Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift

Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik

Band: 27 (1965)

Heft: 6

Rubrik: 38. Tätigkeitsbericht des Schweizerischen Traktorverbandes : über die Zeit vom 1. Juli 1963 bis zum 30. Juni 1964. [Fortsetzung]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

38. Tätigkeitsbericht

des Schweizerischen Traktorverbandes

über die Zeit vom 1. Juli 1963 bis zum 30. Juni 1964.

(Die Zahlen in Klammern nach einer Zahl beziehen sich in der Regel auf das Vorjahr) (Fortsetzung)

Tabelle 4

Beteiligung der Traktoren an Strassenverkehrsunfällen

Industrietraktoren

Jahr	Traktorbestand	Beteiligte Traktoren	% nach Bestand	% nach Anz. Unfälle
1951	1'008	137	13,6	0,21
1952	1'027	190	18,5	0,28
1953	1'118	182	16,5	0,24
1954	1'106	181	16,4	0,22
1955	1'149	208	18,0	0.24
1956	1'174	165	15,0	0,22
1957	1'106	136	12,3	0,17
1958	1'088	116	10,7	0,14
1959	1'102	102	9,3	0,12
1960	1'102	96	8,7	0,10
1961	1'179	82	6,9	0,08
1962	1'336	158	11,7	0,15
1963	1'468	69	4,7	0,07

Tabelle 5

An Strassenverkehrsunfällen in der Schweiz beteiligte Objekte *)

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Eisenbahn	177	161	183	199	230	237	259
Strassenbahn	1132	1118	1164	1121	1156	1013	1078
Car/Omnibus/Trolleybus	785	836	901	889	912	857	1032
Personen- und Lieferwagen	39803	44022	48061	55669	59999	61139	70742
Lastwagen	6700	6514	6783	8207	9040	9366	6397
Landwirtschaftlicher Traktor	360	450	463	533	526	476	514
Gewerbl. Traktor, Sattelschlepper	136	116	102	96	82	158	134
Gewerbl. Arbeitsmasch. u. -karren	—	—	—	—	—	—	157
Motorrad	7288	6467	5769	5098	4614	4161	2496
Motorroller	3706	3928	4338	4571	4337	3536	2983
Kleinmotorrad [1])	—	—	—	—	3332	2974	2292
Motorfahrrad	2073	2415	2908	3466	1316	2639	2895
Fahrrad	7214	7121	7168	7385	6910	6903	4571
Fuhrwerk	341	372	284	291	234	150	169
Fussgänger	6078	6006	5979	6748	7067	6894	6279
Sportschlitten	52	49	48	35	30	— [2])	155
Tiere	484	462	445	510	455	480	441
Andere	262	259	280	302	363	396	468
	76591	80296	84876	95120	100603	101379	103062

*) ohne Unfälle mit blossem Sachschaden bis 200 Franken.

[1]) Wurde 1961 zum ersten Mal unter dieser Bezeichnung erfasst.

[2]) Figurierte unter «andere».

15. Der Cup der Landjugend — Expo 1964

Bei Anlass der Schweizerischen Landesausstellung 1964 wird in Gemeinschaftsarbeit (Landwirtschaftskommissariat der Expo, Firma Shell, Traktorverbände, Landw. Schulen, Landjugendorganisationen und kant. landw. Vereine) der Wettkampf «Cup der Landjugend — Expo 1964» ausgetragen. Die theoretischen und praktischen Wettkämpfe sollen bei der schweizerischen Landjugend den Geist der Zusammengehörigkeit entfalten und das Selbstbewusstsein und Selbstvertrauen fördern. Gleichzeitig will man der nichtlandwirtschaftlichen Bevölkerung vor Augen führen, dass heutzutage der Beruf des Landwirtes viel theoretisches Wissen und praktisches Können verlangt, und dass der moderne Landwirt einen der vielseitigsten Berufe ausübt.

In der Zeit vom 28. April 1963 bis zum 14. Juni 1964 wurden in den verschiedenen Kantonen 438 regionale und kantonale Ausscheidungen mit 1752 Teilnehmern durchgeführt, wie dies aus der Tabelle 2a hervorgeht.

Diese Ausscheidungs-Wettkämpfe verursachten den meisten Sektionen eine grosse zusätzliche Arbeit. Alle die dabei mitgearbeitet haben, verdienen unseren aufrichtigen Dank. Wir möchten aber auch den Wettbewerbs-Teilnehmern bestens danken, die mit ihrer Beteiligung ein grosses Pensum Arbeit auf sich genommen haben.

Die nationalen Ausscheidungen werden am 18./19. Juli, 15./16. August, 19./20. September und 10./11. Oktober 1964 in der Arena der Expo in Lausanne stattfinden.

16. Die Gesundheit der Fahrer landw. Motorfahrzeuge

An der Zentralvorstandssitzung vom 20. September 1963 verlangte der Präsident der Sektion Aargau, Herr H. Marti, Othmarsingen, die Verbesserung der Traktorsitze auf das Tätigkeitsprogramm 1963/64 zu nehmen. Diesem Antrag konnte ohne weiteres zugestimmt werden, nachdem das Zentralsekretariat anfangs Juli, den Präsidenten der Sektion St. Gallen, Herrn J. Zogg, Fachlehrer in Flawil, in die Gegend von München an eine Vorführung über sog. Gesundheitssitze und Sturzverdecke delegiert hatte. Be-

STURA AG
8501 Uesslingen TG

fabriziert **Anhänger** in jeder Ausführung.
Spezialität: **Triebachs-Anhänger** bis 10 t.

Telefon (054) 9 31 68

reits in der Nr. 6/1962 des «Traktor» hatten wir auf neue Erkenntnisse im Bau von Traktorsitzen hingewiesen.

Beim IMA sind zur Zeit 2 Sitze in Prüfung. Sobald die Prüfergebnisse bekannt sein werden, wird hierüber eine Instruktionsdemonstration durchgeführt werden.

An der Delegiertenversammlung vom 21. September 1964 wünschte Herr Landwirtschaftslehrer A. Schönenberger, Ermatingen TG, unsere Organisation möchte dem Problem der Sturzverdecke vermehrte Beachtung schenken. Auch hier verwies man auf die oben erwähnte Vorführung. Ein Bericht hierüber ist in der Nr. 14/1963 des «Traktor» erschienen. In der Folge, d. h. in der Nr. 7/1964 des «Traktor», veröffentlichten wir noch den Bericht eines Mitarbeiters der Bundesversuchs- und Prüfungsanstalt für Landw. Maschinen und Geräte, Wieselburg (Oesterreich). Wir taten dies als Dokumentation im Hinblick auf den zu erwartenden Entwurf der Technischen Verordnung zum SVG. Den gleichen Zweck verfolgte übrigens auch der in den Nr. 5 und 6/1964 der Zeitschrift erscheinende Expertenbericht des IMA über den Wind- und Wetterschutz auf Landwirtschaftstraktoren. Beim IMA ist zur Zeit ein Sturzverdeck in Prüfung. Sobald deren Ergebnisse bekannt sein werden, und wir den Inhalt der genannten technischen Verordnung kennen werden, wird auch hierüber eine Demonstration stattfinden.

17. Treibstoff- und Oelanalysen

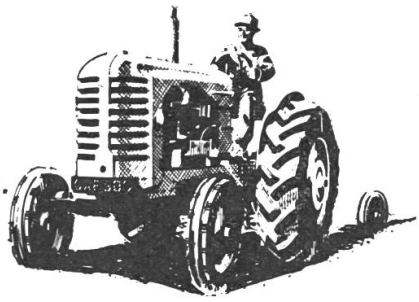
Die Möglichkeit, Treibstoffe und Schmiermittel unentgeltlich mit einem Gutschein des Schweiz. Traktorverbandes bei der Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt (EMPA) in Dübendorf prüfen zu lassen, wurde von 20 (9) Mitgliedern aus 8 (7) Sektionen benützt.

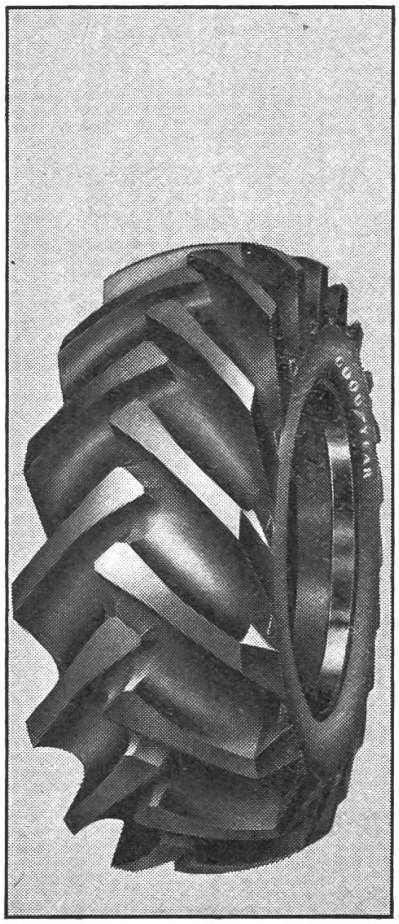
Bei den 14 untersuchten frischen Motorenölen wurden keine eigentlichen Beanstandungen angebracht. Nachdem die neue API-Einteilung der Motorenöle (siehe «Traktor» Nr. 8/63) allgemein anerkannt wird, stellt die EMPA häufiger die Frage, ob das gewählte Oel den Betriebsbedingungen tatsächlich entspreche. Sätze wie: «Für nicht zu stark beanspruchte Fahrzeug-Dieselmotoren ohne Aufladung und bei Anwendung von schwefelarmen Dieseltreibstoffen geeignet», begegnet man sozusagen in jedem zweiten Untersuchungsbericht. Auch die Landwirte werden sich vermehrt mit der neuen Einteilung des American Petroleum Institutes (API) vertraut machen müssen. Wenn Sie einmal den Oeltyp kennen, der den Betriebsbedingungen ihres Traktors am besten entspricht, kann das Motorenöl genauer bestellt werden. Mit der API-Bezeichnung auf der Bestellung hat man übrigens im Falle einer späteren Beanstandung die nötige rechtliche Grundlage geschaffen. Wie wichtig dies ist, dürfte aus folgendem Satz hervorgehen, den wir wiederum einem Untersuchungsbericht entnehmen: «Für die Gemisch-Schmierung von Zweitaktmotoren ist die Viskosität zu niedrig. Für Dieselmotoren fehlen die nötigen metall-organischen HD-Additives».

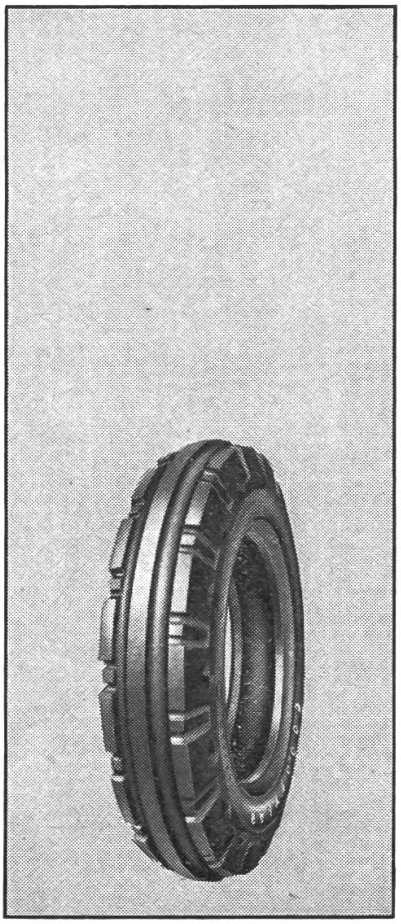
Zur Klärung eines Streitfalles (Rosterscheinungen an Lagern) wurde durch die EMPA in einem Fall auch Schmierfett untersucht. Der betreffende

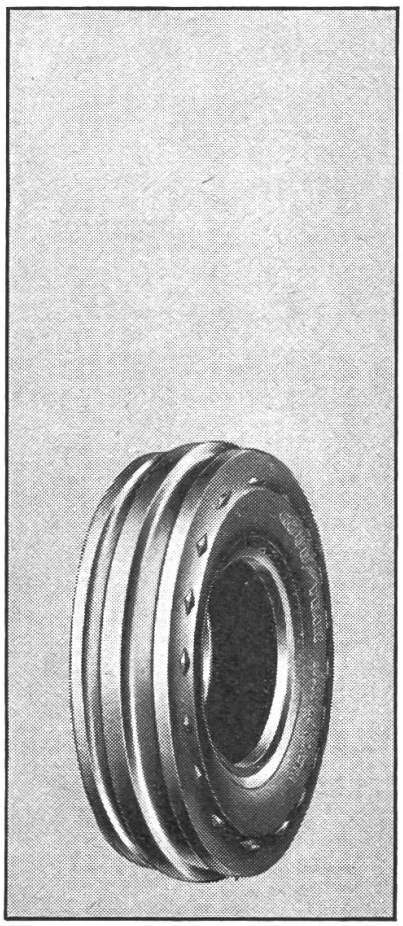
Seit 8 Jahren an der Seite der Weltmeister

Alljährlich werden die internationalen Weltmeisterschaften im Wettpflügen ausgetragen. Unter härtesten Bedingungen müssen Fahrer, Traktor und Reifen ihre Leistungsfähigkeit beweisen. In 8 aufeinanderfolgenden Jahren wurden die Siege auf Goodyear-Reifen errungen.









Sure Grip All Service für die Antriebsachse. Hochabriebfeste Gummimischung – in der Mitte verstärkte Stollen für längste Lebensdauer auf allen Bodenverhältnissen. Selbstreinigung durch offenes Profil. Festigkeit gegen Schlag und Stoß durch 3 T Karkasse.

Notched Rib als Frontreifen für schwierigsten Einsatz auf Straße und Feld. 3 T Karkasse sowie überstarke Gummipanzerung auf Lauffläche und Schulter schützen gegen Stoßverletzung und Abrieb selbst auf schwerstem, steinigem Untergrund. Gegeneinander versetzte Schulterstollen für sicheren Bodengriff und exakte Spurhaltung.

Super Rib als Frontreifen für normalen Einsatz. Speziell für starke Traktormaschinen unter normalen Einsatzbedingungen entwickelt. Hohe Mittelrippe und zwei ausgeprägte Längsrillen für sichere Spurhaltung. Besonders verstärkte Wulst- und Flankenpartien verhindern das Festsetzen von Steinen und Erdreich zwischen Felgenrand und Reifen. Stoß- und schlagfest durch 3 T Karkasse.

Erhältlich bei Ihrem Reifenhändler.

GOODYEAR

DER MEISTGEFAHRENE REIFEN DER WELT

Bericht stellt hierüber u.a. folgendes fest: «Aus den durchgeführten Untersuchungen geht hervor, dass sowohl das aus dem korrodierten Lager stammende Fett als auch das eingesandte neue Fett kaum korrosionsfördernde Agenzien enthält. Die rosthemmende Wirkung dieser Fettmuster ist unter den gewählten Versuchsbedingungen (dünne Fettschicht) sehr gut. Im gebrauchten Fett lässt sich allerdings neben den Produkten eines Korrosionsangriffes auf Eisenwerkstoffe auch Wasser nachweisen. Diese Versuchsergebnisse deuten darauf hin, dass die Rostbildung an den fraglichen Lagern unabhängig von der Fettqualität aufgetreten ist (möglicherweise eine ungenügende Fettmenge, ausgesprochen unregelmässige Fettverteilung, sehr viel Kondenswasser an den Lagern o. dgl.). Es kann somit dem zitierten Abschnitt entnommen werden, dass gelegentlich Fehler in der Wartung der Maschine (Motorpumpe) vorkommen.

Mangelhafte oder ungenügende Wartung müssen auch im Falle der Untersuchung eines Ablassöles vermutet werden, wenn der Bericht u. a. folgendes festhält: «Das vorliegende Oelmuster zeigt eine unzulässige starke Verschmutzung durch Wasser und Russ. Die Oel-Wasser-Emulsion weist eine anormal hohe Viskosität auf. Wahrscheinlich ist durch eine undichte Stelle eine grosse Menge Kühlwasser in den Oelkreislauf eingedrungen, was zu schweren Motorschäden führen kann. Das Schmieröl kann selbstverständlich dafür nicht verantwortlich gemacht werden.»

Fehler auf der Seite des Fahrzeugbenützers scheinen auch die Ursache zweier Beanstandungen von den vier untersuchten Treibstoffen zu sein. «Die Probe enthält 4,5 mg Bodensatz (Rost und mineralischer Staub», heisst es in einem der Berichte. Im andern Fall lautet die Beanstandung: «Die Probe enthält neben silikalischem Gesteinsstaub und Rost sehr viel Pflanzen- und Glasfasern sowie Insektenfragmente.»

Die aufgezeigten Fehler, die auf der Seite der Landwirte vorgekommen sind, werden uns veranlassen, in unserer Zeitschrift vermehrt auf diese Punkte hinzuweisen. Vielleicht mag es auch den Sektionen ein Hinweis für die Gestaltung der Kurstätigkeit sein.

18. Die Erhebung eines Zollzuschlages auf Treibstoffen zur Finanzierung der Nationalstrassen

Der mit Bundesratsbeschluss vom 29. September 1961 eingeführte Treibstoffzollzuschlag wurde am 2. September 1963 von 5 auf 7 Rappen erhöht. Vermutlich wird er ab Juli 1965 um weitere 3 Rappen steigen. Bekanntlich wird der Ertrag daraus ausschliesslich zur Deckung des Bundesanteils an den Kosten der Nationalstrassen verwendet. Da die langsamfahrenden landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge weder die Nationalstrassen noch die Autostrassen befahren dürfen, war es mehr als gerechtfertigt, für deren Besitzer im Art. 2 des genannten Bundesbeschlusses die Rückerstattung des Zollzuschlages vorzusehen.

Das im letztjährigen Bericht erwähnte Normverfahren für die Rückerstattung an die Land- und Forstwirtschaft, sowie an die Berufsfischerei hat sich

an und für sich bewährt. Die festgestellten Anlaufschwierigkeiten (Verzögerungen) müssen in Kauf genommen werden. Es wird in der zweiten Hälfte des Jahres 1964 abgeklärt werden, ob das Verfahren mit einer Angleichung der Rückvergütungsansätze für Dieseltreibstoff und Benzin nicht wesentlich vereinfacht werden kann.

Abzulehnen sind Ansichten aus Automobilkreisen, wonach die der Land- und Forstwirtschaft sowie der Berufsfischerei gewährten Rückvergütungen rückgängig zu machen seien. Von den übrigen, sicher mit gleichem Recht, begünstigten Kreisen der Industrie, des Strassenbaues, der Fliegerei und der PTT-Betriebe ist in diesen negativen Verlautbarungen nichts zu hören.

Für die Landwirtschaft gilt vor allem, wegen der eingetretenen Verzögerungen die Nerven nicht zu verlieren und keine einzelnen oder regionalen Vorstösse zu unternehmen. Gemeinsam mit dem Schweizerischen Bauernverband werden wir versuchen, einen annehmbaren Weg zu finden.

19. Vorsorge im Hinblick auf Versorgungsschwierigkeiten

Die Holzgas-Versuche am Zentralschweizerischen Technikum in Luzern gingen weiter. Im September 1963 traf eine zweite schwedische Holzgas-Generatoranlage ein. Bis anfangs Mai 1964 waren die Laborversuche (bis auf einige wenige Punkte, die noch überprüft werden müssen) abgeschlossen, so dass die Motoren Hürlimann und Ford an die beiden Firmen Hans Hürlimann, Wil SG, und Fritz Bührer, Hinwil ZH, zurückgingen, um auf das entsprechende Fahrgestell aufgebaut zu werden. Ende Juni 1964 kamen sie ins Technikum zurück. Dort werden zur Zeit die Generatoren aufgebaut und es ist anzunehmen, dass anfangs August 1964 die Versuche im praktischen Einsatz beginnen können.

Ueber die letzte Etappe der Laborversuche schreibt Herr Prof. Ing. R. Tognoni folgendes: «Zufolge Umstellung des Stundenplanes, bedingt durch die schwere Erkrankung unseres Direktors, Herr Ing. Karrer, mussten die Arbeiten bis März 1964 praktisch unterbrochen werden.

Inzwischen konnten die Versuche am Ford-Major-Motor mit der Imbert- und Volvo-Anlage nahezu abgeschlossen werden.

a) Imbert-Anlage

Die Versuche wurden bis zu 35 % Holz-Feuchtigkeit fortgesetzt. Buchen- und Birnbaumholz können rein gefahren werden. Dem Tannenholz muss je nach Feuchtigkeit Hartholz beigemischt werden.

bis 10 % Feuchtigkeit	—	1/1 Tannenholz
bis 15 % Feuchtigkeit	1/4 Buchenholz	3/4 Tannenholz
bis 30 % Feuchtigkeit	1/2 Buchenholz	1/2 Tannenholz
über 30 % Feuchtigkeit	3/4 Buchenholz	1/4 Tannenholz

Ein starker Leistungsabfall tritt oberhalb 25 % Feuchtigkeit auf.

Die Imbert-Anlage ist relativ unempfindlich gegen die Klötzchengrösse. Diese betrug ca. 80 x 60 x 40 mm.

Da bei frischem Astholz die Feuchtigkeitsänderung von der Dimension

der Astgrösse abhängig ist, und damit eine genaue Bestimmung nicht möglich war, wurden die Versuche nur mit gelagertem Astholz durchgeführt (ca. 15 % Feuchtigkeit). Der Betrieb ist sowohl mit Buchen- wie mit Tannen-Astholz möglich.

b) Volvo-Anlage

Die Versuche wurden bis zu 30 % Holz-Feuchtigkeit erweitert. In Ergänzung der letztjährigen Angaben ergibt sich, dass bis zu dieser Feuchtigkeit der Betrieb sowohl mit Buchen- und Birnbaum-, wie mit 3/4 Buchen- und 1/4 Tannenholz, möglich ist, allerdings mit starkem Leistungsabfall oberhalb 25 % Feuchtigkeit.

Der Volvo-Generator ist ziemlich empfindlich auf zu grosse Klötzchen-Dimensionen, weil Versperrung und damit eine ungleichmässige Gasabgabe erfolgt. Die Holzklötzchen wurden daher auf die Grösse 40 x 40 x 40 mm zugeschnitten.

Der Motor wurde inzwischen in den Traktor eingebaut, und der Aufbau der Volvoanlage wird bis Mitte Juli fertiggestellt sein.

Hürlimann-Motor

Die Versuche am Ford-Motor haben gezeigt, dass die Leerlaufdrehzahl von ca. 600 U/min. bei richtiger Anpassung der Fördercharakteristik der Pumpe erreicht werden kann. Die entsprechenden Messungen sind auch am Hürlimann-Motor durchgeführt worden und haben das gleiche Ergebnis gezeigt. Die notwendige Menge bei diesem Motor beträgt:

n = 1800	8,0 mg/L
n = 1000	4,7 mg/L
n = 600	7,3 mg/L.

Bei festgehaltener Reglerstange fällt aber die Fördermenge bereits bei n = 1100 auf das Minimum.

Die Regulierung durch Gegenfedern an der Stange ergibt jedoch beim Vakuumregler dieses Motors starke Streuungen. Da sich eindeutig ergab, dass der Regulierbereich des Motors von der Fördercharakteristik der Pumpe abhängig ist, wurde ein separater Pumpenmeßstand gebaut. Die Firma Duap, Herzogenbuchsee, stellte spezielle Druckventile her, welche zwischen Kegel und Kante eine kleine Bohrung aufweisen. Mit der Bohrung von 0,2 und 0,25 mm wurden bereits sehr günstige Resultate erreicht, z. B. n = 1800 8 mg/L, n = 1000 5 mg/L, n = 600 6,2 mg/L. Durch Kombination mit einer stärkeren Druckventil-Feder konnte sie bis n = 1000 praktisch konstant gehalten werden. Bei tieferen Drehzahlen stieg sie wieder bis auf 10,8 mg/L an. Zur Vervollständigung der Versuche werden noch Ventile mit 0,1 und 0,15 mm verwendet. Anschliessend erfolgt auch hier der Einbau des Motors in das Fahrgestell und der Aufbau des Volvo-Generators.»

Wir möchten nicht verfehlen, dem Versuchsleiter, Herrn Prof. Ing. R. Tognoni, und seinem Assistenten für ihren unermüdlichen Einsatz bestens zu danken. Dank gebührt ebenfalls dem Delegierten des Bundesrates für wirtschaftliche Kriegsvorsorge und der Abteilung für Landwirtschaft des

EVD für die finanzielle Beteiligung an diesen Versuchen. Schliesslich möchten wir auch das Interesse, das Entgegenkommen und die finanzielle Beteiligung der Firmen Hans Hürlimann und Fritz Bührer bestens verdanken.

Die im letzten Bericht erwähnten Bemühungen im Hinblick auf das Anlegen vermehrter Treibstoffreserven konnten nicht viel weiter vorangetrieben werden, weil die in Aussicht gestellten (für das gesamte Gebiet der Schweiz gültigen) Richtlinien feuer- und wasserpolizeilicher Natur immer noch auf sich warten lassen.

Die ebenfalls im letzten Bericht gestreiften Massnahmen im Hinblick auf allfällige Versorgungsschwierigkeiten wurden weiter ausgebaut. Der Geschäftsleiter nahm an den Verhandlungen teil.

20. Motor- und Zapfwellen-Leistungen von Vierrad-Traktoren

Anlässlich der 29. Delegiertenversammlung vom 26. November 1955 in Bern, haben die Herren Sektionspräsidenten G. Pottu (Genf) und S. Wüthrich (Beider Basel) unter anderem festgestellt, dass die effektiven Motorleistungen der Traktoren nicht immer mit den Prospektangaben übereinstimmen. Der Geschäftsleitende Ausschuss wurde beauftragt, beim Schweiz. Institut für Landmaschinenwesen und Landarbeitstechnik (IMA) vorstellig zu werden, damit die damals auf diesem Gebiete bereits begonnenen Arbeiten beschleunigt werden. Da dies über die üblichen Traktorprüfungen zu lange gedauert hätte, erteilte der genannte Ausschuss im Einvernehmen mit der Techn. Kommission dem IMA den Auftrag, lediglich Leistungsmessungen an der Zapfwelle vorzunehmen. In der Nr. 3/57 des «Traktor» konnten wir dann 30 Messergebnisse veröffentlichen.

Mit dem vielseitigeren und häufigeren Aufkommen zapfwellengetriebener Maschinen wurde die Ermittlung des Kraftbedarfes immer dringender. Beobachtungen und Meldungen zeigten, dass zu bestehenden Maschinen häufig Traktoren mit ungenügender Zapfwellen-Leistung hinzugekauft wurden, oder — was noch häufiger vorkam —, dass nachträglich Maschinen angeschafft wurden, zu deren Antrieb die Zapfwellen-Leistung des vorhandenen Traktors ungenügend ist.

Die 34. Delegiertenversammlung, vom 29. Oktober 1960 in Locarno, bewilligte daher einen zusätzlichen Kredit, um beim IMA weitere Messungen zur Ermittlung des Kraftbedarfes der wichtigsten zapfwellengetriebenen Maschinen in Auftrag zu geben.

Wegen Personalwechsel beim IMA gerieten diese verschiedenen Messungen etwas in Verzug. In den «IMA-Mitteilungen» 1/63 (DER TRAKTOR Nr. 3/63, S. 152) veröffentlichte es Leistungsbedarfs-Angaben über 21 Anbaumaschinen und zapfwellengetriebene Arbeitsmaschinen.

Ende Juni 1964 erhielten wir vom IMA die Ergebnisse einer neuen Mess-Serie (15 Traktoren) zur Bestimmung von Motor- und Zapfwellen-Leistungen. Diese Mess-Ergebnisse werden in den «IMA-Mitteilungen» Nr. 10/64 (DER TRAKTOR Nr. 10/64) veröffentlicht werden. Sie bestätigen die Richtigkeit der (an anderer Stelle dieses Berichtes erwähnten) durch eine CEA-

Arbeitsgruppe vermissten einheitlichen europäischen Leistungsangaben. Es ist beispielsweise unverständlich, dass in Europa hergestellte Traktoren durch die Industrie nach vorteilhafteren aussereuropäischen Messmethoden gemessen werden.

Es darf bei dieser Gelegenheit erwähnt werden, dass es auch für die Industrie und den Handel nur von Vorteil sein kann, wenn die Leistungsangaben von einer neutralen Instanz überprüft werden. Damit kann manche falsche Behauptung entwaffnet werden.

21. Gemeinschaftlicher Landmaschineneinsatz

Der im Herbst 1962 käuflich erworbene Farben-Tonfilm «Die Maschinenbank» wurde häufig landwirtschaftlichen Organisationen zur Verfügung gestellt. Es geht uns dabei nicht darum, die eine oder andere Form der gemeinschaftlichen Maschinenbenützung aufzudrängen (Maschinenbank, Maschinenring, Maschinengemeinschaft). Wir wollen mit diesem Film lediglich erreichen, dass sich die Landwirte vor der Anschaffung von Maschinen, die sie auf ihrem Betrieb nicht wirtschaftlich einsetzen können, überlegen, ob nicht vorteilhafter eine gemeinschaftliche Verwendung angestrebt werden sollte.

22. Schweiz. Institut für Landmaschinenwesen und Landarbeitstechnik (IMA)

Der 17. Jahresbericht hält u. a. fest, dass im Jahre 1963 insgesamt 28 (22) Einzelprüfungen, 1 (1) Expertise, 7 (3) Untersuchungen abgeschlossen, resp. durchgeführt wurden. Unter den abgeschlossenen Einzelprüfungen figurieren: 1 Traktor, 2 Motormäher, 1 Dieselmotor, 2 Pflüge, 1 Krümler, 2 Sämaschinen, 1 Vielfachgerät, 2 Mistzettmaschinen, 1 Saug- und Druckfass, 1 Güllenmixer, 1 Feldhäcksler, 1 Graslader, 1 Sammelpresse, 2 Förderbänder, 1 Mulchgerät, 1 Melkmaschine, 1 Kannenhalter, 1 Selbsttränkebecken, 3 Putz- oder Desinfektionsmittel, 1 Anhängerbeleuchtung, 1 Gelenkwelle.

Unter den nicht abgeschlossenen 46 Einzelprüfungen finden wir: 4 Zweiachs-Traktoren, 1 Einachs-Traktor, 2 Motormäher, 1 Pflug, 2 Mistzettmaschinen, 1 Mist-Ladekran, 1 Güllenmixer, 1 Stallentmistungsanlage, 2 Feldhäcksler, 3 Gebläse, 1 Lader, 2 Förderbänder, 1 Rotorheuer, 1 Sammelpresse, 1 Frontlader, 1 Kartoffelvollerntemaschine, 10 Heubelüfter, 1 Milchabsauganlage, 2 Blinkanlagen, 1 Gummireifen.

Als abgeschlossene technische Untersuchungen werden genannt die Ausarbeitung von Richtlinien zur Anschaffung von Traktoren («IMA-Mitteilungen» 3—5/64) und die Bestimmung des Leistungsbedarfes zapfwellengetriebener Arbeitsmaschinen («IMA-Mitteilungen» 1/63).

Unter den abgeschlossenen arbeitstechnischen Untersuchungen figurieren:

- Eignung und Verwendung des Silo- und Heuschwanzes («IMA-Mitteilungen» 10—12/63);

- Kartoffelsammelgraber und -sortiermaschinen («IMA-Mitteilungen» 8–9/63);
- Trocknungsverfahren für Getreide unter besonderer Berücksichtigung des Maises («IMA-Mitteilungen» 5–7/63);
- Richtlinien für den Bau und die Einrichtung von Milchkammern («IMA-Mitteilungen» 1–2/64);
- Mähdrusch, Körnertransport und -abgabe an die Sammelstelle im Absack- und Schüttverfahren («IMA-Mitteilungen» 4/63).

Der Bericht der Abteilung für Unfallverhütung wird ergänzt durch Berichte kantonaler Stellen. Gefreut hat uns bei einigen der anerkennende Hinweis auf die rege Zusammenarbeit mit landwirtschaftlichen Organisationen. Wir glauben, dass dies der einzige richtige und erfolgreiche Weg sein wird. (Fortsetzung folgt)

Internat. Landmaschinen-Tagung in Madrid

Unter dem Patronat des spanischen Landwirtschaftsministeriums hat Spaniens Instituto Nacional de Investigaciones Agronómicas – Landesinstitut für Agrarforschung – die Organisation der diesjährigen Studientagung der CIGR – Commission Internationale des Industries Agricoles – übernommen. Sie findet vom 14. bis 16. Juni 1965 in Madrid statt. Auf der Tagesordnung stehen:

- Geräte für neuartige Bodenbearbeitung
- Wirtschaftliche Probleme der Maschinenverwendung
- Mechanisierung des Obst- und Weinbaues.

Einzelheiten sind unter nachstehender Anschrift zu erfragen: Jornadas de Estudio Internacionales de la CIGR; Instituto Nacional de Investigaciones, Agronómicas, Estación de Mecánica Agricola, Ciudad Universitaria, Madrid 3.

Mitglieder,

bezieht Euch bei Einkäufen auf die Inserate im «Traktor»! Auch damit unterstützt Ihr unsere Bemühungen.