

Abschied nach 40 Jahren: Peter Kamper

Ende August feierte Direktor Kamper Abschied von den Kollegen, die lange Zeit zu seinem Stab gehört hatten: Den Meistern und Abteilungsleitern im Werk. Er dankte ihnen damit für das Vertrauen, das sie all die Jahre in seine Person gesetzt hatten. Alle auftretenden produktionsbedingten Probleme konnten so gemeinsam gelöst werden. Im Werk hatte man eifrig gesammelt, um dem auscheidenden Produktionschef auch ein schönes Andenken an

seine Belegschaft überreichen zu können. Vor einigen Wochen hatte Direktor Kamper im Kreise der andern Jubilare 40 „Harvester-Jahre“ feiern können, in denen er sich immer für das Wohl des Unternehmens eingesetzt hatte. Die letzten 6 Jahre war er erster Mann in einem der wichtigsten Bereiche unseres Unternehmens, der Produktion, und hatte stets dafür gesorgt, daß die vielen Aufträge, die täglich auf den Tisch kamen, auch fristgerecht erledigt wurden.



Ab 1. Sept. 1973 hat nun Herr Helmut Schnass dieses Amt übernommen. Er wurde zum Mitglied der Geschäftsleitung der IH-Deutschland, Bereich Produktion ernannt und ist in dieser Funktion gleichzeitig auch Mitglied des Executiv-Rates.

Herr Schnass begann seine IH-Laufbahn am 1. März 1951 als Konstrukteur im Werk Neuss und übernahm 1959 die Leitung des Technischen Büros. Seit 1965 war er als Werksingenieur tätig, wurde 1967 zum Leiter des Neusser Werkes ernannt und am 1. Februar 1973 zum Stellvertreter von Herrn Kamper berufen.

Fünf auf...



Es kommt schon nicht alle Tage vor, daß ein Vater und seine vier verheirateten Töchter auf einmal gleich fünf International-Schlepper kaufen. So wurde das Ereignis auch dem Anlaß entsprechend würdig gefeiert. Mit einem zünftig-bayerischen Mittagessen und kleinen Geschenken für die Bäuerinnen bedankte sich die Firma Kliche, unser Händler in Landshut, für den großen Auftrag, und die Herren K. Knabl und H. Holderied von der Filiale München würdigten das Vertrauen, das der Landwirt Sebastian Raßhofer und seine Kinder in die International-Erzeugnisse setzten. Nach der feierlichen Übergabe der Schlepper (ein International 323, drei International 383 und ein International 423, davon drei mit Frontlader) präsentierte sich die Großfamilie stolz vor ihren fünf neuen „Arbeitskollegen“.

...einen Streich



Bericht über die wirtschaftliche Lage der International Harvester Company mbH, Neuss, per Ende Juni 1973

Bericht über die wirtschaftliche Lage der International Harvester Company m. b. H., Neuss, per Ende Juni 1973

Die wirtschaftliche Lage unseres Unternehmens wird nach Ablauf des ersten Kalenderhalbjahres 1973 durch eine nach wie vor starke Nachfrage nach unseren Produkten gekennzeichnet. Die z. Z. noch gute Absatzlage kann jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Ertragskraft des Unternehmens in zunehmendem Maße durch außen- und binnenwirtschaftliche Einflüsse beeinträchtigt wird. Die Umsätze liegen 7,7% über den für diesen Zeitraum geschätzten Werten, wobei sich der Umsatzzuwachs auf die Bereiche Dieselmotoren und Landmaschinen konzentriert. Bei Ackerschleppern hat sich insbesondere auf dem Inlandsmarkt der Konkurrenzdruck erheblich verstärkt, was im Juni zu einem Absinken unseres Marktanteils auf 18,8% führte. Die gesamten Inlandszulassungen für Ackerschlepper liegen jedoch im Geschäftsjahr 1973 aufgrund des gestiegenen Gesamtmarktes über den vergleichbaren Vorjahreswert des IH. Bei Landmaschinen, im wesentlichen Mähdreschern und Ballenpressen, konnte der geplante Umsatzanteil durch die tatsächlichen Verkäufe übertroffen werden, obwohl das Absatzpotential aufgrund von Lieferschwierigkeiten der diese Maschinen produzierenden Schwestergesellschaften nicht voll ausgeschöpft werden konnte. Das Baumaschinengeschäft ist insbesondere auf dem Inlandsmarkt nicht zuletzt wegen der getroffenen Stabilitätsmaßnahmen erheblich beeinträchtigt und konnte nur aufgrund verstärkter Exportanstrengung auf dem geplanten Umsatzanteil gehalten werden. Das schwierige Inlandsgeschäft hat wiederum dazu geführt, daß sich der Trend zum steigenden Exportanteil am Gesamtumsatz weiter fortgesetzt hat.

Neben den Kostensteigerungen auf dem Personalsektor zu Beginn des Kalenderjahres hat insbesondere die eingetretene Zinsverteuerung (der Diskontsatz erhöhte sich von Dezember 1972 bis zum heutigen Zeitpunkt von 4,5% auf 7%) zu einer Beeinträchtigung der Ertragskraft unseres Unternehmens geführt. Diese negativen Faktoren wurden verstärkt durch die Verteue-

rung unserer Produkte auf den Export-Märkten, wobei aufgrund der Abwertung des Dollar im Dollarraum eine Verteuerung von 22% und aufgrund von zwei Aufwertungen in diesem Jahr gegenüber unseren europäischen Geschäftspartnern eine Verteuerung von 8,5% eingetreten ist. Eine mögliche Gefährdung unserer traditionellen Export-Märkte ließ sich nur durch die Hin-nahme von Gewinnschmälerung vermeiden.

Trotz der Steigerung des Gesamtabsatzes konnte die Bilanzsumme in dem geplanten Rahmen gehalten werden. Das Bardepot-Gesetz bildet nach wie vor einen wesentlichen Bestandteil an flüssigen Mitteln. Bei Forderungen an Schwestergesellschaften und dem Netto-Anlagevermögen liegen die Ist-Werte etwas über dem geplanten Anteil an der Bilanzsumme. Demgegenüber konnte der Anteil der Bestände an den Aktiva wiederum erheblich gesenkt werden. Die Finanzierung der Vermögensbestände hat sich nur geringfügig verringert, wobei nach wie vor das langfristige Kapital in erheblichem Maße durch Eigenkapital abgedeckt wird.

Das im Rahmen der Kapazitäten der Werke und der Materialbeschaffung der gestiegenen Nachfrage angepaßte Produktionsprogramm des Geschäftsjahres 1973 befindet sich im wesentlichen auf Plan. Für das kommende Geschäftsjahr sind z. Z. in der Annahme einer weiteren positiven Nachfrageentwicklung Steigerungen des Fertigungsprogrammes in allen Produktlinien vorgesehen. Die nach wie vor positive Beurteilung der langfristigen Geschäftsentwicklung spiegelt sich auch in dem Investitionsprogramm wieder. Den Löwenanteil der Investitionen macht dabei der inzwischen genehmigte Ausbau der Motorenkapazität aus, wobei die heutige Motorenkapazität in einem 3-stufigen Erweiterungsprogramm praktisch verdoppelt werden kann. Darüber hinaus sind in Neuss und Heidelberg Investitionen vorgesehen, um unsere Produkte auf künftige Markterfordernisse auszurichten. Neben den geplanten Investitionen im Fertigungs-bereich sind in letzter Zeit in Neuss und Heidelberg insbesondere Maßnahmen zur Verbesserung der Belüftung in Werkhallen und Büros durchgeführt worden.



Sie haben gut lachen:

Die erste Stufe im Berufsleben ist mit Erfolg gemeistert. Am 3. 8. 73 wurden im Direktionsspeisesaal 10 neugebackene Facharbeiter bzw. kaufmännische und technische Angestellte losgesprochen, die am 7. 6. 73 ihre Prüfung bestanden haben.

Von links nach rechts, vorn:

Wilfried Nilgen (Dreher), Hans Salmen (Universal-Fräser), Christel Blassen (Bürogehilfin), Norbert Wolff (Universal-Fräser), Hermann-Josef Kraft (Werkzeugmacher)

Dahinter:

Arnold Grundau (Dreher), Franz-Josef Schäfer (Industrie-Kaufmann), Heinz-Peter Mohr (Maschinenschlosser), Klaus Breitzke (technischer Zeichner), Brigitte Meyer (technische Zeichnerin)

Ob Trab, ob Galopp... ...Harvester ist dabei

Eine über Jahrzehnte gewachsene Tradition verbindet unser Unternehmen mit dem Pferderennsport, und so hat sich International Harvester auch in diesem Sommer wieder an drei Rennen beteiligt.

das Geläuf sowie den Rennplatz in bestem Zustand hält, wurde am 1. 9. ein Trabrennen veranstaltet, das den Namen unseres Unternehmens trug. Da dieses Rennen bundesweit als Renn-Quintett ausge-



Start zum Preis der International Harvester auf der Neusser Galopprennbahn. Sheba (zweites Pferd von rechts) unter ihrem Jockey, Fritz Drechsler, kommt gut vom Start weg und kann das Rennen überlegen mit mehreren Längen Vorsprung gewinnen.

Das für uns wohl wichtigste war das Neusser Galopprennen mit bester Besetzung aus deutschen und internationalen Ställen. Ca. 12.000 besuchten an diesem schönen Sonntag den Rennplatz.

Derartige Veranstaltungen wirken sich sicherlich positiv auf das Prestige unseres Unternehmens aus und tragen zweifellos auch indirekt zum Geschäftserfolg, der schließlich allen Mitarbeitern zugute kommt, bei. Ein weiterer Grund für unser Engagement auf der Neusser Rennbahn ist auch die freundliche Zuverfügungstellung von Parkplätzen für die Harvester-Mitarbeiter.

Ein weiteres Rennen, das ebenfalls nach unserem Unternehmen benannt war, wurde am 7. 8. 73 auf der Trabrennbahn in Mönchengladbach gelaufen. Auch hier hatte der Pferdesport zahlreiche Besucher angelockt.

Auf der wohl modernsten und großzügigsten Trabrennbahn Westdeutschlands in Gelsenkirchen, wo seit einiger Zeit ein IH-Schlepper

schrieben war, konnten an diesem Tag nicht nur die Besucher auf der Bahn, sondern auch viele Pferdefreunde zuhause am Bildschirm, den Verlauf der einzelnen Rennen verfolgen.



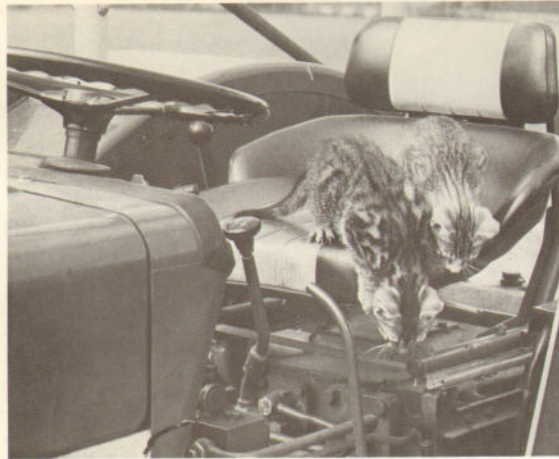
Auf der Mönchengladbacher Trabrennbahn überreicht Dir. R. Kräwinkel dem Fahrer des Siegerpferdes Eiros, H. Quade, den Ehrenpreis der IH Neuss.



Kurz vor der Zielgeraden geht Europameister „Hänschen“ Frömming in Führung und gewinnt, natürlich hoch favorisiert, den „International-Harvester-Preis“ in Gelsenkirchen.

Impressum: IH Informationen. Interner Informationsdienst für alle Mitarbeiter der deutschen IH-Gesellschaft, Neuss am Rhein, Industriestraße 39. Herausgegeben von der Werbeabteilung.

Redaktion: G. Blaeser. Fotos: E. Coursow, A. Grahl, P. Gross, Foto-Haas, W. Kaienburg, H. Kuiper, H. Marks, W. Sabel, U. Schmidt, Werksfoto IH Philipppen. Zeichnung: K. Büschkens.



Wenn wir hier so von oben schau'n
perfekte Technik wie ein Traum.
Erstaunlich was der Mensch so schafft
an Hilfen für die Landwirtschaft.
Komfort – so sagt man – ist zumal
bei Ackerschleppern optimal.
Als Kinderstube – das ist rar
diente uns dies Exemplar.
Die Wiege war der Fahrersitz
Sie können's glauben – 's ist kein Witz!

Außergewöhnlicher Service

(Aus der IH-Werkszeitung „Newsletter“ Philippinen)

International Harvester ist nicht nur bemüht Maschinen zu konstruieren, die alle Arbeiten auf dem Felde meistern, sondern bietet darüber hinaus noch einen außergewöhnlichen Service. Ein Beispiel erreichte uns von den Philippinen:

Mit 4 Jahren bekam Benjamin L. Yulo aus Binalagan, Philippinen, Kinderlähmung. Seine Eltern versuchten alles, um ihn wieder gesund zu machen. Sie schickten ihn sogar nach Deutschland und USA zur Behandlung. Er blieb jedoch für sein ganzes Leben gelähmt. Sein Handicap hinderte ihn jedoch nicht daran, ein ganz normales Leben zu führen. Heute, 62 Jahre alt, seit

Binalagan. Er kann diese beiden Traktoren sehr gut bedienen, da sie verhältnismäßig leicht und mit Schnellanhängerkupplung ausgerüstet sind. Der D-436 kann aufgrund des Agromatic-Getriebes sogar ohne Kuppeln geschaltet werden.

Nachdem er weitere 38 ha dazukaufte, bat Yulo den Repräsentanten der IH-Verkaufsstelle, ihm eine Hochleistungsmaschine zu liefern, die er selbst mit der Hand statt mit dem Fuß kuppeln kann (wenn das Pedal entsprechend verlängert wird). Diese Ausführung wurde von den Service-Leuten der Fa. Bacolod an den „824“ montiert.



58 Jahren gelähmt, ist er sehr aktiv und pflügt seine Zuckerrohrfelder mit Hilfe seines neuen International 824 Traktors.

Yulo arbeitet mit einem International D-430 und D-436 mit Agromatic-Getriebe auf seinen 53 ha großen Zuckerrohrplantagen in

Gemäß Yulos Vorschlägen wurde der Schlepper dann noch ein wenig umgerüstet und heute ist er so zufrieden mit seinem „Hand-gekuppelten 824er“, daß er beabsichtigt einen weiteren Traktor zu kaufen, dieser sollte dann aber mit hydraulischer Lenkung ausgerüstet sein.

Gewinner eines Wettbewerbes der IH-Chicago arbeiteten auf Bayerischen Bauernhöfen



Ein Erlebnis besonderer Art für unsere amerikanischen Gäste war die Dampferfahrt auf der romantischsten Strecke des Rheins zwischen Bingen und Boppard.

Zum Abschluß einer sechswöchigen Europa-Rundreise besuchten Ende Juli dieses Jahres 18 amerikanische Jung-Farmer unser Neusser Werk. Bei einem Wettbewerb der IH-Chicago hatten sich insgesamt 3.000 Bauernsöhne beteiligt. Aus den besten Aufsätzen, Thema: „Warum ich in diesem Sommer auf einer Farm in Europa arbeiten möchte“ waren 55 zur Endausscheidung gekommen, wovon nach weiteren Ausscheidungen 18 als Gewinner einer Europareise ermittelt wurden.

Bevor die Jungen zu einem 3-wöchigen Aufenthalt auf die bayerischen Bauernhöfe verteilt wurden, hatten sie bereits Holland, Belgien, Frankreich und Österreich besucht. Neben den täglichen Arbeiten, die von den Jungfarmern auf den Höfen mit Interesse erledigt wurden, haben sie bei zahlreichen Ausflügen in die nähere und weitere Umgebung vorbildliche Höfe, Genossenschaften, Landmaschinenwerkstätten, aber auch Jungvieh-



Tom Rosellius, einer der Sprecher der Gruppe, hatte das Glück seinen Aufenthalt auf dem Musterhof von Rudolf Schneider zu verbringen, der in der Landjugendarbeit seit Jahren schon sehr engagiert ist.

auktionen und Versteigerungen kennengelernt. Die Gasteltern sprachen sehr positiv von ihren amerikanischen Gästen, die sich sehr schnell eingelebt hatten und auch an allen Problemen interessiert waren. In einem 4-tägigen Abschlußprogramm wurden den jungen Amerikanern die Ge-

legenheit geboten, Gespräche mit Vertretern des deutschen Bauernverbandes und dem deutschen Landjugendverband und der amerikanischen Botschaft in Bonn zu führen. Bei diesen Diskussionen konnte das Gesamtbild von der deutschen Landwirtschaft sowie von der Landjugendarbeit abgerundet werden. Den Abschluß bildete nun der Empfang im Neusser IH-Werk mit einem Rundgang durch die modernen Anlagen der Schlepper- und Motorenfertigung. Generaldirektor B. G. Lasrich begrüßte die jungen Amerikaner und gratulierte zu der gewonnenen Europareise. Herr Lasrich glaubt, daß der Erfahrungsaus-

tausch und das Kennenlernen anderer Länder und Wirtschaftsmethoden eine der besten Möglichkeiten ist, das Wissen und Können zu vervollständigen, um auch in einem immer stärker werdenden Wettbewerb zukünftig eine gute Chance als erfolgreicher Landwirt zu haben.

Ein Lob besonderer Art...

Ein Lob besonderer Art erhielten unsere Schlepper aus Holland: Vor einigen Wochen flatterte der Werbeabteilung ein Brief eines niederländischen Bauernjungen auf den Schreibtisch. Hier einige Ausschnitte aus dem übersetzten Schreiben des etwa 12jährigen Hubbert Kuiper aus Staphorst:

Sehr geehrter Herr!

Ich danke Ihnen herzlich für den Modell-Traktor 423, die Abziehbilder, den Schlüsselanhänger und den Kugelschreiber. Mein Herr, es ist nicht schlimm, daß es keine kleineren Abziehbildchen gibt. Ich werde das meinen Freunden nicht erzählen. Trotzdem danke ich Ihnen herzlich, mein Herr. Wir haben vor ungefähr 3 Wochen gerade ein Paar Schutzbleche für den Traktor bekommen, von der Firma B. WESTERVEEN in Rouveen, Gemeinde Staphorst. Mein Herr, ich danke Ihnen herzlich. Sie können ein Foto sehen von unserem Traktor, wo ich draufsitze. Wir haben auch ein schönes Verdeck drauf (sehen Sie nur das Foto). Mein Herr, wir sind wirklich zufrieden damit.

Mein Herr, geehrter Herr, senden Sie mir doch bitte noch 2 Traktoren, denn mein Brüderchen möchte auch einen haben und mein anderer Bruder auch. Mein Vater sagt, daß die Schutzbleche schön breit sind. Und er sagt auch, daß es fast so aussieht, als ob man in einem Auto sitzt, so sauber bleiben die Scheiben nun. Vorher konnte man fast nichts durch die Seitenscheiben sehen. Unser



alter Traktor ist auch ein McCormick, ein D-436. Dieser Traktor zog einen 45-PS-Schlepper heraus, als er steckengeblieben war. Der Traktor saß bis an die Achse drin. Mein Onkel hat auch 2 McCormick Traktoren. Wir haben D-436 und 423, gerade so eine Type wie das kleine Modell, das wir bekommen haben. Mein Onkel hat: einen 19-PS-McCormick und den neuesten Typ 423. Ich habe bei meinem Bett eine Plakattafel hängen, von 3 x 2 1/2 Meter, vollgeklebt mit Bildern von McCormick. Die habe ich von B. WESTERVEEN, Rouveen, bekommen. Wir haben das kleine Traktormodell im Glasschrank stehen.

Auf Wiedersehen, mein Herr

(B. WESTERVEEN ist ein Händler von BOEKE & HUIDEKOPER, Haarlem)

Ein Prunkstück auf Harvester's Schienen

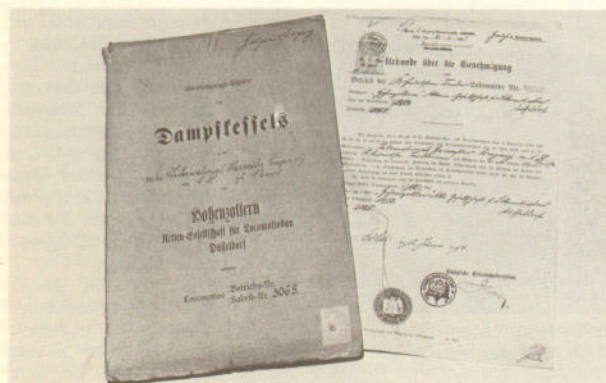
Fast jeder hat sie schon einmal bewundert, unsere kleine Werkslok, die innerhalb des Betriebes die Waggon rangiert und zu ihrem Bestimmungsort bringt. Viele fin-

(besser gesagt gepreßt). Mit diesem Vorrat kann sie schon eine ganze Weile laufen, abhängig allerdings davon, wieviel sie ziehen muß. Mit 6 Waggon von je 12 t ist sie „voll

ausgelastet“. Ihre absolute Spitze erreicht sie mit 24 km/h. Wenn der Druck dann auf 1–0,7 atü absinkt, wird es höchste Zeit zum „Aufanken“.

Am 12. Juni 1914 tat sie ihren ersten Schnaufer mit dem Segen der „Königlichen Eisenbahndirektion“ und läuft heute noch wie am ersten Tag. Alle fünf Jahre erhält sie eine gründliche amtliche Inspektion, der genietete Dampfkessel sogar jedes Jahr. Obwohl sie nun mit ihren 60 Jahren auf ihr Pensionsalter zugeht, wollen wir doch hoffen und wünschen, daß sie noch lange weiterschneuft und uns mit ihren umweltfreundlichen, weißen Dampfwölkchen erfreut.

Aber auch nach ihrer Pensionierung darf sie mit „nachdienstlichen“ Ehren rechnen. Die Engländer planen, sie für eines der größten europäischen Eisenbahnmuseen, nämlich dem in Reading, Berkshire, anzukaufen.



Schon allein die Genehmigungs-Papiere haben Seltenheitswert und geben ein Bild von der liebevollen Sorgfalt, mit der man damals eine Lokomotive auf die Reise schickte.

den sie fast niedlich, obwohl sie offensichtlich schafft wie eine große, aber die meisten kennen ihren wahren Wert nicht. Unsere Dampflokomotive ist nämlich schon etwas ganz besonderes. Sie ist sogar so selten, daß extra aus England Mitglieder eines Eisenbahn-Hobby-Clubs angereist kamen, um sie zu besichtigen.

Das „Werksschnaufer!“ ist eines der wenigen Exemplare, die feuerlos betrieben werden. Sie wird mit Dampf gespeist, der in unserem Kesselhaus erzeugt wird. Der Dampf wird mit einer Temperatur von 350° und unter einem Druck von 12 atü in den Kessel gepumpt



Interessiert begutachten unsere Gäste, englische Hobby-Eisenbahner, unsere Werkslok und unterhalten sich fachmännisch mit Herrn Hubert Busch, unserem Lokführer, über die Vorteile und Eigenschaften, die das Schnauferl besitzt.

VDE-Zeichen bannen Gefahren und Ärger

Seit mehr als 50 Jahren steht das VDE-Zeichen für die Sicherheit elektrotechnischer Erzeugnisse. Der kluge Käufer schaut darauf, daß es sich auf dem Typenschild von Elektrogeräten befindet. Da das VDE-Zeichen auch für einzelne elektrische Bauteile verliehen wird, besagt ein VDE-geprüftes Kabel daher noch nicht, daß das angeschlossene Gerät ebenfalls sicherheitstechnisch in Ordnung ist.

der Möglichkeit der Prüfung machen jährlich mehr als 1500 in- und ausländische Produzenten Gebrauch.



VDE-Funkschutzzeichen

Seit dem 1. Januar 1971 ist gesetzlich vorgeschrieben, daß Elektrogeräte, von denen hochfrequente Schwingungen ausgehen können, funktionsstört sein müssen. Die Verantwortung dafür – man mag es bedauern, aber es ist nun einmal so –, daß etwa die elektrische Eisenbahn (auch mit Batteriebetrieb!) Rundfunk- und Fernsehempfang beeinträchtigt, trägt der Verbraucher. Wer Ärger mit der Familie, dem Nachbarn und der Bundespost vermeiden will, achtet deshalb beim Einkauf von allen Elektrogeräten und Spielzeug mit elektrischem Antrieb auf das VDE-Funkschutzzeichen. Dann ist auch der Weihnachtsfrieden nicht hin, wenn der Vater den Filius zur Mattscheibe abschiebt und selbst einmal mit der neuen Eisenbahn spielt.

— vde —



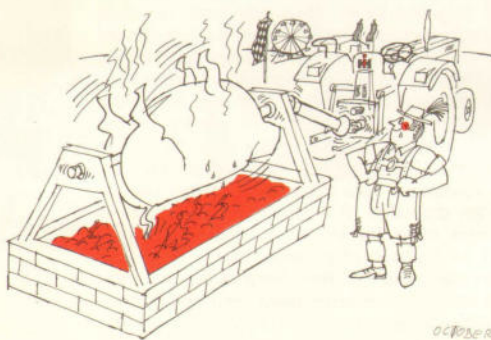
VDE-Zeichen

Die Genehmigung zum Führen des VDE-Zeichens erteilt nach erfolgreich bestandenen Test die VDE-Prüfstelle in Offenbach, deren Aufgabe darin besteht, Sicherheit zu „produzieren“. Auf Antrag des Herstellers, der sich damit zugleich verpflichtet, jederzeit den unangemeldeten Besuch der VDE-Revisionsingenieure zu dulden, die seine Fabrikationsprüfungen überwachen. Erzeugnisse mit dem VDE-Zeichen weisen daher stets die gleiche sicherheitstechnische Beschaffenheit auf wie bei der ersten Prüfung. Von

PAYloader-Einsatz einmal ganz anders



Ein fabrikneuer PAYloader H 90, den die Firma A. Köhler, Bauunternehmung in Hergolshausen, kaufte und der zufällig in den Tagen des dortigen Feuerwehrfestes ausgeliefert wurde, bildete die Attraktion dieser Veranstaltung. Diese schwere IH-Maschine wurde völlig zweckentfremdet. Sie diente der Kapelle als Standort, der, wie Sie hier sehen, eine entsprechende Höhe hatte und demzufolge die Töne richtig zur Geltung brachte. Der kleine Sachsmotor, auf dem linken hinteren Kotflügel, hat mit der Maschine nichts zu tun. Er lieferte den Strom für den Verstärker, den die Kapelle auch noch mit in die Schaufel montiert hatte. Der Blumentopf auf der Fahrerkabine dürfte sich im späteren Einsatz allerdings nicht als zweckmäßig erweisen. Der Trompeter im Vordergrund ist Herr Köhler persönlich, der schon seit vielen Jahren IH-Maschinen zu seiner größten Zufriedenheit im Einsatz hat.



Wer's glaubt...

Auf dem Bayerischen Zentral-Landwirtschaftsfest, das parallel zum traditionellen Oktoberfest in München stattfindet, haben unsere Schlepper wieder einmal eine nützliche Aufgabe gefunden.

Für die Pause

„Du, Onkel, nicht wahr, die Hühner legen doch die Eier?“ „Ja, mein Junge, die Hühner.“ „Der Hahn nicht?“ „Aber nein, der Hahn nicht.“ „So?! Will er nicht oder kann er nicht?“

„Wissen Sie, mein Herr, daß Sie auf meinem Hut sitzen?“ „Ja freilich, woll'n's denn schon weg?“

Langsam schob sich das Taxi durch die Münchner Innenstadt. Es war zur Zeit des Büroschlusses. Der Fahrgast hatte es eilig. „Hören Sie“, sagte er zu dem Fahrer, „können Sie nicht ein bißchen rascher vorwärtskommen?“ „Kann ich“, antwortete der Fahrer, „aber ich darf den Wagen nicht allein lassen.“

Lehrer: „Nenne mir noch eine Raupenart.“ Schüler: „Die Planierdraupe.“

Ein Tip für kalte Tage

Die Angewohnheit morgens im Leerlauf sein Auto warmlaufen zu lassen, ist nicht nur eine Lärmbelästigung für die anderen Anlieger der Straße, sondern auch – was wenige wissen – schädlich für den Motor. Die im Leerlauf in der Brennkammer erzeugte Hitze ist zu gering, um das kalte zähflüssige Motoröl schnell genug zu erwärmen. Dadurch werden wichtige Motorteile nicht schnell genug geschmiert. Außerdem muß die Luftklappe für einen ruhigen Leerlauf zu lange gezogen bleiben; dadurch strömt übermäßig viel Benzin in die Verbrennungskammer und ver-

dünnt das wenige Öl, das bis dahin die Zylinderwände erreichen konnte. Dies wiederum verursacht Reibung von Metall auf Metall, also einen übermäßigen Verschleiß der beweglichen Teile. Auch können die Zündkerzen wegen der niedrigen Betriebstemperatur nicht ihre normale Zündtemperatur erreichen. Die Rückstände auf dem Isolator werden nicht verbrannt – und es kommt zu Fehlzündungen. Die Erwärmungszeit des Motors kann einzig dadurch verkürzt werden, daß man die Maschine sofort nach dem Anlassen unter geringer Belastung laufen läßt.