

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz

Herausgeber: Landtechnik Schweiz

Band: 34 (1972)

Heft: 7

Artikel: Mähdrescher vom Fliessband

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1070242>

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: 16.01.2026

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

Eindrücke einer Fabrikbesichtigung

Mähdrescher vom Fliessband

Die Generalvertretung der Clayson - Mähdrescher hatte Ende Januar ihre Kunden und Freunde zu einer Exkursion in die Fabrik der «Gelben Brummer» in Zedelgem (Belgien) eingeladen. Eine bunte, frohgestimmte Reiseschar von über 30 Personen fand sich an einem der ersten, richtig kalten Wintermorgen auf dem Flughafen Kloten ein. Der Abflug der Charter-Maschine war für 08.00 vorgesehen, doch traf diese mit gut einer Stunde Verspätung mit unsren Reisekollegen aus Genf ein. Aber dann war es soweit, das Abenteuer konnte beginnen. Für viele Teilnehmer bedeutete dieser Flug nach Ostende die Lufttaufe. Dank den aufmerksamen Stewardessen vergessen wir, dass draussen beißende Kälte herrschte und zeitweise erspähten wir durch die kompakte Hochnebeldecke Dörfer und Wälder, Städte und Flüsse. Doch plötzlich, kurz vor der belgischen Grenze, hatten wir das Winterwetter hinter uns gelassen, vor uns die mattgrüne Landschaft Flanderns. An einzelnen Orten wurden die Kühe geweidet, was uns nicht wenig in Erstaunen versetzte. Unterdessen hatte der Pilot die Maschine im praktisch leeren Flugplatz Ostende vor die Aufnahmegebäude gebracht. Draussen empfing uns ein scharfer Westwind, der eigentlich nicht kältete, was ihn einigermassen erträglich machte. Ostende, Ausgangspunkt der Fährbetriebe zu Wasser und in der Luft mit England, ist im Winter eine ruhige Stadt von ca. 100 000 Einwohnern, verwandelt sich aber in den Sommermonaten in einen zappelnden Ameisenhaufen von Touristen von und nach England.

Nach dem Hotelbezug und dem sehr guten Mittagessen, fuhr uns ein Bus auf das ca. 25 km entfernte Werkgelände. Dort wurde zu unsren Ehren die Schweizerfahne hochgezogen. Nachdem jeder Teilnehmer zum Schutze seiner Augen eine Brille erhalten hatte, begannen wir mit dem Rundgang durch die Fabrikationshallen, die eine Fläche von elf Hektar bedecken. Da, eine Reihe von mindestens 10 automatischen Drehbänken, daneben eine ganze Batterie von kleinen und grössten Pressen, die

allerlei Teile stanzten, abwinkelten, pressten, verformten und bogen, Teile, die wir später an den fertigen Mähdreschern wieder finden konnten. Einige Hallen weiter Mehrfachbohrwerke für die gleichzeitige Bearbeitung von Gussteilen, ich denke dabei an die Getriebegehäuse und Chassisplatten. Eine weitere Halle, in der alle Arbeitsplätze mit schwarzen Vorhängen abgeschirmt waren, die Schweisserei. Dann fanden wir die ersten Montageplätze, die die Vormontage ausführten, für Teile, die dann als ganzes auf dem Fliessband an die

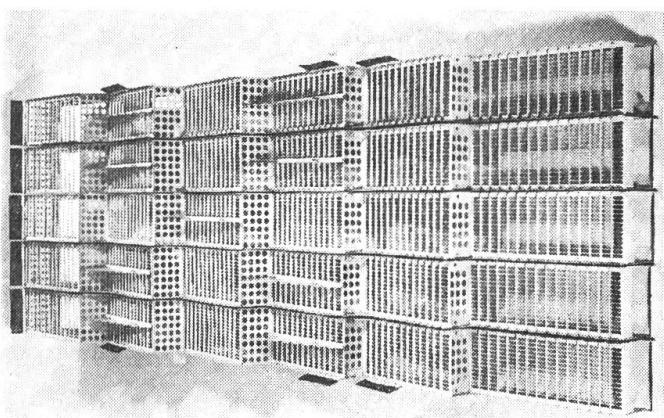


Abb. 1: Das ist kein modernes Hochhaus, sondern ein Hordenschüttler.

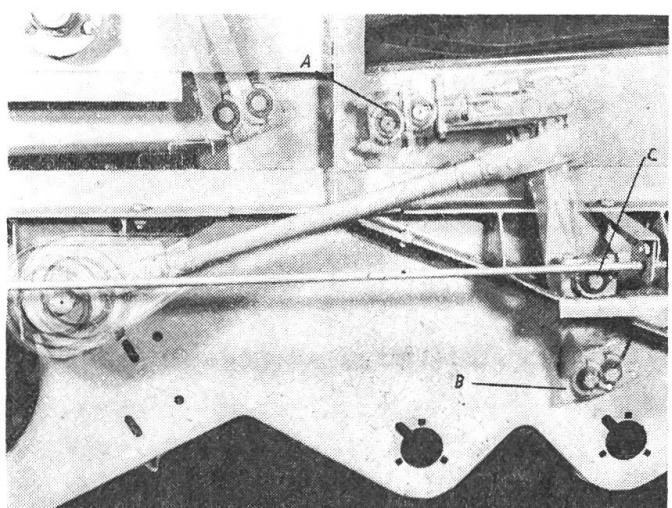


Abb. 2: Antrieb der gegenläufigen Siebflächen.
A=oberes Sieb, B=unteres Sieb, C=Drehpunkt.

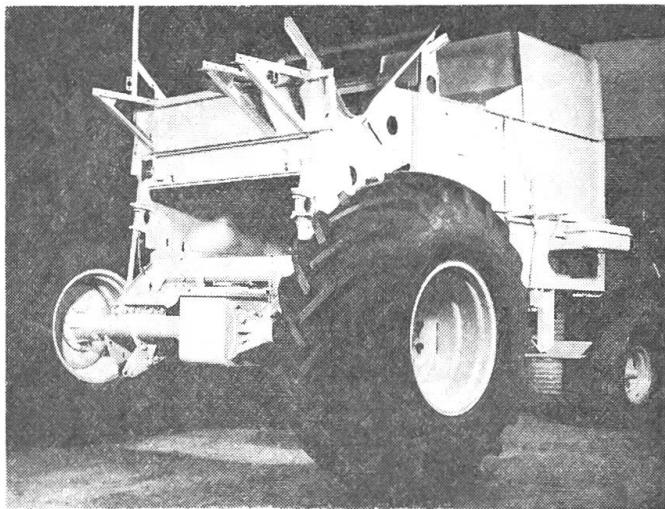


Abb. 3: Drescher-Chassis mit Achsen und eingebauten Schüttlern.

Drescher gebaut werden. Plötzlich standen wir vor einem Chassisrahmen, der eigentlich mit einem Mähdrescher wenig Ähnlichkeit hatte, dafür mit den herkömmlichen Dreschmaschinen. Bereits nach wenigen Metern wurde diese «Kiste» fahrbar gemacht, die Fahr- und Lenkachse wurden montiert. Dazu werden spezielle Montageräder verwendet, die erst nach der Malerei und Endkontrolle gegen die neuen, serienmässigen Räder getauscht werden. Der Dreschkorb, die Hordenschüttler, die Siebe, die Dreschtrommel und die Elevatoren werden eingebaut. Nach dem Einzugskanal und dem Fahrerstand wird von oben das Herz der Maschine, der kräftige Sechszyylinder-Diesel-Motor, an den dafür vorgesehenen Platz gelassen. Zügig aber ruhig arbeiten die Facharbeiter und schon bald wird der erste Probelauf der Maschine vorgenommen. Alle Lager werden auf Seitenschlag geprüft, die Keilriemen werden in ihrer Flucht ausgemessen und vieles andere mehr. Unterdessen werden weitere Teile montiert und schon bald steht die fertige Maschine, aber ohne Balken auf dem Prüfstand. Sie werden nun sagen: «Das ist aber rasch gegangen!» Es geht auch rasch, denn alle 18 Minuten verlässt ein fertiger Drescher das Fliessband, d. h. 30 Stück im Tag oder 9000 Maschinen im Jahr. New Holland fertigt alle von ihnen verkauften Mähdrescher in diesem Werk in Belgien. Davon bleiben nur etwa 5% in Belgien selbst, der Rest wird exportiert. Man findet sie «Rund um die Uhr», das heisst in

Europa wie in Amerika, in Afrika, wie in Asien und Australien. Hier dreschen die «Gelben Brummer» Weizen, Hafer, Roggen und Raps, dort Sonnenblumen und in den Reisanbaugebieten das Hauptnahrungsmittel von Millionen Menschen. Für diese speziellen Einsätze werden die Räder gegen Raupenketten ausgetauscht und sehr oft wird auf den Fahrerstand eine vollklimatisierte Kabine gesetzt. Ueber die Technik der in Zedelgem gefertigten Maschinen will ich keine grossen Worte verlieren, aber eines ist uns allen aufgefallen: dank der Zugehörigkeit zum Sperry-Rand-Konzern ist es Clayton möglich, mit der Forschung immer an der Spitze Schritt zu halten. Dazu kommt noch, dass es in einem Werk, das nur einen Maschinentyp baut, einfacher ist die nötigen Aufwendungen für die Forschung und Entwicklung zu tätigen.

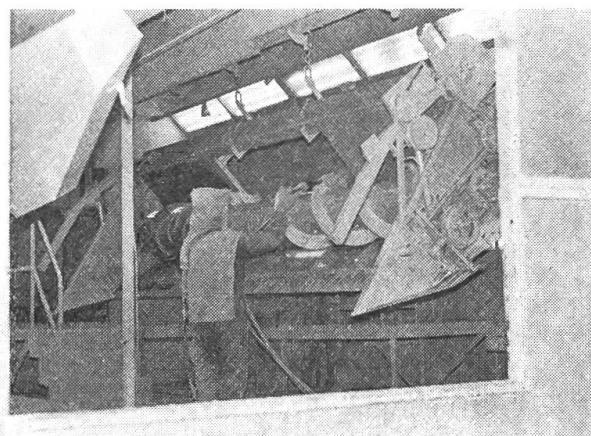


Abb. 4: In der Spritzkabine.

Selbstverständlich kam auch die Reklame für die andern Landmaschinen der New Holland-Gruppe nicht zu kurz, aber wir wollten ja den Bau der Mähdrescher verfolgen. Nachdem sich dann die Exkursionsteilnehmer nach Lust und Laune in der Service-Schule auf, unter und zum Teil in den dort ausgestellten Mähdreschern getummelt hatten, wurden wir in die nahe Stadt Brügge zum Mittagessen gefahren. Brügge, das Venedig des Nordens, ist auf alle Fälle selbst eine Reise wert und ich bin sicher, dass noch der eine oder andere Teilnehmer in den Sommermonaten Brügge einen Besuch abstattet. Nach einer Stadtrundfahrt und anschliessender Stadtbesichtigung auf eigene Faust, rückte bereits die Stunde der Abfahrt heran. Nachdem auf

dem Flughafen der Zoll passiert war, erstanden diejenigen Teilnehmer, die noch belgische Francs besassen, im «Free Shop» ihren Anteil an zollfreien Waren. Der Heimflug war bedeutend unruhiger, da sich innerhalb der zwei Tage eine bedeutende Wetterverschlechterung vollzogen hatte. In Ostende regnete es Bindfäden und der Westwind steigerte sich gegen Sturm. Dies führte dann vermutlich auch dazu, dass einige der grossen Gesangskünstler bis Kloten luftkrank wurden. Dort gab es dann für einige der Einkäufer zollfreier Waren noch böse Ueberraschungen, die aber den sehr guten Ein-

druck und das schöne Erlebnis dieser Exkursion nicht zu trüben vermochten. Solche Reisen sind für alle Beteiligten sehr lehrreich, da sich dabei Möglichkeiten bieten, Kontakte über die Grenzen des eigenen Hofes hinaus zu knüpfen. Ebenfalls bin ich sicher, dass jeder, der mit seinem Beruf als Bauer unzufrieden ist, gerne seine eigene harte Arbeit in Kauf nimmt, nachdem er gesehen hat, wie die Arbeiter am Fliessband acht Stunden im Tag angespannt arbeiten.

(pksw)

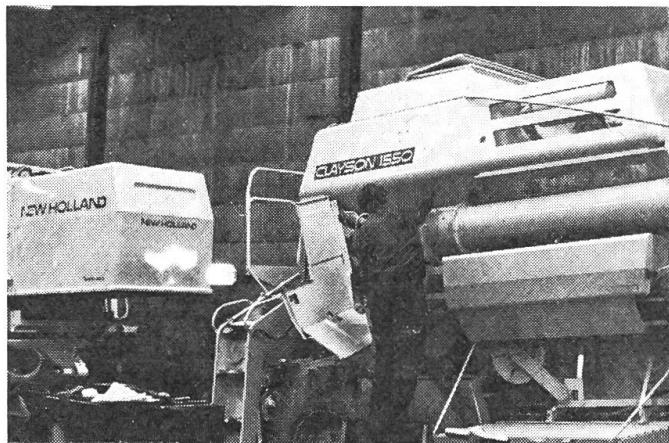


Abb. 5: Fliessband-Montage ... und



Abb. 6: ... einige Wochen später die Maschine bei der Arbeit.

Was passt mir? – Was passt mir nicht?

In der Nummer 1/72 forderte ich die Leser auf, mir offen zu schreiben, was ihnen an unserer Zeitschrift nicht gefällt. Zwei Leser aus dem Thurgau beanstandeten hierauf in der Nr. 4/72 den uneinheitlich gefärbten Umschlag. Ein Leser aus dem Bernbiet unterstützte nachträglich diese Ansicht. Er meint, ein farbiger Umschlag sei lediglich für Sondernummern geeignet.

Ich danke für diese Meinungsäusserungen. Da anzunehmen ist, die übrigen 40 000 Leser seien mit den verschiedenen Farben einverstanden (sonst hätten sie ja auch geschrieben!?), ändere ich daran vorderhand nichts. Weil sich die Druckerei

auf längere Sicht eindecken muss, wäre eine sofortige Änderung übrigens auch nicht möglich. Ich habe seinerzeit die Verschiedenfarbigkeit gewählt, weil man an einem Kurs für Fachpresse-Redaktoren gesagt hatte, die Zukunft gehöre den Farben. Da wir uns einen mehrfarbigen Druck finanziell nicht leisten können, habe ich den Ausweg über den farbigen Umschlag gewählt. Im übrigen sollte jede Nummer einer Zeitschrift für den Leser eine Ueberraschung sein. Wir versuchen, es wenigstens äusserlich zu sein. Schliesslich wären wir Männer auch nicht zufrieden, wenn unsere Frau immer im gleichen Rock ausginge ... oder?

R. Piller