute beurteilen einen Schleppermotor nicht nach seiner Nennleistung, sondern nach seinem Verhalten bei plötzlicher Mehrbelastung. Dann zeigt sich nämlich, ob er lahme oder starke PS - d. h. Kraftreserven hat. Auch die Anzahl der Zylinder spielt eine große Rolle, denn ein Mehrzylindermotor ist naturgemäß bedeutend elastischer als z. B. ein Einzylindermotor.

McCORMICK-Schlepper sind mit starken, mehrzylindrigen Dieselmotoren ausgerüstet, die sich durch große Kraftreserven und besonders ruhigen Lauf auszeichnen. Sie haben

immer ein paar PS in Reserve



Das IHC-Weltprogramm

stellte die International Harvester Company, Chicago, Ende Juli bzw. Anfang August dieses Jahres auf ihrem großen Versuchsgelände „Hinsdale Farm“ ihren insgesamt 11 000 nord- und südamerikanischen Vertretern in einer imponierenden Schau vor.

Neben einer neuen Schlepper-Baureihe amerikanischer Produktion wurden auch Schlepper und Geräte der anderen IH-Gesellschaften gezeigt. So fand u. a. der McCORMICK D-440 Schlepper aus Neuß am Rhein besonderen Anklang. Diese Maschine bewies vor einem äußerst sachkundigen und kritischen Publikum, daß sie auch den höchsten Ansprüchen genügt. Außer dem landwirtschaftlichen Bauprogramm sahen die Gäste noch zahlreiche Industriemaschinen im praktischen Einsatz.

Der McCORMICK D-440 Schlepper aus dem Neußer IH-Werk mit einem 3-Scheibenpflug aus einem IH-Werk in Mexico.



Die praktischen Vorführungen wurden durch knappe Vorträge ergänzt, in denen die Gäste mit den konstruktiven Vorzügen der Maschinen vertraut gemacht wurden.



Ein IH-Payloader beim Ausheben einer Baugrube.

Zwei schwere IH-Raupenschlepper in schwierigem Gelände.





Kaum geschlachtet - beginnt die Arbeit des Ausnehmens

ken Tiere zu beseitigen, sondern darüber hinaus wird über das Gehöft, woher das Tier kommt, eine Sperre verhängt. Die unbeanstandeten Tiere erhalten eine Nummer und kommen dann in eine Box, die der betreffende Agent für sie bereit hält.

In wenigen Minuten sind die Boxen von kaufreudigen Metzgern umringt, die mit kritischen Augen das zum Kauf gestellte Schlachtvieh beurteilen.

Manchmal genügt unter alten Bekannten bereits ein Handschlag, um das Tier endgültig den Besitzer wechseln zu lassen. Der eigentliche Schlachtvorgang ist denkbar human, denn durch die elektrische Betäubung werden sie jeglicher Schmerzen enthoben. Nach der Betäubung gleiten sie in den Aufbereitungsraum, wo geübte Hände mit geschickten Griffen den leblosen Körpern das Blut entziehen.

Anschließendes Brühen, maschinelles Enthaaren, Schaben, Aufspalten, Entweiden — alles fast wie am Fließband. Damit das Fleisch bis zur Auslieferung auch frisch bleibt, kommt es zur Aufbewahrung in Kühlhallen oder Kühlzellen. Die Trichinenbeschauer nehmen eine nochmalige Prüfung des Fleisches vor. Seit vielen Jahren ist in den großen Schlachthöfen in Westdeutschland kein Trichinenbefall mehr verzeichnet worden.

Gegen 14 Uhr ist die Schlachtungszeit beendet, und bereits am späten Nachmittag ist schon alles blitzsauber hergerichtet für den Mittwoch, an dem nichtverkaufte Tiere noch einmal auf dem Mittelmarkt angeboten werden können.

In der Fleischmarkthalle herrscht noch Hochbetrieb. Hier wird das Fleisch an Wiederverkäufer weitergegeben. Der monatliche Umsatz beträgt ca. 900 bis 1000 Tonnen.

Noch einige interessante Zahlen aus der Statistik dieses Schlachthofes, dessen

letzten Jahren weitgehendst nachgekommen sind. Der Wunsch des Verbrauchers, lieber mageres als fettes Fleisch zu essen, hat die Produzenten veranlaßt, dieser Tatsache Rechnung zu tragen. So sieht man auch heute kaum noch Schlachttiere, die — wie früher üblich — über einen übermäßigen Fettansatz verfügen.

In den Boxen der weiten Hallen lagert das Vieh auf sauberem Stroh und wartet ergeben auf sein Schicksal, das heißt manche Tiere sind leicht unruhig, als wüßten sie schon jetzt, daß es kein Zurück mehr gibt, wenn sie erst einmal das eigentliche Schlachthaus betreten haben. — Aber noch ist es nicht so weit. Angestellte des Schlachthofes in sauberen weißen Kitteln treffen Vorbereitungen, damit der Schlachtvorgang und alles,

was sich daran anschließt, ohne große Verzögerung vonstatten gehen kann. Besonders bestechend ist die Sauberkeit, die überall vorherrscht und das — obwohl hier nicht selten mehrere hundert Tiere täglich zusammengetrieben werden.

Sofort nach dem Auftrieb — der meist von Freitag bis Sonntag per LKW oder Bahn erfolgt ist — setzt die Arbeit der Veterinäre ein. Sorgfältig wird Tier für Tier auf etwaige Krankheiten untersucht. Natürlich ist diese Arbeit sehr verantwortungsvoll, hängt doch von ihr in großem Maße die Gesunderhaltung des Konsumenten ab. So treten denn auch bei festgestellten Krankheiten gleich die gesetzlich vorgeschriebenen Schutzmaßnahmen in Aktion, die sich nicht nur darauf beschränken, die kran-

Blick in die Kuttelerei



Die Fachleute von morgen

neue Schweineschlachthalle, die Kuttelerei und das Maschinenhaus in der in- und ausländischen Fachwelt als vorbildlich gelten:

Die Zahl der Schlachtungen erhöhte sich in den letzten 7 Jahren von 78 000 auf über 240 000 (monatlich durchschnittlich über 20 000 Schweine), bei Großvieh von 20 000 auf 24 800. Der Umsatz auf dem Fleischmarkt nahm seit der Vorkriegszeit um 200% zu.

Man muß damit umzugehen wissen



Moderne Kühlrichtungen sorgen für die Frischhaltung des Fleisches





Das sind die 15 McCORMICK Schlepper der Bauernsiedlung Rastdorf...

ihren Ansprachen der Hoffnung Ausdruck, daß sich die stolzen Schlepperbesitzer als zur großen IH-Familie gehörend betrachten sollten. Die Qualität sei die Grundlage unseres Geschäftes und somit unsere Erzeugnisse auch die anderen Interessenten des Dorfes zum Kauf von IH-Schleppern bewegen möge. Die anschließende Übergabe der Fahrzeuge bei Herrn Schmiedemeister Hermes und eine Fahrt durch das Dorf war sehr attraktiv. Viele Schaulustige hatten sich eingefunden, um die in einer Reihe aufgefahrene Schlepper zu bewundern. Mit den modernsten Arbeitsgeräten ausgerüstet, bot sich den Besuchern ein eindrucksvolles Bild. Die Presse war ebenfalls erschienen und hielt einzelne Szenen der Übergabe in Bild und Schrift fest. An die Übergabe der Schlepper schloß sich eine Filmvorführung an. Die IH-Filme „Zwischen Kohle und Korn“ und „Im Scheinwerferlicht: IH-AGRIOMATIC“ gelangten zur Aufführung. Durch eine Zeitungsanzeige der Firma B. v. Lengerich, Emsbüren, und Firma Hermes, Rastdorf, war der Andrang so groß, daß die Räumlichkeiten nicht ausreichten und die Filme zweimal gezeigt werden mußten.

Nach der Vorstellung fand man sich in der Gastwirtschaft zu einem gemütlichen Abend ein. Es wurden angeregte Debatten geführt, man hörte oft „denn man Prost“. Mit dem Gefühl, aus dem großen Angebot des Schleppermarktes die richtige Wahl getroffen zu haben, verstärkt durch das lebendige Bild der Filme, traten dann die glücklichen Schlepperbesitzer ihre Heimfahrt an.



... und das sind die glücklichen Besitzer, die sich hier nach der Übergabe zusammen mit Herren der Fa. v. Lengerich und Vertretern des IH-Werkes stolz dem Fotografen stellten.

FÜNFZEHN LANDWIRTE EINE WAHL

Wer vor ca. 20 Jahren die Straße Werlte — Gehlenberg im Kreise Aschendorf — Hümming befuhr, konnte sich in einer Raststätte von der Fahrt erholen. Weit und breit war sonst kein Haus zu sehen. 1939/40 wurde das Land im Rahmen einer Umsiedlungsaktion erschlossen. Bauern, deren Gehöfte und Ländereien im Gebiet des Kruppschen Schießplatzes lagen, erhielten eine neue Existenz in dem nach der Raststätte benannten Ort Rastdorf. 102 sehr schön angelegte Bauernsiedlungen von je ca. 18 ha liegen rechts und links der Straße. Der Ort selbst hat eine Länge von 13 km. In jahrelanger, harter und mühevoller Arbeit haben diese Landwirte dem Boden harte Erträge abgerungen. Um sich die schwere Feldarbeit zu erleichtern und größere Erträge zu erzielen, entschlossen sich 15 Bauern zur gleichen Zeit, 15 McCORMICK Schlepper, alle 24 PS, mit AGRIOMATIC, Hydraulik, Mähwerk und Geräte zu kaufen.

Dieser wirklich große Erfolg wurde zum Anlaß genommen, den neuen McCORMICK Schlepperbesitzern im Rahmen einer Feierstunde ihre stählernen Arbeitskollegen zu übergeben. Herr Th. v. Lengerich, Emsbüren, ein sehr erfolgreicher IH-Händler im norddeutschen Raum, und Herr Weberling von der IH begrüßten die Landwirte und gaben in

... und so urteilt die Praxis:

Nebenstehend geben wir Auszüge aus einem Schreiben wieder, das uns von dem Landwirt Peter Schmidhuber, Ortmaring 92, Post Kienberg/Obb., zugegangen ist. Zu diesem Schreiben erübrigt sich jeder weitere Kommentar:

Werte Firma!

Wir sind nun schon seit Oktober 1955 im Besitz eines Farnall-Dieselschleppers (DGD-4) und sind mit diesem bis auf den heutigen Tag voll und ganz zufrieden. Wir kamen nun im Herbst vorigen Jahres zu dem Entschluß, einen zweiten Schlepper zu kaufen und wählten aus diesem Grunde wieder einen McCORMICK — D-320 mit der AGRIOMATIC.

Dieser Schlepper ist nun bereits seit dem 28. 1. 58 im Einsatz. Wir sind mit diesem Schlepper nun schon recht gut vertraut und er macht jedem, der mit ihm zu tun hat, Freude.

Ganz besonders hat sich der Schlepper im Einsatz unseres ausgedehnten Hackfruchtanbaues bewährt.

Der Schlepper zeichnet sich durch sein geringes Eigengewicht und vor allem durch seine AGRIOMATIC aus.



Anlässlich der 800 Jahr-Feier der Stadt Witten/Luhe zeigten sich McCORMICK Schlepper als trotzkraftige Helfer im Festzug. Eine gute Werbung für die Firma Wittenheim Jäger, die sich mit dieser großzügigen Geste viele neue Freunde erwarb.



Auch in Indien weiß man die „Zugkraft“ der McCORMICK Schlepper zu schätzen, wie diese Aufnahme aus einem Festzug in Bombay beweist. Die Personen auf dem Wagen symbolisieren die indischen Fischerdächer.

Der 100. McCORMICK-Schlepper

Wir gratulieren auch unserem Kunden, der Firma A. Husmann, Inh. Hinr. Husmann in Zetel/Oldenburg, zur Auslieferung des 100. McCORMICK Schleppers. Dieser schöne Erfolg ist nicht zuletzt auf die unermüdlichen Verkaufsbemühungen und Initiative des Firmeneinhabers zurückzuführen.



Geburtstag

23. 3. 1958

Herr Theodor von Lengerich, Mitinhaber der Firma Bernard von Lengerich, Emsbüren, 65 Jahre.

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

Nachruf

25. 9. 1958

Herr Heinrich Lansing, Vreden i. Westf., 74 Jahre

Mit seinem Hinscheiden betrauern wir den Verlust eines hochgeachteten Geschäftsfreundes und langjährigen Kunden. Wir werden ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

Ehrung

Herrn Landes-Innungsmeister Heinrich Vutz, Mitinhaber der Firma Gottfried Vutz, Vluyn, wurde für seine besonderen Verdienste das Bundesverdienstkreuz verliehen.

Wir freuen uns mit Herrn Heinrich Vutz, daß damit sein Lebenswerk und seine erfolgreiche und vielfach so uneigennützige Arbeit eine solche schöne Anerkennung gefunden hat. Wir gratulieren!