

Sicher · Sauber · Schnell

Sicher: McCormick Mähdrescher bieten ein Höchstmaß an Sicherheit. Sie sind robust, leicht zu bedienen und zeichnen sich durch eine äußerst günstige Gewichtsverteilung aus, so daß auch in stark hängigem Gelände eine zügige und sichere Ernte garantiert ist.

Sauber: McCormick Mähdrescher sind bekannt für sauberen Ausbruch. Das Erntegut wird während des ganzen Arbeitsvorganges schonend behandelt. Durch das Zwangsflußprinzip ist ein Verstopfen praktisch ausgeschlossen. Auch bei starker Verunkrautung und bei Lagergetreide leisten sie saubere Arbeit.

Schnell: McCormick Mähdrescher garantieren höchste Flächenleistung. Sie sind außerdem wöhnlich wendig (40 cm Wenderadius am vorderen Innenrad) und können daher auch auf kleinen Schlägen schnell und wirtschaftlich arbeiten.



Selbstfahrer-Mähdrescher D8-62 – Arbeitsbreite 2,10 m

Selbstfahrer-Mähdrescher D8-61 – Arbeitsbreite 1,95 m

Es lohnt sich, vor einer Neuanschaffung Ihren IH-Händler zu fragen.



MCCORMICK

INTERNATIONAL

INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY M.B.H. · WERKE NEUSS AM RHEIN UND HEIDELBERG · NIEDERLASSUNGEN: BERLIN · HAMBURG · MÜNCHEN · NEUSS AM RHEIN



IH-PRÄSIDENT F. W. JENKS IN NEUSS
HEIDELBERG: PRODUKTION ANGELAUFEN
RÜCKBLICK AUF DLG 1959 IN FRANKFURT



IH-Präsident F. W. Jenks fährt den ersten Mähdröcher des Heidelberger IH-Werks vom Montageband.

INHALT:

Präsidentenbesuch aus den USA Seite 3

IH-Heidelberg Seite 5

Ein neues Werk im Dienste der Landwirtschaft, Präsident F. W. Jenks fährt den ersten hier gebauten Selbstfahrer-Mähdröcher vom Band.

DLG 1959 in Frankfurt Seite 18

Rückblick auf die größte Leistungsschau der deutschen Landwirtschaft.

Deutsche Industriemesse 1959 in Hannover Seite 14

Auch in diesem Jahr war Hannover das „Schaufenster der Welt“. INTERNATIONAL-Baumaschinen im Mittelpunkt regen Interesse.

Schlepper und Gerät Seite 8

Hier geht es um den Frontlader und seine verschiedenen Einsatzmöglichkeiten.

Schulung tut not Seite 16

Wie sorgfältig und wie umsichtig ein Schulungslehrgang vorbereitet werden muß, vermittelt dieser Artikel.

Der Erste auf Schiermannikoog Seite 6

Eine kleine Insel vor dem holländischen Festland auf dem Wege zur landwirtschaftlichen Mechanisierung.

Wie werde ich Landmaschinen-Ingenieur? Seite 22

Interessante Hinweise zu einem interessanten Beruf.

Zur Kraftfahrzeugsteuer-Befreiung Seite 11

KFZ-Steuer für Ackerschlepper — ja oder nein?

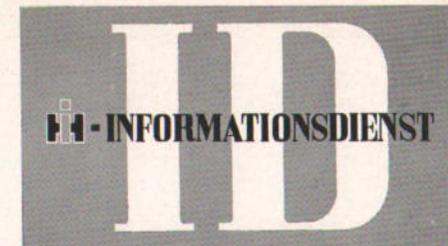
IH-Informationsdienst

Herausgegeben von der Werbeabteilung der INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY (H. B. H., Neuss/Rhein, Industriestraße 39. Verantwortlich für den Inhalt: R. Kräwinkel. Redaktion: W. Rott. IH-Photos: W. Gross. Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht. Anschrift des Heidelberger Werkes: Heidelberg, Heinrich-Fuchs-Straße 92. Anschriften der Verkaufsniederlassungen: Berlin-Tempelhof, Ringbahnstr. 26. München 12, Landsberger Str. 20, 1. Aufg. Hamburg 27, Großmannstr. 114.

Wie früher Pferdegespanne, so gehören heute Schlepper zum Bild einer Landschaft. Das brillante IH-Rot der McCORMICK-Schlepper stellt einen erfreulichen Kontrast zu den kräftigen Farben der Natur dar.

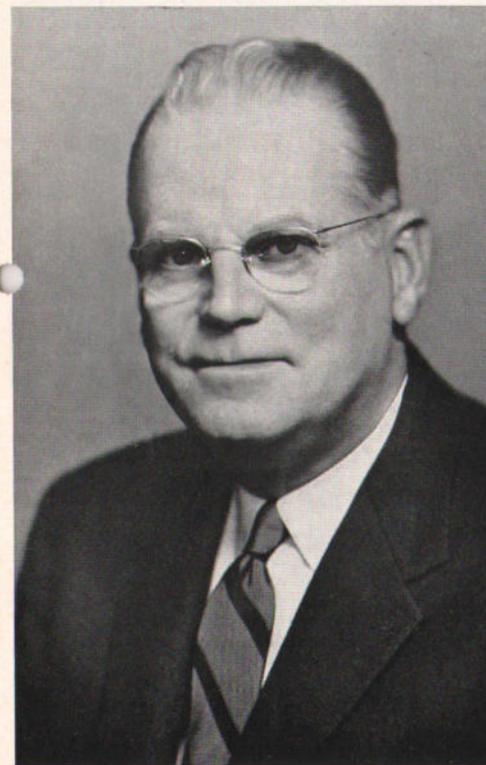
INTERNATIONAL HARVESTER

JULI 1959



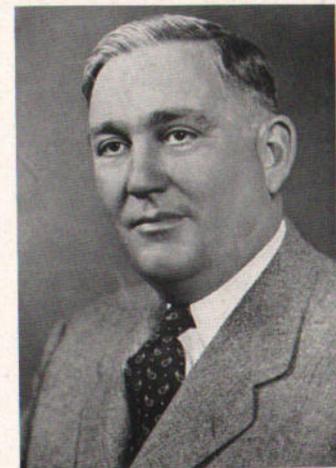
**PRÄSIDENTENBESUCH
AUS DEN U.S.A.**

Anfang Mai dieses Jahres trat der Präsident der International Harvester Company, Mr. Frank W. Jenks, eine Informationsreise nach Europa an, um sich in verschiedenen europäischen IH-Werken und Niederlassungen von der in den letzten Jahren geleisteten Aufbau- und Entwicklungsarbeit zu überzeugen. Seine Reise führte den erstmalig in Deutschland weilenden Präsidenten auch zu den Werken der International Harvester Company in Neuss und Heidelberg, die beide mit den modernsten Produktionseinrichtungen ausgestattet sind. — In Begleitung des Präsidenten befand sich Mr. J. L. Camp, der Vizepräsident für das Auslandsgeschäft der International Harvester Company.



Frank W. Jenks, Präsident der International Harvester Company.

Der Besuch des Präsidenten in Deutschland erfolgte zu einem Zeitpunkt, an dem die deutsche Landwirtschaft und die mit ihr verbundenen Industrien und Gewerbe zu ihrer großen Leistungsschau rüsteten — der 45. Wanderausstellung der DLG 1959 in Frankfurt. Selbstverständlich, daß Mr. Jenks und die Herren seiner Begleitung die Gelegenheit wahrnahmen, sich dieses „Schaufenster“ der deutschen Agrarwirtschaft sehr interessiert zu betrachten. Mr. Jenks, der sich auch mehrere Stunden auf dem dekorativ und übersichtlich gehaltenen Ausstellungsstand der International Harvester Company m.b.H., Neuss, aufhielt, erklärte später, daß er sich von dem Gezeigten außerordentlich beeindruckt fühle, und daß er die Fülle der Anregungen, die er hier erhalten habe, nach seiner Rückkehr in die Vereinigten Staaten verwerten wolle.



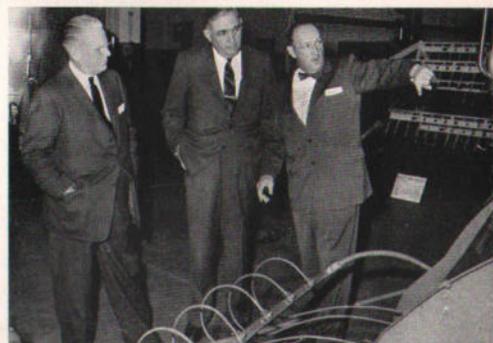
Jack L. Camp, Vizepräsident für das Auslandsgeschäft der International Harvester Company.

Das Programm, das anlässlich des Besuches von Mr. Jenks aufgestellt wurde, mußte aus Zeitgründen sehr komprimiert werden, um den Gästen aus Amerika einen möglichst umfassenden Einblick in die modernen Produktions- und Entwicklungsstätten des Neusser und Heidelberger IH-Werkes geben zu können. Im Neusser Werk fanden nicht nur die großzügigen und rationellen Produktionsanlagen die Anerkennung der Besucher, auch das neue Entwicklungszentrum mit Konstruktionsbüros, Montagewerkstätten für Versuchsmaschinen, Prüfständen und Laboratorien in modernster Form beeindruckten den Präsidenten außerordentlich. In Heidelberg, wo die Serienfertigung der McCormick-Selbstfahrmährescher anlief, konnte im Beisein von Vertretern der Stadt und der Behörden Präsident Frank W. Jenks die erste dieser leistungsfähigen Maschinen vom Band fahren.

Mr. Jenks, der inzwischen wieder in die USA zurückgekehrt ist und dort seinen vielseitigen und verantwortungsvollen Pflichten als Präsident eines der weltgrößten und bedeutendsten Unternehmen der Landmaschinenindustrie nachkommt, begann seine Laufbahn bei der International Harvester Company 1914 als Angestellter im Verkaufsbüro Richmond. In den folgenden Jahren führte ihn sein Weg als Reisender und Bezirksleiter nach Atlanta und Birmingham, 1928 wurde er in das Hauptbüro nach Chicago berufen, von wo aus er später als stellvertretender Verkaufsdirektor für den Osten bzw. Süden der Vereinigten Staaten eingesetzt wurde. Weitere Stationen seines beruflichen Werdeganges waren Direktor des Kreditbüros, der Verkaufsförderung und schließlich Vizepräsident der International Harvester Company. Im Oktober 1957 erfolgte seine Wahl zum Präsidenten. Mr. Jenks gehörte verschiedenen Aufsichtsräten und Gremien der amerikanischen Industrie und Wirtschaft an, in denen man seinen fachlichen Rat und seine praktischen Erfahrungen außerordentlich schätzte. Unter anderem war Mr. Jenks mehrere Jahre Direktor der amerikanischen Handelskammer. Auch heute noch bekleidet er einige Ehrenposten in der amerikanischen Industrie.



Präsident F. W. Jenks und Vizepräsident J. L. Camp besichtigen in Begleitung von Generaldirektor F. W. Tautfest und Direktor W. F. Schini die DLG-Ausstellung 1959 in Frankfurt.



Der Leiter des Neusser Entwicklungszentrums, Herr G. J. Storatz, erläutert den Herren Jenks und Camp die verschiedenen Funktionsaufgaben seiner Abteilung.

Unter der fachkundigen Führung von Direktor W. Prinz besichtigte Präsident Frank W. Jenks die modernen Produktionsanlagen des Neusser IH-Werks. Im Hintergrund Vizepräsident J. L. Camp und Generaldirektor F. W. Tautfest.



Helle und weiträumige Hallen bieten den im IH-Werk Heidelberg Beschäftigten angenehme Arbeitsplätze.

JETZT AUF VOLLEN TOUREN:

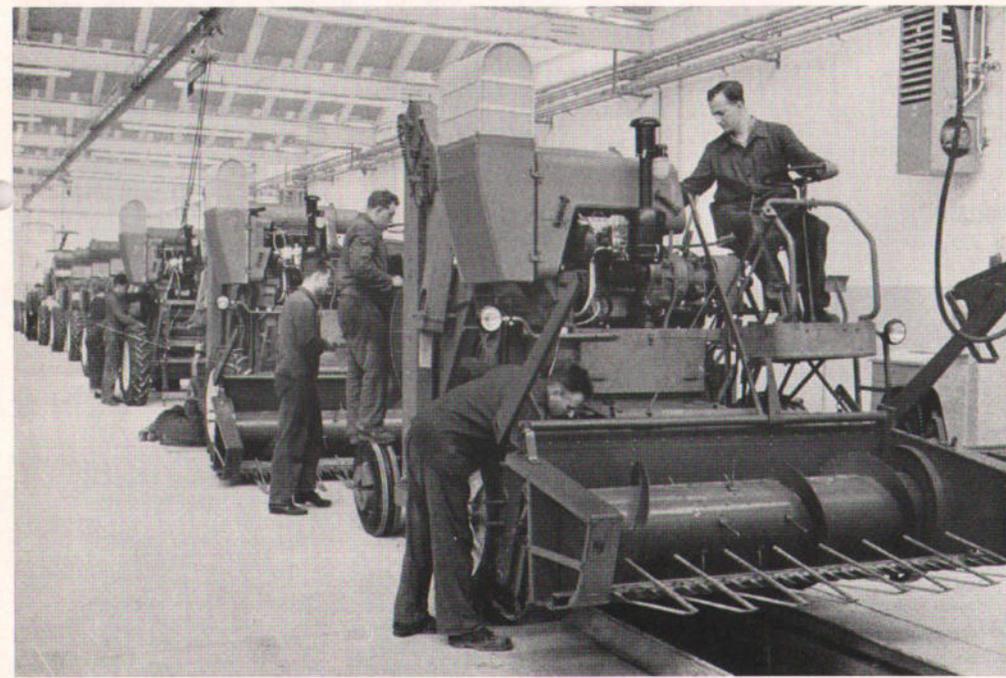
Heidelberg, die schöne Stadt am Neckar, hatte einen großen Tag. Im Beisein vieler Gäste, unter denen man auch Oberbürgermeister Robert Weber sah, lief im

neuerrichteten imposanten Werk der International Harvester der erste Mährescher vom Band — gesteuert vom IH-Präsidenten Frank W. Jenks.

Wer die ehemalige Fuchs'sche Waggonfabrik kannte — und die Heidelberger Presseleute taten es —, war über die gewaltigen Veränderungen überrascht. „Es

IH-HEIDELBERG

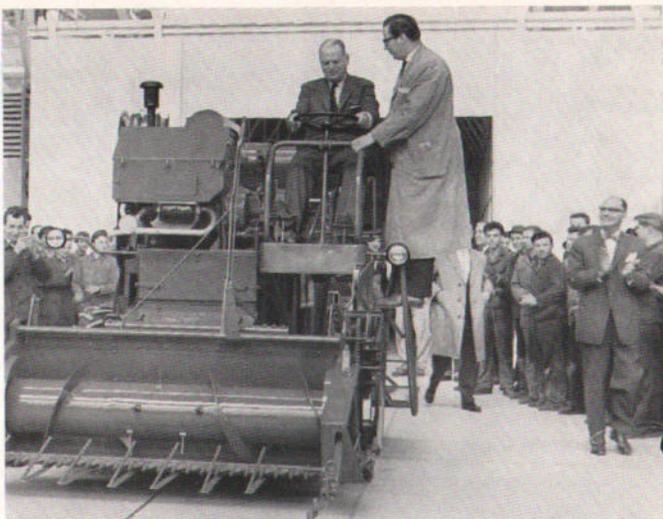
EIN NEUES WERK IM DIENST DER LANDWIRTSCHAFT



ist ein neues Industriewerk entstanden", schrieb das Heidelberger Tageblatt, und es hatte recht damit: 11.000 qm Mauern waren abgerissen, 27.000 qm Fußboden und 3.500 qm Zwischenwände entfernt. Dafür neu entstanden: 30.000 qm Betonfußboden, 36.000 qm Dächer, 13,5 km Rohrleitungen und 30 km elektrischer Leitungen mit insgesamt 2870 Leuchtstoffröhren.

So erstrahlt heute, wo man hinkommt, alles in Helle und Sauberkeit. Zwischen den Werkshallen, deren größte gut und gerne die Ausmaße eines Fußballplatzes haben, fällt der Blick auf grünen Rasen. „Es gehört zu einem Prinzip der International Harvester“, kommentiert der Neusser Generaldirektor F. W. Taufst, „ihren Angestellten und Arbeitern — es sind rund 100.000 in der Welt — menschenwürdige Arbeitsplätze zu schaffen.“ Und die nordbadischen Zeitungen machen ihr Kompliment: „Man kann der „IH“ bestätigen, daß die Verwirklichung dieses Grundsatzes in Heidelberg gelungen ist.“

So kann es kaum zweifelhaft sein, daß mit den neuen McCORMICK-Selbstfahrer-Mähdreschern — an einer hoch-



Im Heidelberger IH-Werk war es Präsident Frank W. Jenks, der den ersten dort gebauten McCORMICK-Selbstfahrer-Mähdrescher vom Band fuhr.

modernen Produktionsstätte entstanden und nach neuzeitlichen, rationellen Gesichtspunkten geschaffen — auch der

Name „Heidelberg“ als Qualitätssymbol nun auf die Felder und Äcker in aller Welt getragen wird.

DER ERSTE AUF SCHIERMONNIKOOG

Als Gegenstück zu den ostfriesischen Inseln präsentieren sich dem erholungssuchenden Urlaubsgast weiter westlich an der holländischen Nordseeküste sechs kleinere Inseln, die wegen ihrer günstigen Lage und ihrer ausgezeichneten

klimatischen Verhältnisse zu den beliebtesten Ferienzeilen Hollands gehören. Von dieser Inselgruppe ist Texel die größte und wohl auch die bekannteste. Auf all diesen Inseln findet man — soweit es die Verhältnisse zulassen —

auch landwirtschaftliche Betriebe, die in harter Arbeit auf den zum Teil recht sandigen Böden ihre Felder bestellen. Im Zuge der landwirtschaftlichen Mechanisierung fand auf den holländischen Nordseeinseln der Einsatz von Schleppern und Landmaschinen nur zögerlich statt, so daß sich die verschiedenen Vertreter der Landmaschinenindustrie sehr schwer taten, ihre Erzeugnisse hier zu verkaufen. Immerhin arbeiten heute auf Texel 60 - 80 McCORMICK-Schlepper, ein Verdienst der holländischen IH-Vertretung Boeke & Huidekoper, die schon lange vor dem Kriege auf dieser Insel durch einen Händler vertreten ist. Auf den anderen Inseln jedoch ist die Mechanisierung noch nicht weit vorgedrungen, das galt bis vor kurzem auch für die Insel Schiermonnikoog, die aber nunmehr durch den Erwerb des ersten Schleppers — und zwar eines McCORMICK — den Anfang machte. Das wiederum ist der Firma Broekens & Reeder, einem Händler der holländischen IH-Vertretung, zu verdanken. Während eines Marktes in Leeuwarden auf dem holländischen Festland gelang es Herrn Broekens jr. trotz schärfster Bemühungen der Konkurrenz einen D-324 mit

Das Spezialboot verläßt mit McCORMICK-Schlepper, Kundendienstwagen und Landwirten den Hafen von Oostmahorn auf der Fahrt zur Insel Schiermonnikoog.



Ankunft am Strand von Schiermonnikoog. Im Hintergrund der Leuchtturm der Insel.

3-Punkt-Aufhängung und seitlichem Anbaumäher nach Schiermonnikoog zu verkaufen. Nun galt es, diesen Prestigeerfolg auch voll zu nutzen. Bereits drei Tage später wurde die Überführung des Schleppers vom Festland zur Insel Schiermonnikoog vorgenommen. Da zu diesem Zeitpunkt die planmäßige Fähre nicht verfügbar war, charterte Herr Broekens ein Spezialboot, das neben dem Schlepper und einigen Monteuren auch eine Gruppe von Landwirten vom Festland aufnahm, die dem Besitzer des ersten Schleppers auf Schiermonnikoog ihre Gratulation aussprechen wollten. Glücklicherweise herrschte an diesem Tage klares und sonniges Wetter, was in dieser Jahreszeit ziemlich ungewöhnlich war. Es bedeutete also ein gutes Omen. Ebenfalls traf es sich gut, daß das gecharterte Boot bis an den Strand vordringen konnte, denn die planmäßige Fähre kann oft nicht nahe genug heran, und die Passagiere müssen dann über die teils weniger — teils mehr überfluteten Sandbänke die Insel betreten. Der McCORMICK-Schlepper wurde vom Bürgermeister der Insel empfangen und fuhr mit eigener Kraft zum Strandhotel, wo sich zwischenzeitlich die gesamten Inselbewohner eingefunden hatten, um der offiziellen Übergabe des Schleppers durch den Bürgermeister an den Besitzer, Mijneer J. Visser, beizuwohnen. Am Abend des gleichen Tages wurde im Strandhotel zu Ehren des ersten McCORMICK-Schleppers auf dieser Insel eine Party gegeben, zu der alle Landwirte, sowie Vertreter der Händlerfirma eingeladen waren. Wäh-

rend dieser Party gelangten verschiedene Stripfilme über die Arbeitsweise der McCORMICK-Schlepper sowie ein Schmalfilm über die Insel Schiermonnikoog zur Vorführung. Weiterhin zeigte ein ehemaliger Walfischkapitän Aufnahmen von der Jagd auf Walfische. Das Ganze wurde ein sehr vergnügter Abend und spät in der Nacht verließen die letzten Gäste die Insel. Während des Abends erzählte ein Landwirt, daß sein Vater schon seit sehr vielen Jahren mit McCORMICK-Maschinen arbeite und dabei immer die besten Erfahrungen gemacht habe. Er wolle deshalb nicht versäumen, allen Landwirten auf Schier-

monnikoog eine Mechanisierung mit McCORMICK-Maschinen zu empfehlen. Dieses Gespräch trug natürlich dazu bei, eine günstige Voraussetzung für kommende Verkaufsgeschäfte zu schaffen. Der Bürgermeister erinnerte den neuen Besitzer daran, er möge während des Sommers mit seinem Schlepper nicht allzu viel Lärm machen, da dieses unter Umständen die vielen Feriengäste verärgern könnte. Aber der IH-Händler konnte ihn damit beruhigen, daß die wassergekühlten McCORMICK-Schlepper in dieser Hinsicht gewiß keinen Anstoß erregen würden.



Der festlich geschmückte Schlepper mit der Aufschrift „Herlichen Glückwunsch, Schiermonnikoog, zum ersten neuen Schlepper“.

FRONTLADER BRENNEND AKTUELL



Acht bis zehn Arbeitskräfte ersetzt der Frontlader beim Stalldungladen.

Mit etwas Übung kommen auch die letzten Rüben sauber auf die Schaufel.



Von den im Laufe des Jahres im bäuerlichen Betrieb aufzuwendenden Arbeitsstunden entfallen etwa 60–70 % auf Transportarbeiten. Einen wesentlichen Anteil daran haben die Arbeiten zur Be- und Entladung der benutzten Transportmittel. Diese Ladearbeiten sind nicht nur sehr zeitraubend, sondern auch sehr schwer, und der Wirkungsgrad der menschlichen Arbeit ist dabei verhältnismäßig gering.

In den letzten Jahren hat in Westdeutschland der Frontlader — ein Gerät, dessen Konstruktionsidee aus Amerika stammt — sehr weite Verbreitung gefunden. Die Landwirtschaft, die anfänglich gegenüber dem Einsatz des Frontladers etwas zurückhaltend war, hatte bald herausgefunden, daß der Frontlader nicht nur im eigentlichen Sinne Ladegerät, sondern, da er außer Heben auch Sammeln kann, Mehrzweckgerät ist. Hierzu kommt noch der Vorteil, daß der Geräteanbau an der Dreipunktaufhängung des Schleppers durch den Frontlader nicht behindert wird.

Die Einsatzmöglichkeiten sind außerordentlich vielseitig. Neben Laden von Stallmist, Kompost, Erde, Grünfutter, Heu, Stroh usw. tritt der Geräteanbau an der Ladeschwinge, zum Beispiel bei der Kombination Düngerstreuen-Drillmaschine, Egge usw. Schwere Lasten, wie Säcke, Balken, Steine, Bretter, Fässer, Tränkebecken usw., können schnell und sicher mit dem Frontlader transportiert werden.

Die Schaufel muß immer voll sein: nur so werden Höchstleistungen erzielt.

Für alle diese Arbeiten wurden zweckmäßige Werkzeuge entwickelt, die in kürzester Zeit mit wenigen Handgriffen an- und abgebaut werden können. Am häufigsten werden Stallmistgabel, Grünfuttergabel und Erdschaufel benötigt. Diese drei Werkzeuge sollte man auch zusammen anschaffen, um von Anfang an den Frontlader richtig ausnützen zu können. Bei stärkerem Rübenanbau lohnt sich auch die Anschaffung einer Rüben gabel, wodurch Beschädigungen beim Rübenladen weitgehend vermieden werden.

Sind Schüttgüter aus Gruben zu laden, oder liegt die Dungstätte zu tief, dann kann am Kranausleger der Ladeschwinge ein hydraulischer Greifer angebracht werden. Seither ließ sich die Heuernte nur über die Bodentrocknung vollmechanisieren. Inzwischen wurden auch für die Gerüsttrocknung Verfahren entwickelt, bei denen mit dem Frontlader gearbeitet werden kann und somit auch in diesem Arbeitsabschnitt die Handarbeit entfällt. Auch bei vielen anderen Arbeiten, die keine direkten Ladearbeiten sind, bringt der Frontlader spürbare Hilfe. So lassen sich z. B. Futterrüben mit dem Frontlader ohne Handarbeitsaufwand roden. Die Rüben werden dabei mit der Gabel ausgestoßen, zusammengeschoben und aus dem Schwad geladen. Wie die Erfahrung lehrt, ist das Köpfen, besonders bei der Verwendung blattärmerer Sorten, nicht erforderlich. Im Gegenteil: Durch den Wegfall der Schnittwunde wird die Haltbarkeit der Rübe günstig beeinflusst. Schnell und mühelos erfolgt auch das Ziehen von Draht bei Einzäunungsarbeiten, indem einfach die Drahtrolle auf die Ladeschwinge aufgesteckt und durch Rückwärtsfahren abgespult wird.

Alle diese Arbeiten lassen sich zwar auch ohne Frontlader mechanisieren, doch sind hierzu in den meisten Fällen Spezialmaschinen und -geräte erforderlich, die im Anschaffungspreis um ein Mehrfaches höher liegen als der Frontlader.

Von kleineren Umbauten an Wirtschaftsgebäuden sollte sich der Landwirt nicht abhalten lassen, wenn dadurch der Frontladereinsatz auch in der Innenwirtschaft erleichtert werden kann, denn im Durchschnitt leistet der Frontlader das Acht- bis Zehnfache der Handarbeit.

F. Apel

Mit jeder gefüllten Frontladergabel gelangen 2, 3, ja bis zu 5 Zentner Stallmist auf den Wagen. Die Leistung des Menschen wird dadurch um ein Vielfaches erhöht.





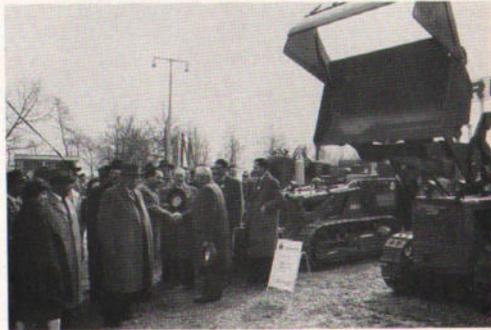
MESSERÜCKSCHAU: MÜNCHEN

Kurz vor Beginn der Bausaison findet in München alljährlich die Bauma statt, — eine Fachausstellung, die dem Bauunternehmer eine breite Sicht über die neuesten Baumaschinenangebote vermittelt. Aus einer Fachschau von regionalem Charakter hat sich die Bauma in kurzer Zeit zu einer Baumaschinenfachmesse von internationaler Bedeutung entwickelt und gehört heute zu den größten europäischen Ausstellungen auf diesem Fachgebiet. Die beachtliche Entwicklung

der Bauma resultiert aus der bewußten Beschränkung auf Baumaschinen und dem günstig gelegenen Ausstellungstermin. Während in den letzten Jahren fast nur deutsche Firmen — meistens Händler — ausstellten, machte sich in diesem Jahr eine sehr starke Beteiligung der deutschen Baumaschinenindustrie und ausländischer Vertretungen bemerkbar. Die INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY, die seit Jahren an dieser Ausstellung teilnimmt, zeigte einen re-

präsentativen Querschnitt ihres umfangreichen Industriemaschinenprogramms. Besonders interessiert war die Fachwelt an den luftbereiften PAYLOADERN und den DROTT-Ladaraupen. Die guten Verkaufserfolge der IHC auf dieser Ausstellung beweisen nicht nur das Vertrauen, das die deutsche Bauwirtschaft den INTERNATIONAL-Industriemaschinen entgegenbringt, sondern bezeugen auch den großen Erfolg, den die Bauma 59 zu verzeichnen hatte.

INTERNATIONAL-Raupenschlepper vor der Fernschkamera des „Bayerischen Fernsehens“ (Bild links). Bild rechts: Staatsminister Schedel und der Oberbürgermeister von München, A. Wimmer, wurden auf dem IH-Stand von Direktor A. Nohr, anlässlich ihres Rundganges zur Eröffnung der BAUMA 69, begrüßt.



ZUR KRAFTFAHRZEUGSTEUERBEFREIUNG VON ACKERSCHLEPPERN DIE IN LAND- UND FORSTWIRTSCHAFTLICHEN BETRIEBEN VERWENDET WERDEN

In letzter Zeit ist uns von unseren Händlerfirmen eine Reihe von Zuschriften zugegangen mit der Bitte um Auskunft, welche Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung gegeben sein müssen. Die Zuschriften zeigten uns, daß in der Praxis doch mehr Zweifel bestehen, als man allgemein anzunehmen geneigt ist. Wir nehmen deshalb Veranlassung, hierauf näher einzugehen.

In der Zeit vom 1. Januar 1947 bis 30. Juli 1958 war die Steuerbefreiung durch Artikel I Ziff. 2 des Kontrollratgesetzes Nr. 51 geregelt. Durch das Gesetz zur Aufhebung des Besatzungsrechts vom 23. 7. 1958 ist mit Wirkung vom 30. Juli 1958 die Steuerbefreiung aus § 2 Ziff. 5 KraftStG zu entnehmen. Es heißt dort wörtlich:

„Von der Steuer befreit ist das Halten von Zugmaschinen und Anhängern hinter Zugmaschinen, solange sie ausschließlich in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden.“

Weitere Voraussetzungen für die Steuerbefreiung sind weder aus dem Gesetzestext noch aus den Durchführungsvorschriften zu entnehmen.

Bei der Auslegung der Befreiungsvorschrift kommt es immer wieder zu Auseinandersetzungen zwischen den Antragstellern und der Finanzverwaltung, wie dies aus der umfangreichen Rechtsprechung der letzten Jahre hervorgeht.

So hat u. a. der Bundesfinanzhof mit Urteil vom 18. 3. 1953 die Rechtsbeschwerde eines Finanzamts, welches die Steuerbefreiung von der Größe des landwirtschaftlichen Betriebes abhängig machen wollte, verworfen und entschieden:

„Die Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer ist auch bei ausschließlicher Verwendung der Zugmaschine in einem kleineren landwirtschaftlichen Betrieb gegeben, der nicht die Größe einer sog. Ackernahrung erreicht.“

Im Urteilsfalle bewirtschaftete der Landwirt eine Fläche von 8 Morgen Ackerland und Wiesen.

In einem anderen Fall hat der BFH mit Urteil vom 22. 10. 1952 festgestellt, daß die Verwendung der einem Landwirt

gehörenden Zugmaschine ohne Güterladerraum in dem landwirtschaftlichen Betrieb eines anderen Landwirts der Anwendung der Befreiungsvorschrift grundsätzlich nicht entgegensteht. Der II. Senat des BFH hat jedoch in seiner Entscheidung vom 26. August 1953 die Steuerbefreiung dann versagt, wenn der Landwirt die Zugmaschine zur Beförderung von Milch anderer Landwirte zur Molkerei verwendet und sich diese Beförderung als *Gewerbebetrieb* darstellt. Aber selbst dann, wenn der Landwirt nachhaltig die Beförderung von Milch gegen Entgelt durchführt, wird ein Gewerbebetrieb so lange nicht anzunehmen sein, als die Fuhrleistungen nur eine geringe wirtschaftliche Bedeutung haben. Sie gelten dann als landwirtschaftliche Nebenleistungen. Dies ergibt sich auch aus einem Erlaß des Finanzministers von Nordrhein-Westfalen vom 5. 8. 1958, in dem die Finanzämter angewiesen werden, soweit sie in der Vergangenheit die Kraftfahrzeugsteuer zugunsten der landwirtschaftlichen Lohnunternehmer und der Milchfahrer gestundet haben, diese nunmehr zu erlassen.

Verwendet jedoch ein Landwirt seinen Schlepper einmal zu nicht steuerbegünstigten Zwecken, so kann ihm die Steuerbefreiung für den vorhergehenden Zeitraum nicht nachträglich entzogen werden; sie geht nur für die Zeit der vorübergehenden Verwendung zu nicht steuerbegünstigten Zwecken verloren.

Es ist jedoch in diesem Falle bereits bei einmaliger Verwendung die Kraftfahrzeugsteuer für einen Monat zu entrichten, da nach § 13 Abs. 4 KraftStG die Mindeststeuer eine Monatssteuer ist.

G. Wittich



DER 15000ste BESUCHER

Landwirt L. Michl aus Bernsfelden Krs. Mergentheim war der 15 000. Besucher der in der Wintersaison 1958/59 durchgeführten Filmveranstaltungen der IH-Filiale München. Aus diesem Anlaß wurde ihm vom Leiter der Verkaufsförderung, G. K. Lorenz, und dem zuständigen IH-Bezirksleiter, W. Volz, ein kleines Geschenk überreicht. Diese Filmvorführung fand im Rahmen einer Schlepperfahrerschulung der Firma Bach, Mergentheim, statt.

Was ist eine Teilnummer?

Sie werden sagen, eine Teilnummer steht für ein Maschinenteil, unter der Sie jederzeit richtigen Ersatz für gebrochene oder verschlissene Teile von der IH erhalten können, und Sie haben vollkommen recht mit dieser Antwort. Dennoch ist die Frage damit nicht erschöpfend beantwortet, und eine Beleuchtung der von uns angewandten Nummernsysteme soll Sie mit der Materie noch vertrauter machen, als Sie es bereits sind. Es mag mit den vielen vor- und nachgestellten Buchstaben des Alphabets sowie auch mit den neu eingeführten „R“-Nummern komplizierter erscheinen als es ist. Wenn Sie jedoch die nachstehende Abhandlung gelesen haben, werden Sie feststellen, daß alles recht einfach ist; man muß es nur wissen.

Ein Maschinenhersteller muß all die vielen Teile, die zur Herstellung von Maschinen benötigt werden sowie insbesondere auch für spätere Ersatzlieferungen, nach einem durchdachten Nummernsystem ordnen bzw. sortieren. Es hat wohl jeder Hersteller ein eigenes Nummernsystem, woran man mehr oder weniger das Material des Teiles, die Verwendbarkeit an einer bestimmten Maschine etc. erkennen kann. Grundsätzlich soll die Teilnummer ein bestimmtes Teil oder eine Gruppe von Teilen, sei es Komplettierungen oder Sätze, identifizieren. Die Angabe von Teilnummern in Ihren Bestellungen bezeichnet also das gewünschte Ersatzteil einwandfrei ohne langatmige Erklärung über Bezeichnung und Verwendungsort der Maschine etc., und es ist die Gewähr für die Lieferung eines passenden Teiles gegeben.

Die IH hat 1949, wie Ihnen bekannt ist, mit der Einführung neuer Teilnummern begonnen, die nunmehr sämtlich mit R 1, R11 oder R91 etc. enden. Dieses neue System soll vor und nach das alte Nummernsystem, bestehend aus Grundnummern mit vor- oder nachgesetzten Buchstaben des Alphabets, ersetzen, d. h., daß neue Nummern mit vor- oder nachgesetzten „A“- oder „B“-Buchstaben nicht mehr eingeführt werden, sofern es sich nicht um eine Nummernsteigerung der bisherigen Ausführung auf Grund einer geringfügigen Teiländerung handelt.

Es wird sicherlich auch bei Ihnen die Frage aufgekommen sein, warum man in Neuß von dem altbewährten Nummernsystem abgegangen ist und nunmehr Teilnummern eingeführt hat, die, was wir zugeben müssen, nicht gerade so einprägsam sind und im Gedächtnis behalten werden können wie die Teilnummern des früheren Systems. Bei der Vielzahl der immer wieder neuentwickelten Maschinen und Geräte war es für die IH in der ganzen Welt nicht mehr möglich, das vorhandene Nummernsystem weiter auszubauen, da das Alphabet in vor- und nachgestellten Buchstaben erschöpft war, so daß nach langen Überlegungen ein neues System gefunden werden mußte, welches die Numerierung von neuen Teilen in einem größeren Maßstab gewährleistete und, was auch erwähnt sein soll, die Verbuchung und Fakturierung von Ersatzteillieferungen sowie auch die interne werksmäßige Abwicklung nach Hollerithsystem ermöglichte.

Zu Ihrer Übersicht möchten wir Ihnen nachstehend in groben Zügen die von uns bisher verwandten Teilnummern nach Nummernblöcken aufführen mit Hinweisen, an welchen von uns hergestellten Maschinen die jeweiligen Nummernserien Verwendung gefunden haben:

vor-gestellt	nach-gestellt	hauptsächlich verwendet für:
A	A	Bindemäher, Vorderwagen etc. Kartoffellegemaschinen, Kartoffelröder
B	B	Bindemäher und Zapfwellenbinder
C		Hackgeräte
D	D	Getreidemäher
E	E	Grasmäher und Anbaumäher
F	F	Schlepper
G	G	Binder (größtenteils Knüpferteile) Werkzeuge
	G	ganz vereinzelt an Bindern und Schleppern gebraucht
	G	Kartoffel- und Rübenhackgeräte
	G	Grasmäher, Deichseltragräder
	G	Schwadenwender und Rechen 3000 und 13000er Serie
	G	4000 und 14000er Serie für Düngestreuer
H		Bindemäher No. der 8000 Serie
	H	Feltpresseneinzelteile
I	I	verschiedene, großteils Kugellager
J	J	ganz vereinzelt für Getreidemäher gebraucht
K	K	Grasmäher
L	L	ganz vereinzelt für Schwadenwender gebraucht
M	M	Bindemäher und Zapfwellenbinder
N	N	Mährescher
O	O	Getreidemäher
P	P	Grasmäher, Anbaumäher, Handablagen
PO	PO	vereinzelt an Bindemähern und Grasmähern gebraucht
POW	POW	Heurechen
Q	Q	Pflugkörper und Teile dafür
R	R	vereinzelt an Bindemähern
	R	Pflüge
	R	vereinzelt an Ballenpressen
	R	Kleinmaterial, wie Schrauben, Scheiben, Stifte etc. (an allen Maschinen verwandt)
	R	Heuwender und vereinzelt Heurechen
	R	Kleinmaterial, wie Schrauben, Scheiben, Stifte etc. (an allen Maschinen verwandt)
	R	Mährescher
	R	Schlepper
	R	Pflüge
	R	Teile für Pflugkörper
	R	Erntemaschinen einschl. Mährescher
	R	Kleinmaterial
	R	Anleitungen, Kataloge, Drucksachen etc.
	R	Sortimente Werkzeuge etc.
	R	Erntemaschinen etc.
	R	Schlepper
	R	Binder, vorzüglich Eckengarten-träger
	R	Pflüge

R1, R11 oder R91
12000—18000

400000—500000—
600000
710000—718000
720000—729000
730000
738000—740000
745000—749000
930000—933000
1028000

2700000
2711000
2712000
3020000—3024999
3050000—3059999

S

SA

vor-gestellt	nach-gestellt	hauptsächlich verwendet für:
ST		Kugel- und Rollenlager
T	S	Stallungstreuer
U		Heuwender, teilweise für Binder (Knüpfapparate)
V		vereinzelt gebraucht für Lager, Stifte, Scheiben
W	V	Binder
Z		vereinzelt für Kleinmaterial
		sehr vereinzelt für Grasmäher
		verschiedene Maschinen, wie Binder, Handablagen, Mäher etc.
		verschiedene Maschinen
		Kleinmaterial wie Schrauben, Stifte, Splinte, Niete etc.

ohne vor- oder nachgestellte Buchstaben
bis 100000
ab 102000

Einschränkend zu dieser Aufstellung müssen wir bemerken, daß dieselbe, wie vorhin schon angeführt, einen ungefähren Überblick gibt und keinesfalls verbindliche Auskunft darüber, daß z. B. „D“-Teile ausschließlich an Grasmähern oder Anbaumähern etc. verwandt wurden. Die Verwendbarkeit von beispielsweise gewissen Binderteilen an anderen Maschinen hat unsere Ingenieure dazu bewegt, diese Teile auch an anderen Geräten unverändert zu verwenden, soweit dies ratsam erschien. Dies bedeutet, daß gewisse Ersatzteile obiger Liste auch an Maschinen oder Geräten Verwendung finden, die wir nicht aufgeführt haben, bzw. ebenso nicht alle Teile der betreffenden Gruppe, die an den von uns angeführten Maschinen gebraucht wurden.

Nachstehend möchten wir Ihnen anhand einer kleinen Tabelle einen kurzen Überblick über Steigerungen von Teilnummern bei Änderung von Ersatzteilen geben.

	bisheriges System		neues System		
	Erntemaschinen	Schlepper	R 1	R 11	R 91
Grundteil (unkomplett) mit 1. Komplettierung	A 422	24535 D	738 000 R 1	738 000 R 11	738 000 R 91
1. Änderung des Grundteils	AA 422	24535 DAX	738 000 R 2	738 000 R 21	738 000 R 92
1. Änderung an Komplettierungsteilen		24535 DXA		738 000 R 12	
2. Änderung an Komplettierungsteilen		24535 DXB		738 000 R 13	
1. Änderung an Grund- und Komplettierungsteilen		24535 DAXA		738 000 R 22	
2. Änderung am Grundteil	AB 422	24535 DBX	738 000 R 3	738 000 R 31	738 000 R 93
3. Änderung am Grundteil	AC 422	24535 DCX	738 000 R 4	738 000 R 41	738 000 R 94

Aus obigem Beispiel können Sie genau ersehen, ob bei einem Komplett-Teil das Grundteil selbst oder die Komplettierungsteile geändert bzw. wie oft an demselben seit Einführung Änderungen vorgenommen wurden. Es wurden beispielsweise bei 714 644 R 14 die Zubehörteile dreimal geändert, wogegen bei 714 918 R 21 das Grundteil eine Änderung erfahren hat. Bei den Teilnummern mit nachgestellten R 91 bis R 99 Buchstaben kann kein Unterschied gemacht werden, ob es sich bei Änderungen um solche an Grund- oder Komplettierungsteilen handelt. Diese Numerierungsart wurde für größere Komplettierungen, sagen wir Zylinderköpfe mit Führungen, Stehbolzen und Ventilen etc. sowie auch für komplette Sätze von Dichtungen, Hülsen und Kolben etc., eingeführt. Auch Kugel- und Rollenlager, die ersatzteilmäßig zwar nur als eine Einheit bezogen werden können, jedoch fabrikationstechnisch sich aus einer Anzahl Einzelteile zusammensetzen, wurden nummermäßig zu dieser Kategorie genommen.

Es kann als eine Regel angesehen werden, daß Teile mit der gleichen Grundnummer, die in den vor- oder nachgestellten Buchstaben, sei es von der „R“-Serie oder aus dem alten alphabetischen Nummernsystem, gesteigert wurden, mit der alten Ausführung auswechselbar sind. Wir möchten jedoch hinzufügen, daß wie überall auch hier wenige Ausnahmen

die Regel bestätigen. Teile, die grundlegend verändert werden, so daß das neue Teil nicht für das alte oder umgekehrt ohne weiteres verwandt werden kann, erhalten eine neue Grundnummer.

Abschließend möchten wir Ihnen noch einige kleine Hinweise für schriftliche und telefonische Bestellungen etc. geben, die bei allgemeiner Anwendung Hörfehler am Telefon und auch Schreibfehler weitgehend herabmindern und somit Fehlbestellungen oder Fehllieferungen auf ein Mindestmaß herabsetzen.

Die neuen Teilnummern sollten grundsätzlich zu Dreier-Gruppen zusammengefaßt werden, d. h., daß man bei Durchgabe folgender Teilnummern

13 002 R 1
711 670 R 11
713 929 R 1

einen kleinen Abstand oder eine Pause zwischen den ersten, zweiten oder dritten Zahlen der Nummer und der folgenden Dreier-Gruppe mit R 1 oder R 91 macht.

Die Befolgung unserer vorgetragenen kleinen Bitte wird nicht unwesentlich zur reibungs- und fehlerlosen Abwicklung des Ersatzteilgeschäftes beitragen. Für freundliche Beachtung danken wir Ihnen im voraus bestens.
H. Werres

DEUTSCHE INDUSTRIEMESSE HANNOVER 1959

Mit Recht kann die Deutsche Industriemesse in Hannover schon heute als eine Weltmesse bezeichnet werden — nicht nur wegen der starken internationalen Beteiligung und den vielen ausländischen Besuchern, sondern auch wegen der größeren Ausweitungsmöglichkeit, die das Messegelände in Hannover im Vergleich zu den anderen Großmessen Europas bietet. Weit über 1.000.000 Besucher aus achtzig Nationen kamen zu dieser gewaltigen Leistungsschau, um sich über den neuesten Stand der Technik zu informieren.

4.600 Unternehmer stellten ihre Erzeugnisse aus, darunter 700 ausländische Firmen. Besonders stark war die Beteiligung der Länder aus dem Raum der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Die starke Teilnahme des benachbarten Auslandes — als erstes Anzeichen des gemeinsamen Marktes — ist auf die günstige Gelegenheit, Handelsbeziehungen mit den Entwicklungsländern anzuknüpfen, zurückzuführen.

Auch auf dem Baumaschinensektor zeigte sich ein stark international durchsetztes Angebot. Zum erstenmal war Frankreich mit einer größeren Baumaschinengruppe vertreten. Die deutsche Baumaschinenindustrie zeigte neue Geräte, die erkennen lassen, daß starke Bestrebungen im Gange sind, die amerikanische Entwicklung einzuholen.

Der 600 qm große Stand der International Harvester Company lag in diesem Jahr an der Stahl- und Remscheider Straße.

Das IH-Ausstellungsprogramm umfaßte folgende Geräte:

INTERNATIONAL DROTT- Lade-
raupen
BTD 6/51 PS — TD 9/69 PS —
TD 14/96 PS
INTERNATIONAL-Planiertraupen
TD 9/69 PS — BTD 20/126 PS —
TD 24 C/203 PS
IH-PAYLOADER
HFC — HUD-H 70 — H 90
INTERNATIONAL-RADSCHELPER

D 440/40 PS mit Anbaugeräten der Firmen Baas und Schmidt.

Das Hauptinteresse der Fachwelt richtete sich auch in diesem Jahre auf die Universal-Schaufel „DROTT 4 in 1“ — einem Vielzweckgerät, mit dem der Bauunternehmer praktisch über vier verschiedene Erdbewegungsmaschinen, wie: Planierraupe — Laderaupe — Schürfkübel und Greifer verfügt. Dieses Gerät, das zu den IH-Raupenschleppern der Leistungsklassen von 51 bis 126 PS geliefert wird, wurde auf der Messe an der IH-Raupe TD 9/69 PS vorgeführt.

Viel Interesse wurde auch den neuen PAYLOADER-Typen, H 70 und H 90,

entgegengebracht, die eine Weiterentwicklung der allradgetriebenen PAY-
LOADER HUD und HOD darstellen.

Der neue BTD 20-Raupenschlepper, der in England produziert wird, fand ebenfalls viel Beachtung. Dieser Raupenschlepper ist mit einem 6-Zylinder Rolls Royce-Diesel-Motor 126 PS ausgerüstet. Das hervorstechendste Merkmal der BTD 20 ist das 6-Gang-Wendegertriebe, das durch ein neues Schaltschema wesentlich schnelleres Schalten und erheblich kürzere Arbeitsspiele ermöglicht. In der Gesamtkonstruktion der BTD 20 wurden die technischen Erkenntnisse und praktischen Erfahrungen berück-

sichtigt, die im Laufe der letzten Jahre mit Raupen dieser Größenklasse gewonnen wurden. Diese Raupe, die als Laderaupe und als Planierraupe geliefert werden kann, wurde auf der Industriemesse mit einem hydraulisch betätigten Kohleschild gezeigt.

Aus der Neusser Produktion wurde erstmalig der neue IH-Industrieschlepper D-440 mit verschiedenen Anbaugeräten ausgestellt. Dieser Radschlepper mit 40 PS - 4 - Zylinder - Diesel - Motor ist mit dem bewährten 8-Gang Agriomatic-Getriebe ausgerüstet.

In der Fülle des Baumaschinenangebotes nahm das Ausstellungsprogramm der International Harvester Company einen führenden Platz ein, und das rege Interesse der Fachwelt an IH-Baumaschinen bestätigte auch auf dieser Messe die bedeutende Marktstellung der IH-Erzeugnisse. Die Beteiligung an dieser repräsentativen Messe ist heute mehr denn je eine echte Werbung um das Vertrauen des Kunden, mit dem Ziel, nicht nur auf Biegen und Brechen möglichst viele Abschlüsse zu tätigen, sondern auf weite Sicht hin zu handeln und sich das volle Vertrauen des Kunden für die Zukunft zu sichern.

Bundeswirtschaftsminister Professor Erhard, der prominenteste Besucher der deutschen Industriemesse Hannover 1959.



Das IH-Ausstellungsprogramm — insgesamt 13 Erdbewegungsmaschinen von 40 — 203 PS, vermitteln den Besuchern einen Begriff von dem umfangreichen Industriemaschinenprogramm der International Harvester Company.



Generaldirektor F. W. Tauffest, begleitet von Direktor A. Nohr, besichtigt den IH-Stand.



Immer war der Stand der International Harvester Company von Interessenten umlagert.

SCHULUNG TUT NOT

MONTEURSCHULUNG AN INTERNATIONAL RAUPENSCHLEPPERN
VOM 16. - 20. FEBRUAR 1959

Zur einwandfreien Durchführung der turnusmäßigen Inspektionen oder von Instandsetzungen müssen die mit diesen Arbeiten betrauten Monteure mit den konstruktiven Besonderheiten der zu betreuenden Geräte vertraut sein. Aus dem Grunde führen die Hersteller von Kraftfahrzeugen, Motoren, Industriemaschinen etc. schon seit langem Schulungskurse durch, in deren Mittelpunkt die technischen Besonderheiten des jeweiligen Fahrzeugs bzw. Geräts, seine Wartung und Reparatur stehen. So finden Monteurschulungen für Schlepper und Landmaschinen seit langem während der Wintermonate in den IH-Filialen statt.

Ein erster Schulungskurs für Industriemaschinen wurde bereits im Jahre 1957 durchgeführt und war vor allem auf die praktische Unterweisung der Monteure im Werk Neuss abgestellt.

Durch die Einbeziehung weiterer Händlerfirmen in den Kreis der IH-Industriemaschinen-Verkaufsorganisation wurde die Durchführung einer weiteren Schulung dringend erforderlich, um einerseits die Kenntnisse der Monteure, die an dem ersten Schulungskurs teilgenommen hatten, wieder aufzufrischen und zu ergänzen und andererseits den Werkstattkräften das theoretische und praktische Rüstzeug für ihre Tätigkeit zu geben, die die von uns vertriebenen Industriemaschinen noch nicht kannten.

Bei der Fülle des zu vermittelnden Stoffes war es unmöglich, in fünf Tagen die technischen und kundendienstmäßigen Besonderheiten des Verkaufs-Programms, also Raupenschlepper und PAYLOADER (luftbereifte Schaufellader), zu behandeln, so daß die Schulung auf den Raupenschleppersektor beschränkt werden mußte. Die Monteurschulung für PAYLOADER wurde aus diesem Grunde auf einen späteren Termin verschoben.

Zur Erzielung eines größtmöglichen Erfolges der Schulung wurde der Schulungsplan so aufgestellt, daß Lichtbildvorträge mit praktischen Demonstrationen an teilzerlegten Aggregaten und Montageübungen in der Kundendienst-Werkstatt abwechselten, wobei die durch Vorträge behandelte Materie durch nachfolgende praktische Übungen erhärtet wurde. So wurden die einzelnen Aggregate der Raupenschlepper, angefangen vom Motor zum Laufwerk und der Drott-Ladeschaufelhydraulik, nacheinander eingehend behandelt.

Als Schulungsmaterial standen neben den Lehrtafeln Bild-

Herr H. Reichel und Verfasser bei der Aufstellung des Schulungsprogramms.



bänder in schwarz-weiß und in farbig zur Verfügung, die von der Schulungsgruppe des IH-Stammhauses in Chicago, USA, herausgegeben wurden und die als Material bei den Schulungen in aller Welt Verwendung finden. Die Erläuterungen hierzu wurden ins Deutsche übertragen, den deutschen Verhältnissen angepaßt und auf Tonband gesprochen, wobei zwischen die Texte zu zwei Bildern jeweils eine kurze Pause zum Wechsel des Bildes eingeschaltet wurde. So wurde den Teilnehmern die Materie sowohl optisch durch die Einzelbilder des jeweiligen Bildbandes als auch akustisch durch den Text, wiedergegeben durch das Tonband, vermittelt. Anschließend Unterweisungen an Aggregaten und praktische Übungen an einigen Raupenschleppern verschiedener Baumuster befähigten die Teilnehmer, das durch Bild und Wort Vermittelte unter Anleitung erfahrener Monteure der Industriemaschinen-Gruppe der Kundendienst-Abteilung auszuprobieren und die notwendigen „Kniffe“ kennenzulernen, mit denen unsere Monteure nicht geizten.

Um zu verhindern, daß wichtige Erläuterungen während des Notierens eines Details geistig nicht aufgenommen werden können, werden die Vorträge nebst den in den Bildbändern gezeigten Abbildungen gedruckt und zu Broschüren gefaßt, die, eine nach der anderen, nach Fertigstellung durch den Drucker zur Verteilung an die Inhaber der Sammelmappen „Technische Mitteilungen“ (für Raupenschlepper und für PAYLOADER) gelangen.

Unter den Teilnehmern dieses Lehrganges waren alle Gaue Deutschlands und alle Altersklassen, angefangen vom Jung-handwerker, der seine Lehre vor nicht allzu langer Zeit beendet hat, bis zum erfahrenen Meister, vertreten. Einige Teilnehmer konnten auf eine mehr oder minder lange Auslandstätigkeit zurückblicken und lernten dort bereits die Erzeugnisse unseres Stammhauses auf dem Industriemaschinen-sektor kennen. Andere hatten sich in Deutschland fundierte Kenntnisse aneignen können. Allen gemeinsam war das Interesse an der Materie, das sich durch lebhaftes Mitgehen bei den Vorträgen und bei den praktischen Übungen und durch das Stellen kritischer Fragen äußerte. Für diese Aufmerksamkeit, die der nüchternen und trockenen technischen Materie zugewendet wurde, möchten wir allen Teilnehmern unseren nochmaligen Dank aussprechen.

Vortrag des Herrn Fischer (BP Hamburg) über Schmierprobleme beim Dieselmotor.



Kundendienstmonteur W. Grätschus bei der praktischen Unterweisung der Lehrgangsteilnehmer

Der letzte Tag der Schulungswoche klang aus mit einer Filmvorführung und einem Vortrag der BP - Benzin und Petroleum Gesellschaft AG., Hamburg (Schwestergesellschaft der British Petroleum), über Schmierprobleme bei Dieselmotoren, mit einem Film über den Einsatz von IH-Raupenschleppern zur Bewältigung gigantischer Erdbewegungen beim Kitimat-Projekt (Bau einer Staumauer, eines Kraftwerks und einer Aluminiumhütte im westlichen Kanada, nördlich Vancouver) und mit einer abschließenden Diskussion. Bei einer Zusammenkunft, die bereits einige Tage vorher an einem Abend stattfand, lernten sich die Teilnehmer des Lehrganges und die Herren der Kundendienstabteilung näher kennen.

Soweit Bericht und Chronistenpflicht. — Doch verweilen wir noch einen Augenblick und schauen ein wenig „hinter die Kulissen“ so lassen die vielfältigen, zeitraubenden Vorbereitungen, die für eine solche Schulung notwendig sind, an uns vorüberziehen.

Die Teilnehmer einer solchen Veranstaltung verlangen mit Recht, daß das vorgesehene Programm reibungslos abgewickelt wird, daß der mit dem Besuch einer solchen Schulung verbundene Ausfall an Arbeitszeit durch den Zuwachs an Kenntnissen und praktischer Erfahrung mehr als wettgemacht wird, kurz gesagt, daß ihnen etwas „geboten“ wird und daß die Vorbereitungen regimäßiger Art (Unterkunft und Beköstigung) so weit gediehen sind, daß das Hotelzimmer bezogen werden kann und die Beine unter einen gedeckten Tisch ausgestreckt werden können. Die wenigsten vergegenwärtigen sich jedoch, welche Vorbereitungen zum Beispiel nur für einen Fachvortrag von einstündiger Dauer erforderlich sind, ganz zu schweigen von der Anfertigung von Schnittmodellen aus Altteilen, von der teilweisen Zerlegung von Aggregaten und

Raupenschleppern, um die praktischen Unterweisungen durch die Demontage und das anschließende Wiederanbringen von Teilen, die mit dem Schulungsziel nur am Rande zu tun haben, nicht zu sehr in die Länge zu ziehen.

Diese Vorbereitungen wurden neben den laufenden Arbeiten durch den Gruppenleiter des Industriemaschinen-Sektors, Herrn H. Reichel, sowie durch den Verfasser dieses Artikels durchgeführt. Mit der Übertragung der Erläuterungen zu den in den einzelnen Vorträgen gezeigten Bildbändern durch den Verfasser wurde bereits im Dezember 1958 begonnen, worauf dann die deutschen Texte auf Tonband gesprochen wurden und danach die zeitraubenden Vorbereitungen zur Drucklegung der einzelnen Vorträge ihren Anfang nahmen. Herr Reichel war mit der Vorbereitung seiner Vorträge, der Überwachung der Herrichtung von Modellen und Raupenschleppern für die praktischen Unterweisungen und, last not least, mit der Unterbringung der Teilnehmer in zwei Hotels der näheren Umgebung beschäftigt, wobei letzteres einige Schwierigkeiten verursachte, da die Unterkunfts-möglichkeiten in der unmittelbaren Umgebung des Werks bereits durch Teilnehmer parallel laufender Verkaufs- und Monteurschulungen der Filiale Neuss belegt waren.

Von diesen Dingen haben Außenstehende und Lehrgangsteilnehmer kaum die rechte Vorstellung, ebenso wie bei einer erfolgreichen Theaterpremiere nicht an die Vorbereitungen und die harte Probenarbeit gedacht wird. Die Begeisterung, mit der die Anwesenden mitgingen und sich die dargebotenen Erfahrungen zu eigen machten, entschädigten die beteiligten Mitarbeiter der Kundendienst-Abteilung für wochenlange zusätzliche Arbeiten und Mühen.

Dr. H. G. Voss

DLG 1959 IN FRANKFURT

45. Wanderausstellung . . . 40 ha Ausstellungsfläche . . . 928 Ausstellerfirmen . . . davon 47 aus dem Ausland . . . über 11 000 ausgestellte Maschinen . . . Tierschau mit ca. 2 000 Pferden, Rindern, Schafen, Schweinen etc. . . 535 000 Besucher . . . Tagesbesucherrekord 130 000 . . . das ist der zahlenmäßige Ausdruck der diesjährigen DLG-Ausstellung in Frankfurt, ohne den die wirtschaftliche Notwendigkeit einer solchen Veranstaltung fragwürdig bleiben würde. So aufschlußreich diese Zahlen auch sein mögen, sie geben in keiner Weise alles wieder, was Veranstalter, Organisatoren, Aussteller und die zahlreichen unbekanntenen Helfer an auf-

opferungsvollen — oft mühsamen Vorbereitungsarbeiten zu leisten hatten, um diese Leistungsschau der Landwirtschaft und der ihr verbundenen Industrie und Gewerbe zu einem vollen Erfolg zu verhelfen. Außenstehende können diese Mühen aller direkt Beteiligten nur ahnen — und dankbar würdigen. Wenn man bedenkt, daß seit September 1956 in der Bundesrepublik keine Wanderausstellung der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft mehr stattfand, dann kann man sich etwa das in zweieinhalbjähriger Pause aufgespeicherte Interesse vorstellen, mit dem die Landwirtschaft dieser Ausstellung entgegen- sah. Doch wurden ihre Erwartungen

auch erfüllt? — Soweit man z. B. auf dem Maschinen- und Schleppersektor keine revolutionierenden Neuigkeiten erwartete, könnte man die Frage mit „ja“ beantworten. Zwar wurden allgemeine Verbesserungen vorgenommen, die hauptsächlich der Ausstattung zugute kamen, jedoch hielt sich das Gros der Schlepper- und Landmaschinenhersteller an das bewährte, in den letzten Jahren als „richtig“ erkannte Programm. Die Entwicklung auf dem landtechnischen Sektor ist natürlich noch nicht abgeschlossen, aber die Ausstellung in

Blick auf den IH-Ausstellungsstand kurz vor dem Ansturm der Besuchermassen.

Frankfurt hat gezeigt, daß zweieinhalb Jahre — gemessen an der kontinuierlichen Gesamtentwicklung auf diesem Gebiet — nicht ausreichen, wirkliche Neukonstruktionen hervorzubringen, denn das hieße, über den eigenen Schatten zu springen.

Unsere Aufnahmen auf diesen Seiten zeigen verschiedene Ausschnitte vom Ausstellungsstand der International Harvester Company, Neuf, der sich in Frankfurt eines lebhaften Interesses erfreute.

In der Halle 3 des Messegeländes zeigte die IH-Neuf eine reiche Auswahl ihres Programms, in dem der 36-PS-McCORMICK-Schlepper, die beiden Selbstfahrer-Mährescher D8-61 und D8-62 sowie der Feldhäcksler besondere Aufmerksamkeit fanden.



Ein eindrucksvolles Erlebnis im Rahmen des Deutschlandbesuches war für Präsident F. W. Jenks und Vizepräsident J. L. Camp der Besuch der Frankfurter DLG-Ausstellung.

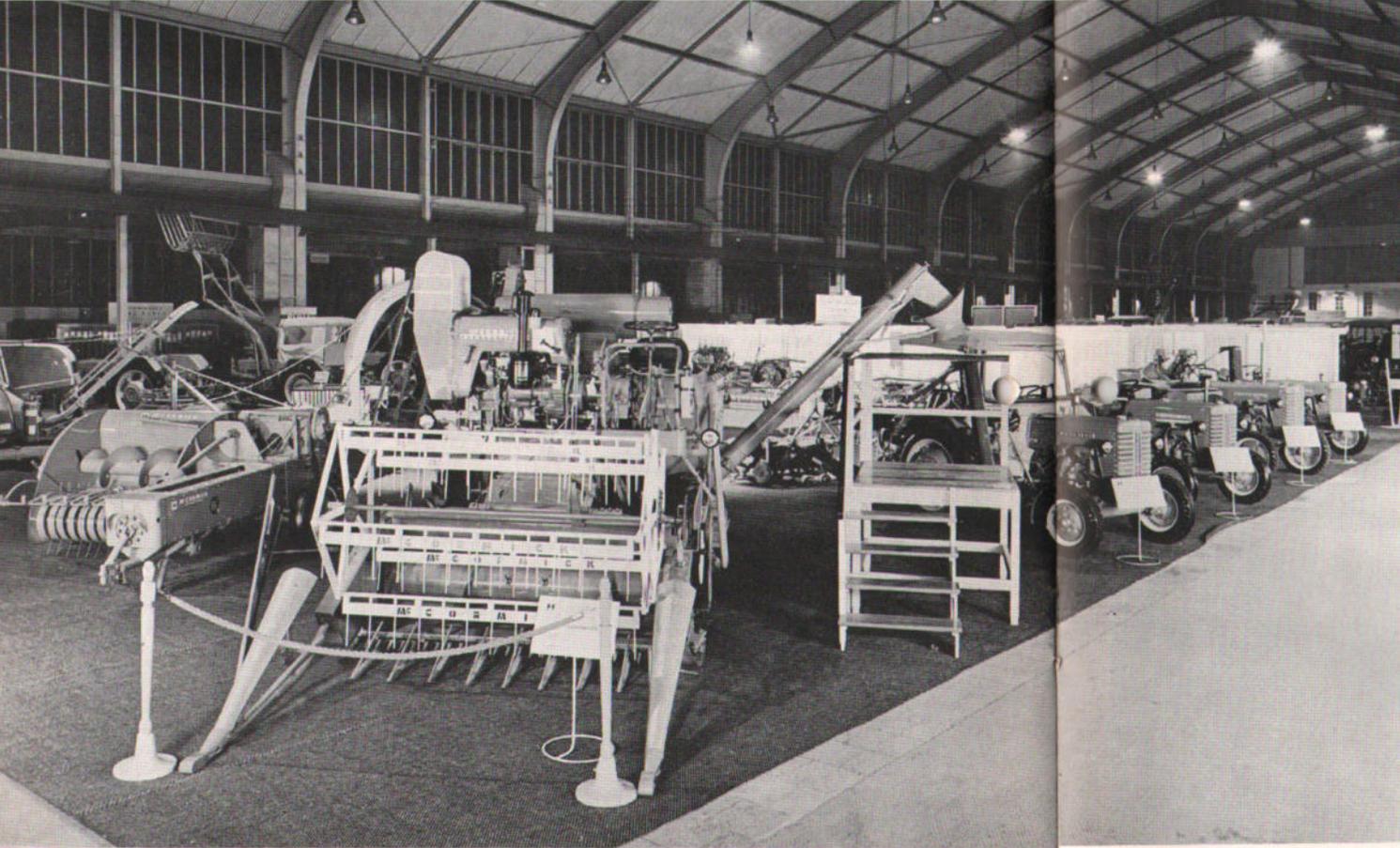


Täglich durchfluteten große Besuchermassen die Hallen des Frankfurter Messegeländes.



Täglich hatte das Standpersonal Tausende von Fragen der interessierten Besucher zu beantworten.

Auf einem der größten Stände in Halle 3 präsentierte die International Harvester anschaulich ihr umfangreiches Lieferprogramm.





Der 2500ste

Landmaschinenabteilung in Bremen-Hohentorshafen.

Das immer umfangreicher werdende Geschäft hatte den Firmeninhaber, in dem sich nüchterner hanseatischer Kaufmannsgeist mit besonderer Aufgeschlossenheit für moderne Erfordernisse in glücklicher Weise vereinigen, bewogen, ein neues und entsprechend modernes Gebäude für seine Landmaschinen-Abteilung zu errichten, die seit einigen Jahren unter der bewährten und umsichtigen Leitung von Herrn G. Wicher steht. Wenn man heute in die Nähe des Hohentorshafens kommt, so weist von Ferne schon die Pylone mit dem IH-Zeichen den Weg.

Das Gebäude — verkehrsgünstig unmittelbar an der Weser gelegen — entspricht in seiner gesamten Anlage den modernsten Anforderungen. Große und helle Räume beherbergen Ausstellungsraum, ein umfangreiches und wohlsortiertes Ersatzteillager, Schlepper- und Landmaschinenlager. Kundendienstwerkstatt usw. Erwähnenswert sind noch die zweckmäßig angelegten Büros und ein Schulungsraum, der es mit seiner modernen Einrichtung der Firma Mager & Wedemeyer ermöglicht, zu jeder Zeit Schulungen abzuhalten.

Der 2500. McCORMICK International Diesel-Schlepper vor dem neuen Geschäftsgebäude der Landmaschinen-Abteilung der Firma Mager & Wedemeyer, Bremen.

Dir. J. M. Voertler beglückwünscht Kurt Mager zu seinem großartigen Erfolg.



Ob die Bremer Kaufleute Karl M. W. Mager und Louis A. T. Wedemeyer wohl ahnten, welchen Stürmen der Zeit ihr Werk ausgesetzt sein würde, als sie am 22. März 1899 die Firma Mager & Wedemeyer zu Bremen gründeten? Über 60 Jahre sind seitdem vergangen und — trotz der bewegten Zeitläufe — steht die Firma unter ihrem jungen Chef, Kurt Mager, heute größer und bedeutender da als je zuvor.

Einer der Höhepunkte in der geschäftlichen Entwicklung dieses Unternehmens fand seinen sichtbaren Ausdruck am 22. März 1959, als Direktor J. M. Voertler, der Leiter der Hamburger IH-Niederlassung, Herrn Kurt Mager, dem Inhaber der Firma Mager & Wedemeyer, den 2500. seit 1953 gelieferten McCORMICK International Dieselschlepper übergab. In einer kurzen Ansprache hob Direktor Voertler hervor, daß dieser bemerkenswerte Erfolg neben dem tatkräftigen Einsatz aller Herren des Verkaufs nicht zuletzt das Ergebnis einer

angenehmen Geschäftsverbindung sei, die nun bereits mehr als ein Vierteljahrhundert andauere. Auch Herr Mager bezeichnete diese Tatsache als wesentlich für den Erfolg und stellte mit Befriedigung heraus, daß seine und die Anliegen seines Unternehmens sich immer eines großen Verständnisses der leitenden Herren der IH erfreuen konnten.

Zu der Feierstunde, deren Anlaß die Übergabe des 2500. McCORMICK Schleppers war, fanden sich neben den leitenden Herren der Firma Mager & Wedemeyer und deren Reisenden die Herren der IH-Verkaufsleitung, Direktor B. G. Lasrich und W. W. Matheisel, sowie die Herren der Leitung der Hamburger IH-Filiale in Bremen ein. Im Hintergrund dieser Feier standen zwei weitere Ereignisse, die das Jahr 1959 so bedeutungsvoll für die Geschichte der Bremer Firma machen, nämlich 60 Jahre Mager & Wedemeyer und die Eröffnung der neuen Gebäude für die M. & W.



Wenn man das Gebäude betritt, umfaßt den Besucher gleich der Eindruck, daß alles in diesem Hause auf den Dienst am Kunden abgestellt ist. Dieser Eindruck wird durch die Tatsache unterstrichen, daß zwei Kundendienst-Ingenieure und ein großer Monteurstab mit mehreren Kundendienstwagen in dieser Richtung tätig sind. — Täglich liefern zwölf eigene LKWs die Maschinen aus. Mit Stolz kann Kurt Mager auf die Ent-

wicklung seines Unternehmens zurückblicken. Als er am 1. Januar 1947 die Leitung des Geschäftes übernahm, stand er vor einer großen Aufgabe. Sein Vater, der seit 1927 dem Unternehmen vorstand, war 1941 gestorben; seine Mutter war in den letzten Kriegstagen bei der Beschießung Bremens ums Leben gekommen; große Kriegsschäden mußten überwunden werden. Mit dem Unternehmertegeist der Hanseaten und nord-

deutscher Ausdauer gingen Kurt Mager und seine Mitarbeiter ans Werk. Über allem steht stets der Leitsatz, den einst die Gründer aufgestellt haben:

„Das Unternehmen immer so zu führen und auszubauen, daß ein großer, anspruchsvoller Kundenkreis in diesem Hause alles findet, was er für seine Arbeit benötigt.“

—hgp—

Die großen und hellen Räume — nach modernsten Gesichtspunkten eingerichtet — beeindrucken besonders den Besucher des neuen Geschäftsgebäudes der Firma Mager & Wedemeyer.



WIE WERDE ICH LANDMASCHINENINGENIEUR?

Auch auf diese Frage sollte heute ein Landmaschinenhändler vorbereitet sein, denn oft genug kommt es vor, daß mancher technisch talentierte junge Mann oder ein um die Berufswahl seines Sohnes besorgter Vater hierüber erschöpfend Auskunft verlangt. Wenn auch die Beantwortung dieser Frage nicht unbedingt in das Aufgabengebiet eines Landmaschinenhändlers gehört, so wird es für ihn keineswegs ein Nachteil sein, in solchen Fällen zumindest mit einem Hinweis auf die gegebenen Möglichkeiten zu dienen.

Im Nachstehenden geben wir einen Auszug aus den Aufnahmebedingungen von Studienbewerbern in die Abteilung Landmaschinenbau der Staatlichen Ingenieurschule für Maschinenwesen, Köln, die das Kultusministerium des Landes Nordrhein-Westfalen für den Besuch einer Ingenieurschule herausgegeben hat. Diese Ausführungen wurden dem Zeitungsdienst des Kuratoriums für Technik in der Landwirtschaft entnommen und dürften, von geringen Abweichungen abgesehen, für alle bundesdeutschen Ingenieurschulen Gültigkeit haben.

Studienbewerber, die das Abschlußzeugnis einer Mittel- (Real-) Schule oder das Versetzungszeugnis nach Obersekunda eines Gymnasiums oder einer sonstigen höheren Schule erlangt haben, können sich entscheiden, ob sie für die spätere Ausbildung zum Ingenieur im Landmaschinenbau eine gelenkte Praktikantenausbildung oder eine Lehre im Landmaschinenbau bzw. als Landmaschinenmechaniker durchführen wollen.

Im einzelnen gilt:

1. Diejenigen Studienbewerber, die sich für eine *gelenkte Praktikantenausbildung* entschließen, benötigen zum Eintritt in das Studium die Fachschulreife nicht. Zur Aufnahme ist eine begleitende fachtheoretische Ausbildung in den Praktikantenkursen notwendig, die durch Zeugnis zu belegen ist. Die Praktikantenausbildung dauert 2 Jahre. Damit sind die Aufnahmevoraussetzungen erfüllt.
2. Entschließt sich der Studienbewerber zu einer *Lehrausbildung*, so gelten für ihn die gleichen Voraussetzungen wie für jeden Lehrling, der nicht im Besitz der vorgenannten schulischen Ausbildung ist. Er muß also das Zeugnis über die erlangte *Fachschulreife* vorlegen, wie jeder Volksschüler und Studienbewerber, der eine Mittel- oder höhere Schule ohne Abschluß oder ohne Obersekundareife verlassen hat.

Liegt das Abschlußzeugnis der Mittelschule oder Obersekundareife vor, so kann nach einer zweijährigen Praktikantenzeit sofort mit dem Studium begonnen werden. Im Fall der Lehrausbildung muß das Fachschulreifezeugnis beigebracht werden. Der Erwerb dieses Zeugnisses ist noch nicht in allen Bundesländern möglich. Auskunft erteilt die Ingenieurschule, Köln, Ubierring 48. Semesterbeginn: 1. Oktober und 1. April jeden Jahres. Rechtzeitige Anmeldung ist in jedem Fall zu empfehlen.

Die kleine Schlepper- und Landmaschinenwerkstatt

FORTSETZUNG UND SCHLUSS

Aus der Vielzahl der Werkstattausrüstungen

Blättern wir in den Katalogen namhafter Werkzeuggroßhandlungen, so ist das Angebot an Werkstatteinventar verwirrend. Ohne uns auf Einzelheiten einzulassen, sind nachfolgend die Geräte aufgeführt, die in keiner Werkstatt fehlen dürfen:

1 große und 1 kleine Handbohrmaschine mit je einem dazu passenden Ständer (bei größeren Betrieben eine Säulenbohrmaschine), 1 elektrischer Schleifbock, 1 autog. Schweißapparat nebst Schweiß- und Schneidausrüstung oder ein Flaschenwagen mit 2 Stahlflaschen für Sauerstoff und Acetylen, bei größeren Betrieben 1 Lichtbogen-Schweißumformer, Abschmier- und Pflegegeräte, 1 Luftkompressor, 1 Bat-

terie-Ladegerät (das umständliche Zustellen und Abholen der Batterien zu bzw. von einer Kfz-Elektrikwerkstatt ist dann nicht mehr notwendig). Falls keine solche Werkstatt am Ort oder in erreichbarer Nähe liegt, ist die Anschaffung eines Bosch-Elektrotesters EFAW 15 D zur Überprüfung der elektrischen Anlage der Schlepper zu empfehlen. An Hebegeräten und Montageböcken für Motoren und Getriebe soll man nicht sparen, da solche Geräte in zweckmäßiger Ausführung die Instandsetzungszeiten beträchtlich abkürzen können.

Eine Reinigungs-Anlage für Aggregate und Einzelteile darf in keinem Fall fehlen, wobei sich das System und das

zu verwendende Reinigungsmittel nach dem Anfall an zu reinigenden Teilen zu richten hat. Die Beschreibung der auf dem Markt befindlichen Systeme würde allein den Umfang dieses Aufsatzes überschreiten.

Wer eine Schlepperpflege-Station seinem Betrieb angegliedert hat, der kann mit geringen zusätzlichen Betriebskosten die Reinigung der instandzusetzenden Teile und Aggregate durchführen. Dieser Vorteil allein soll jedoch niemanden zum Bau einer solchen Station veranlassen, wenn nicht eine entsprechende Beschäftigungsmöglichkeit für die Anlage gegeben ist. Auf diese Frage wird am Ende des Aufsatzes näher eingegangen.

Werkstattwagen



Als Werkstattwagen einen nagelneuen PKW oder Combi oder ein altes, verbeultes Vehikel dieser Fahrzeugarten anzuschaffen, ist nicht empfehlenswert, da erstere im harten täglichen Einsatz in Feld und Flur bald ihres Glanzes beraubt sein werden und letzteres einen schlechten Eindruck beim Kunden hinterlassen wird. Am besten bewährt haben sich kleinere LKW oder Transporter, die genügend Ladefläche haben, um z.B. Geräte und sperrige Ersatzteile von der Bahnstation zum Betrieb und dann zum Kunden zu befördern. Die Inanspruchnahme fremder Transportmittel und die damit verbundene Abhängigkeit fallen fort, und bei geschickter Disposition kann das Fahrzeug sowohl bei auswärtigen Instandsetzungen als auch zum Transport vorhin erwähnter Gegenstände benutzt werden, wodurch es intensiver genützt wird und seine festen Kosten sich auf eine größere Beförderungsleistung verteilen.

Größere Betriebe, die mehrere Fahrzeuge halten, richten sich für umfangreichere Instandsetzungsarbeiten an Ort und Stelle einen Transporter ein, der

fest eingebaute Behälter für Werkzeuge und Ersatzteile hat und der mit einem Schweißapparat, einem Düsenprüfgerät etc. ausgerüstet ist. Namhafte Werk-

zeugfabriken stehen bei der Einrichtung solcher Werkstattwagen im engeren Sinne des Wortes mit Rat und Tat zur Seite.

Wer soll das bezahlen?

So wird sich mancher fragen, wobei ängstlichen Gemütern der drohende Ruin, bedingt durch Überschuldung, vor Augen schwebt. Es verlangt niemand, daß die vorhin beschriebenen Werkzeuge und Geräte auf einmal angeschafft werden sollen. Vielmehr soll jeder in sich gehen und eine Liste anfertigen, die die benötigten Einrichtungen und sonstigen Werkzeuge sowie Prüfgeräte enthält. Wird jetzt monatlich eine bestimmte Summe zurückgelegt, so kann die Anschaffung selbst größerer Geräte ohne Inanspruchnahme von Bankkrediten nach der Ansparung der in Frage kommenden Summe erfolgen.

Bei der Anschaffung von Prüfvorrichtungen und Maschinen gilt der Grundsatz, daß vor jedem Kauf sorgfältig

überlegt werden muß, ob für das betreffende Gerät auch genug Arbeit anfällt. So wünschenswert es ist, daß eine Werkstatt z.B. eine Drehbank besitzt, auf der Teile selbst angefertigt oder nachgearbeitet werden können, daß ein Elektrotester angeschafft wird, um bei Schäden an der elektrischen Anlage dem Kunden schnell zu helfen, so sind diese Anschaffungen nicht rentabel, wenn die betreffenden Geräte das ganze Jahr über nur einige wenige Stunden zum Einsatz gelangen. Niemand wird sich einen Einspritzpumpen-Prüfstand sowie die für die Pumpeninstandsetzung erforderlichen Spezialwerkzeuge anschaffen und dazu eine Fachkraft einstellen, wenn er im Jahr 10 — 20 Pumpen zu überprüfen hat. So gilt vor diesen Anschaffungen der

Grundsatz, daß genug Arbeit für das anzuschaffende Gerät vorhanden sein muß; sind Spezialwerkstätten in erreichbarer Nähe, die Kfz-Elektrikarbeiten oder Instandsetzungen an Einspritzpumpen ausführen, so lohnen sich in der Regel die eigenen Investitionen für die benötigten Prüf- und Reparaturgeräte nicht. In größeren Landgemeinden werden solche Spezialwerkstätten vorhanden sein, in abgelegenen Gegenden jedoch nicht. Der guteingerichtete Betrieb, der seinen Standort in einer abgelegenen Gegend hat, muß also mehr Gerät anschaffen als ein vergleichbarer Betrieb in dichter besiedelten Gebieten, wo genug Nebenbetriebe vorhanden sind.

Organisieren und rationalisieren - aber wie?

Das Wort „organisieren“ ist durch gewisse moralisch anstößige und vom Gesetzgeber mißbilligte Praktiken vergangener Zeiten etwas in Mißkredit geraten; andererseits haftet dem „Organisieren“ der Geruch einer gequälten und quälenden Betriebsamkeit an. Was dieser Aufsatz vermitteln soll, ist nichts mehr und nichts weniger als einige

Grundsätze und Richtlinien für die Werkstattinhaber zu geben: Dem Kunden ist höflich, aber bestimmt klar zu machen, daß er in der Werkstatt nichts zu suchen hat: 1. wegen der Unfallgefahr, 2. um die Monteure durch unerwünschtes Im-Wege-Stehen, durch mehr oder minder gutmütiges Zureden zur schnelleren Fertigstellung

der betreffenden Instandsetzung nicht zu behindern und — last not least — um in einer Zeit, da tüchtige Fachkräfte rar sind, die Monteure nicht auf diese Art und Weise zu verärgern. Dieser Grundsatz läßt sich bei bestehenden Räumlichkeiten nicht in jedem Fall verwirklichen, da ein Büro- und Empfangsraum nicht immer vor der

Werkstatt gelegen ist, in dem die Kunden empfangen werden können. Zumindest kann verhindert werden, daß die Werkstattkräfte durch allzu redselige Kunden in ihrer Arbeit behindert werden.

Verstelle Dir vor allen Dingen den Werkstatttraum nicht mit zerlegten Aggregaten, Schlepper- und Landmaschinenhälften und -vierteln, so daß Du mit Deinen Gesellen nicht mehr die notwendige Bewegungsfreiheit bei der Durchführung der gerade vorzunehmenden Instandsetzung hast und über alle möglichen Dinge stolperst, wenn Du Dich auch nur einige Schritte vorwärtsbewegst. Bei beschränktem Werkstattraum lohnt sich der Bau eines Abstellschuppens für zerlegte Schlepper und Landmaschinen, deren Instandsetzung sich aus dem einen oder anderen Grunde verzögert, sowie für neue bzw. gebrauchte Schlepper und Geräte, die auf ihre Käufer warten.

In der Werkstatt sollen nur die Schlepper und Geräte verbleiben, an deren Wiederherstellung gearbeitet wird. So wird vermieden, daß dringend benötigter Werkstatttraum durch Fahrzeuge und Geräte in Anspruch genommen wird, an denen auf Tage und Wochen hinaus keine Instandsetzungen durchgeführt werden.

Die Arbeitsfolge bei der Durchführung

größerer Instandsetzungen ist folgende:

- a) Reinigen des Schleppers oder Geräts in der Pflegestation oder vor der Werkstatt.
- Dies erleichtert die Demontage beträchtlich, wobei das „Ausgraben“ der Schraubenköpfe und Muttern vermieden wird. Der anhaftende Schmutz wird nicht in die Werkstatt gebracht, wo er wieder aufgekehrt und herausgeschafft werden müßte, von der zusätzlichen Beschmutzung der Monteure ganz zu schweigen.
- b) Demontage der instanzzusetzenden Aggregate, Reinigung der Einzelteile, Kontrolle der Verschleißgrenzen und Festlegung des Umfangs der vorzunehmenden Instandsetzungen.
- c) Nach Aufstellen des Kostenvoranschlags und Erteilen des Reparaturauftrages durch den Kunden erfolgen die Instandsetzung der defekten Baugruppen und dann der anschließende Wiederzusammenbau des Schleppers oder Geräts.
- d) Überprüfen des instandgesetzten Schleppers oder Geräts auf einwandfreies Funktionieren.
- e) Probefahrt bzw. Vorführung und Übergabe an den Kunden.

Die erforderlichen Formulare für die Werkstatt sind von den Bundesinnungs-

verbänden so erstellt worden, daß sie in zeitsparender Weise ausgefüllt werden können.

Und noch eins: abgebaute Teile und Kleinteile sind in Kisten aufzubewahren, wobei die einzelnen Baugruppen mit den dazugehörigen Kleinteilen (Schrauben, Muttern, Bolzen, Feder- und Unterlegscheiben usw.) entweder gesondert in kleinen Kisten oder bei Verwendung von großen Kisten neben dem dazugehörigen Aggregat zu verstauen sind. Es ist selbstverständlich, daß der Inhalt beim Transport der Kisten nicht so durcheinandergerüttelt wird, daß ein weniger erfahrener Monteur später mühsam die Einzelteile an Hand einer Teileliste identifizieren muß. Die Getrieberäder und die sonstigen abnehmbaren Teile der Haupt- und Vorlegewelle sind in der Reihenfolge des Ausbaues und in der gleichen Lage zum Getriebegehäuse mit je einem Draht zu bündeln. Dies spart erfahrungsgemäß Zeit beim Wiederaufbau des Getriebes und verhindert Beschädigungen und planloses Experimentieren bei einem mit unseren Schleppern weniger vertrauten Monteur. Wer zum Beispiel ein „Agriomatic“-Getriebe fünfmal zerlegt und anschließend wieder zusammengebaut hat, hat eine solche Hilfe kaum mehr nötig.

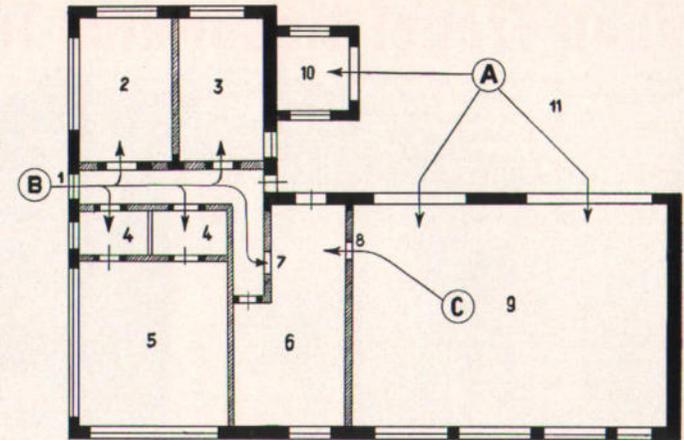
Grundriß einer modernen Schlepper- und Landmaschinenvertretung

1. Eingang für Kunden
2. Büro des Inhabers
3. Büroraum (Rechnungswesen, Kasse etc.)
4. Besucherräume
5. Ausstellungsraum mit schwenkbaren Schaufenstern
6. Ersatzteil- und Werkzeuglager
7. Schalter für Ersatzteilkunden
8. Schalter für Monteure
9. Werkstatt
10. Schlepper-Pflegestation
11. Hofraum

A. Zuführen und Abholen von Schleppern und Geräten durch den Kunden

B. Weg des Kunden zum Betriebsinhaber, zum Büro, zur Verkaufs-Abt. und zum Ersatzteilschalter

C. Weg des Monteurs zum Ersatzteil- und Werkzeugschalter



mit einer Schlepperpflege-Station wird zumeist eine Tankstelle errichtet. Die Mineralölfirmen, die sich erbitterte Gefechte um günstige Standorte insbesondere für Tankstellen liefern, finanzieren bei Vorbehalt des Exklusiv-Vertriebsrechts für ihre Produkte beides — Pflegestationen und Tankstellen — und stellen die erforderlichen Tanksäulen, Abfüllgeräte und Behälter zur Verfügung.

Vor der Einrichtung einer Pflegestation muß überlegt werden, ob die Anzahl der Schlepper im Einzugsgebiet des Betriebes, und zwar a) der IH-Schlepper sowie b) der Fremdschlepper, die zur Reinigung und Überprüfung in einem Zeitabschnitt vorgeführt werden, ausreicht, um eine Amortisation und eine angemessene Verzinsung des angelegten Kapitals zu gewährleisten. Es empfiehlt sich nicht, eine solche Anlage zu errich-

ten, wenn sie im Durchschnitt eines Zeitabschnitts alle 2 bis 3 Tage ein- oder zweimal benützt wird. Ebenso empfiehlt es sich nicht, zu den vorhandenen fünf oder noch mehr Tankstellen in einem kleineren Ort eine sechste hinzuzufügen, wenn nicht in Ausnahmefällen das hierfür vorgesehene Grundstück durch seine Lage einen überzeugenden Vorteil vor den bestehenden Konkurrenzunternehmen aufweist.

Ersatzteillager-Bestände - rechtzeitig ergänzen

Die schnellstmögliche Durchführung von Instandsetzungen bedingt einen Grundstock an Verschleißteilen. Was und welche Mengen bei einem gegebenen Bestand an Schleppern und Geräten zu bestellen sind, darüber werden die IH-Händler durch die Reisenden unserer Filialen fachkundig und individuell beraten. Zweckmäßige Ersatzteil-Bestellformulare stehen zur Verfügung.

Aus vielen kleinen zu ergreifenden Maßnahmen wird sich eine bessere Rentabilität der Werkstatt ergeben,

wobei, wie schon ausgeführt, in diesem Rahmen keine Patentrezepte gegeben werden können, da man stets vom Einzelfall ausgehen muß, um die zu ergreifenden konkreten Maßnahmen vorzuschlagen.

Wer einen Neubau seines Betriebes errichten läßt, ist all der Sorgen enthoben, die das Raumproblem mit sich bringt, da er so bauen kann, daß möglichst wenig Zeit durch Zurücklegen unnötiger Wege verlorengeht. Auch der, der einen Umbau bestehender Betriebsgebäude vornimmt, kann in vielen

Fällen bei geschickter Ausnutzung des vorhandenen Raumes zu ähnlichen Ergebnissen gelangen.

Die „Beratungsstelle für landtechnisches Reparaturwesen und Werkstattgestaltung“ in Bad Godesberg, Heer-Str. 17, führt Beratungen der Mitgliederfirmen hinsichtlich der baulichen Gestaltung von Instandsetzungsbetrieben durch und arbeitet Skizzen aus, die als Grundlage für die von den beauftragten Architekten anzufertigenden Pläne dienen.



Schlepper- und Landmaschinenvertretung ganz modern

Zum Schluß soll noch das Prinzip wiedergegeben werden, nach dem ein Schlepper- und Landmaschinenbetrieb neu einzurichten ist. Der Kunde betritt von der Straße den Ausstellungs- und Verkaufsraum und wird, je nachdem er einen Schlepper- oder eine Landmaschine käuflich erwerben, eine Instandsetzung durchführen lassen oder Ersatz-

und Zubehörteile kaufen will, zu dem betreffenden Bearbeiter geleitet. Das Ersatzteillager liegt in der Mitte zwischen dem Ausstellungs- und Bürotrakt sowie der Werkstatt und kann sowohl vom Kunden als auch von den Monteuren ohne lange Wege erreicht werden. Die Kunden betreten dabei den Werkstatttraum nicht.

Die Verbindung des Schlepper- und Landmaschinenbetriebs mit einer Schlepperpflege-Station ist sehr erwünscht, da die Reinigung von Schleppern vor der Vornahme von Instandsetzungen sowie die der ausgebauten Aggregate und Einzelteile neben der eigentlichen Schlepperpflege durchgeführt werden kann. Im Zusammenhang

„Wieder ein Artikel mehr über ein Thema, das im Blätterwald der einschlägigen Fachzeitschriften jetzt häufig zur Sprache kommt“, so wird sich mancher nach dem Lesen dieses Aufsatzes sagen. Daß diese Dinge seit einiger Zeit diskutiert werden, beweist, daß die Wichtigkeit der Verbesserung des Werkstattwesens und damit der Rentabilität der Werkstätten erkannt

wurde und daß der Verbesserung des Kundendienstes im umfassenden Sinn des Wortes neben den Verkaufsbemühungen gleich große Aufmerksamkeit zu schenken ist. Hat dieser Aufsatz zum Nachdenken angeregt und hat er dazu geführt, daß unsere Händler, wo dies erforderlich ist, entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung dieses Kundendienstes einleiten und konse-

quent durchführen, dann würde dies für die Stellen, die darum seit einiger Zeit bemüht sind: die IH-Filialen als Bindeglied zwischen Händler und Werk und die Fachverbände als Vertreter der Interessen ihrer Mitglieder, eine Genugtuung für die bisher geleistete Aufklärungsarbeit bedeuten.

Dr. H. G. Voss

Ohne Frage: McCormick-International

Wenn man vom Bodensee aus seinen Weg nach Norden in Richtung auf die Donau lenkt, ist man überrascht, sich plötzlich in einer Landschaft zu befinden, die man — gemessen an dem milden Klima und der geradezu lieblichen Gartenlandschaft entlang dem Bodensee — als rau und beinahe unwirtlich zu bezeichnen geneigt ist.

Die fruchtbaren und mit größter Exaktheit bearbeiteten Felder, die man noch soeben von der Landstraße bewunderte, weichen moorigen Wiesen und Ackerstücken mit spärlichem Bestand. In dieser Gegend nun hat Landwirt Molle — Flüchtling aus der Nähe von Dresden — mit seiner Familie eine neue Heimat gefunden.

In der letzten Ausgabe unseres „Informationsdienstes“ veröffentlichten wir bereits einen Brief von Herrn Molle. Schon auf seinem 34 ha großen Betrieb in Sachsen, den er im Stich lassen mußte, hatte er seit Jahrzehnten mit McCORMICK-Maschinen gearbeitet. Er war damit so zufrieden — so schrieb er uns — daß für ihn nur ein McCORMICK-Schlepper in Frage kam, als jetzt bei der Einrichtung seines neuen Betriebes die Anschaffung eines Schleppers erforderlich wurde.

Seit einem Jahr arbeitet ein McCORMICK-Schlepper D-324 auf dem Molle'schen Betrieb, der etwa 18 ha groß ist. Beide — Vater und Sohn Molle — sind voll des Lobes über ihren Schlepper. Sie freuen sich über die bequeme Bedienung und den ruhigen Lauf der Maschine und sind vor allem begeistert über die große Zugleistung. Die kann nämlich der Schlepper häufig unter Beweis stellen, wenn bei den umfangreichen Entwässerungsarbeiten schwere Lasten bewegt werden müssen.

Die Landwirte in der Gegend von Pfuldendorf haben sich zusammengeschlossen, um gemeinsam umfangreiche Entwässerungsanlagen zu bauen und ihre Ländereien zu drainieren, um so den Wiesen und Äckern in Zukunft quantitativ und qualitativ bessere Früchte abzugewinnen. Der 50jährige Landwirt Molle, der allem Fortschrittlichen aufgeschlossen gegenüber steht, arbeitet zusammen mit seinem Sohn begeistert mit an diesem Projekt, wobei ihnen der Schlepper in seiner Beweglichkeit unschätzbare Dienste erweist. Vater und Sohn hoffen, in wenigen Jahren aus ihren 18 ha fruchtbare Wiesen und Felder machen zu können und damit auch ihre zweite Heimat auf eine gesunde wirtschaftliche Grundlage zu stellen.

—hgp—

Landwirt Molle und Sohn sind stolze und zufriedene Besitzer ihres McCORMICK-International Dieselschleppers D-324.



Umfangreiche Entwässerungsanlagen sind erforderlich, um dem Boden eine höhere Produktivität abzugewinnen.



Rohre werden in einen Damm getrieben, damit die großen Wassermassen abgeleitet werden können.

DER 500. McCORMICK-SCHLEPPER NACH EMSBÜREN

Am 9. 4. 1959 wurde der 500. McCormick-International-Dieselschlepper an die Schlepper- und Landmaschinenfirma B. van Lengerich in EMSbüren ausgeliefert, die seit vielen Jahrzehnten im Dienste der heimischen Landwirtschaft steht und an ihrer Mechanisierung maßgeblichen Anteil hat.

Damit finden die überaus erfolgreichen Geschäftsbeziehungen dieser Firma zur International Harvester Company, dem bedeutendsten und größten Landmaschinenunternehmen der Welt, ihren sichtbaren Ausdruck.

Als die International Harvester Company vor 50 Jahren die Produktion von Landmaschinen in Deutschland aufnahm und ihr erstes Werk in Neuß am Rhein gründete, wo heute nahezu 5 000 Menschen beschäftigt sind, kamen auch die ersten McCormick-Bindemäher durch die Firma B. van Lengerich ins Emsland hinein. Seitdem helfen McCormick-Landmaschinen den Bauern beim Grasmähen, bei der Heubergung und in der Getreideernte. Immer enger wurde die Partnerschaft zwischen dem Weltunternehmen International Harvester Company mit ihren über den ganzen Erdball verbreiteten Qualitätsmaschinen und der soliden, gut eingeführten Firma B. van Lengerich in EMSbüren.

Neben der Herstellung von Landmaschinen wurde bald auch die Produktion von Ackerschleppern im Neußer Werk der International Harvester Company aufgenommen. Da währte es nicht lange, und McCormick-Dieselschlepper zogen sich durch schweren Emslandboden ihre Pflüge — ausgeliefert von der Firma B.



Die Übergabe des 500. McCORMICK-Dieselschleppers an die Fa. Bernard van Lengerich, EMSbüren, durch den III-Bezirksleiter, Herrn Freter. Im Vordergrund die Herren van Lengerich, dahinter von links nach rechts: Herr Hans Albers, Herr Freter, Herr Herm. Albers, Herr Schwennen und Herr Leveling.

van Lengerich in EMSbüren. Schon viele Jahre also steht die Firma B. van Lengerich allen Landwirten und McCormick-Maschinenbesitzern des Emslandes mit Rat und Tat zur Seite. Ein großes Ersatzteillager hilft, wo es nützt. Ein ausgezeichneter Reparaturdienst sorgt für die ständige Einsatzbereitschaft der Schlepper und Landmaschinen, die oft bei uns einer starken Beanspruchung unterliegen.

Zu dem stolzen Erfolg, den die Firma B. van Lengerich mit der Auslieferung des 500. McCormick-Dieselschleppers zu verzeichnen hat, sagen wir unsere herzlichsten Glückwünsche.

Wir wünschen, daß die Firma B. van Lengerich noch lange zum Wohl der heimischen Landwirtschaft tätig sein kann und den Emslandbauern ihre landtechnische Erfahrung zur Verfügung stellt.

Jubiläen

40 Jahre
Fa. Peter Koppers, Inh. Wwe. Anna Koppers, Weeze/Ndrhh.

40 Jahre
Fa. Gebr. Gmelin, Reutlingen

Ein doppeltes Jubiläum konnte in diesem Jahr die Landmaschinen-Großhandlung Wilhelm Goll, Tuttlingen/Wttbg., feiern. 75 Jahre besteht die Firma und 75 Jahre alt wurde der Firmeninhaber, Herr Wilhelm Goll.

Wir gratulieren den Jubilaren und wünschen weiterhin erfolgreiches Schaffen.

Geburtstage

21. 3. 1959
Herr P. J. Schmetz, Kleve, 60 Jahre

6. 5. 1959
Herr Wilhelm Wagener, Rhena (Waldeck), 70 Jahre

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

Nachruf

Frau Wwe. Wilhelmine Schulte, Inh. der Fa. Wilhelm Schulte, Paderborn

Herr Schmiedemeister Clem. Hoischen, Altenbeken Krs. Paderborn

Herr Heinrich Schattmann, Wissel/Ndrhh.

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