

Litteratur.

Statens Redskabsprøver. 103. beretning. (1950).
Prøver med landbrugsvogne. En orienterende
forundersøgelse.

Statens Redskabsprøver. 107. beretning. (1951).
Prøver med landbrugsvogne. Beskrivelse og be-
dømmelse af enkelte fabrikater.
August Bangs forlag, København.

Af de opfindelser, der er gjort inden for vor tidsregning, må gummihjulet med luftslange regnes for et af de mest betydende for det praktiske liv. I betragtning af, at det første luftfyldte gummihjul så dagens lys i 1888 (Dunlop), er det uforståeligt, at dansk landbrug — som er vort lands største transportvirksomhed — ikke for længst har taget dette hjul i brug til sine vogne.

Først efter sidste verdenskrigs ophør øgedes interessen stærkt for gummihjul til landbrugets vogne, og samtidig fulgte kravet om en ny vogntype. Det er ikke alene til traktorbrug, at den nye gummihjulsvoan med en større bæreevne er fordelagtigst at bruge. Det er fuldt ud lige så påkrævet med en sådan vogn til hestetræk, fordi hestene derved kan trække den dobbelte byrde af det, de kan trække på en kassevoan. Hvad undgås der ikke af unødigt tidsspilde!

Efter krigen er der kommet et væld af nye vogne på markedet, og det kan for den menige landmand være vanskeligt at vælge den rigtige vogn, der passer netop til hans brug. Det er ikke alene vognens ydre fremtoning, der kan afgøre valget. Selve konstruktionsmåden og det anvendte materiales kvalitet er de vigtigste faktorer, der bestemmer vognens egnethed til de forskellige gårdes behov.

Som en vejledning i dette spørgsmål tjener de to udkomne beretninger. Nr. 103, som udkom i 1950, omfatter en rede-

gørelse for den foreløbige undersøgelse og afprøvning af henved 150 vogne af dansk eller udenlandsk oprindelse. Disse undersøgelser stod på i årene 1947—1949, og i denne periode var flere af vognene under stærk udvikling. Nødvendigheden og værdien af disse prøver under Statens Redskabsprøver fremgår deraf, at for enkelte udenlandske vognes vedkommende var udfaldet af prøven af en sådan karakter, at importen blev standset. På grundlag af de orienterende forundersøgelser er der i 103. beretning gjort rede for de krav, der må stilles til en landbrugsvogn, såsom ladets form, dets opbygning og placering på undervognen, dets stabilitet og bæreevne. På lignende måde stilles kravene til undervognens konstruktion, til forvognen når denne er underdrejelig eller med automobilstyr, hjulafstanden, hjulnav, bremses o. s. v. Beretningen er forsynet med gode billeder til alt det omtalte. I hele sin udformning er 103. beretning en anvisning på, hvordan en vogn bør bygges, og som sådan har den mere bud til vognfabrikanterne end til køberne af vognene. Men for den teknisk interesserede landmand er beretningen meget belærende udi vognbygningens kunst.

Af større interesse for den købende landmand er dog 107. beretning, udgivet 1951. Den er en fortsættelse af 103. beretning og giver en udtømmende beskrivelse og bedømmelse af et udvalg af de afprøvede vogne. Den omfatter både hestevogne, traktorvogne og kombinerede heste- og traktorvogne. Ialt omtales 20 landbrugsvogne og 1 stk. 3-hjulet vogn til sprøjtning og frugttransport. Beskrivelsen af vognene er ordnet i henhold til konstruktionen af forvognen.

A) 15 vogne med akseltapdrejning (automobilstyr), og af disse havde de 10 vogne langvogn, medens de 5 havde ladets faste vanger som forbindelse mellem for- og bagvogn.

B) 3 vogne med centrumdrejning (underdrejelig) og heraf 1 med langvogn, 2 med fast lad.

C) 2 stk. enakslede vogne.

Inden for hvert afsnit er vognene omtalt i alfabetisk orden og altså ikke efter særlige fortjenester.

Indledningsvis er der en firmafortegnelse og dernæst en

tabel med hovedmålene for de omtalte vogne, såsom ladets mål, dækstørrelse, sporvidde, akselafstand, vendediameter, vognens vægt m. m.

Så følger omtalen af de enkelte vogne. Læseren får at vide, hvor vognen er fabrikeret, om den er godkendt til indregistrering, dens bæreevne og egenvægt. Der gøres udførligt rede for undervognens og ladets konstruktion, styretøjet, bremserne o. s. v. Dernæst omtales prøvens udførelse og til slut en bedømmelse af vognen, hvor der både roses og kritiseres. Kort sagt: Man får alle tænkelige oplysninger om hver vogn.

Da jeg satte mig til at læse 107. beretning, var det med forventning om, at når jeg var færdig med den, så vidste jeg, hvilken vogn der var den fuldkomne landbrugsvogn. Ak — intet er fuldkomment i denne syndige verden, ej heller landbrugsvognene i 107. beretning. Een har for spinkelt drejetøj, en anden savner smøreanordninger ved flere ledforbindelser. Een har for dårligt afbalanceret lad, en anden har for kompliceret høstudstyr. Een af vognene har træktappen til bugsering af vogn eller redskaber anbragt 80 cm fra bagkanten af ladet, medens de fleste andre vogne har deres træktap siddende ca. 60 cm fra denne. Mon de gode vognfabrikanter har prøvet at koble to vogne sammen en efterårsdag, hvor vejene er godt fedtede og med dybe hjulspor?

Hvorfor skal kuskene ned i pløret for at hægte vognene sammen, når en enkelt fabrikant har kunnet placere sin vogns træktap kun 10 cm fra bagkanten. Een vogn har 9 cm åbning mellem ladet og bagsmækken, når denne er udfældet i vandret stilling, medens flere af de andre vogne har fra 5 til 7 cm lysning mellem bagsmæk og lad. Hvad kan der ikke nå at falde ned af det transporterede materiale, inden man når at få skovlet fra. Og dog kan denne ulempe undgås, for en af vognenes bagsmæk er sådan ophængt, at der overhovedet ingen åbning er, når den lægges ud i vandret stilling. Men lad gå med, at der er en lille åbning. Men at en fabrikant laver sin vogns bagsmæk, så den i udfældet stilling er 3 cm *under* vognbunden, det er utilgiveligt. Ikke af onskabsfuldhed, men som praktisk undervisning i en bagsmæks rette pla-