

Zeitschrift: Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 1 (1938)

Heft: 4

Artikel: Die bisherige Tätigkeit des Schweiz. Traktorverbandes [Fortsetzung] = L'activité de l'Association suisse de propriétaire de tracteurs jusqu'à présent

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1049141>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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

Disziplin der Mitglieder und williger Unterstützung durch die Sektionsgeschäftsführer möglich sein, das sehr umfassende Programm in befriedigender Weise verwirklichen zu können. Das Zentralsekretariat und der Zentralvorstand wer-

den es ihrerseits nicht an tätiger Mithilfe fehlen lassen und wünschen dem Techn. Dienst und seinem Leiter, den Sektionsgeschäftsführern, den Sektionsvorständen und allen Mitgliedern eine glückhafte Fahrt im Jahre 1939! A. S.-r.

Die bisherige Tätigkeit des Schweiz. Traktorverbandes

L'Activité de l'Association suisse de propriétaire de tracteurs jusqu'à présent

2. Fortsetzung.

Schon seit längerer Zeit beschäftigt sich das Zentralsekretariat auch mit dem Studium der Frage nach einer geeigneten Rechtsschutzversicherung für landw. Betriebe unter Einschluss des Risikos aus der Haltung von Motorfahrzeugen. Es ist aber bisher noch nicht gelungen, eine den Zentralvorstand befriedigende Offerte zu erlangen.

Von grosser Bedeutung für qualitativ befriedigende Belieferung unserer Mitglieder ist das Abkommen des Schweiz. Traktorverbandes mit der EMPA, betr. die Nachuntersuchung von Brennstoffen und Oelen. Diese kann und soll für beanstandete Lieferungen stets in Anspruch genommen werden. Sämtliche für die Lieferung von Brennstoffen oder Oelen an unsere Mitglieder in Frage kommenden Gesellschaften haben sich verpflichtet, die Durchschnittsanalysen für die durch ihre Depositäre an unsere Mitglieder zu liefernden Brennstoffe und Oele bei der *Eidg. Materialprüfungsanstalt, Abteilung für techn. Chemie und Brennstoffe, in Zürich*, zwecks Kontrollmöglichkeit zu deponieren. Sowohl die Sektionen als auch die Mitglieder haben also jederzeit Gelegenheit, sich durch Kontrollanalysen über die musterkonforme Lieferung zu vergewissern. Zu diesem Zwecke ist ein nach den Vorschriften für die Probenahme gezogenes Muster unter Angabe der Bezugsquelle und der genauen Bezeichnung der bestellten Ware an die obige Adresse einzusenden mit der Bemerkung, dass es sich um eine *Kontrollanalyse auf Grund eines deponierten Musters der betreffenden Gesellschaft, der die Lieferfirma angehört*, handelt. Die Kosten betragen je Untersuchung Franken 10.—. Ist die Lieferung zu beanstanden, so sind diese durch den Lieferanten zu bezahlen. Ist sie in Ordnung, so übernimmt wie bisher der Verband die Hälfte und die andere Hälfte ist durch das Mitglied oder die Sektion zu tragen. Gutscheine für die Untersuchung, sowie auch Vorschriften für die Probenahme sind durch das Zentralsekretariat oder durch die Geschäftsführer der Sektionen erhältlich.

Ziemlich viel Arbeit verursachte zeitweise auch das Studium der Akten betr. die Bestrebungen der verschiedenen am Strassenverkehr (Schweiz. Strassenverkehrsliga, Via Vita, Treuhandverband des Autotransportgewerbes: TAG) und am Brennstoffkonsum (C. I. A.) interessierten Verbände. Wir verfolgen deren Arbeiten als

Mitglied zur Wahrung der Interessen der Traktorbesitzer. Es sind dabei schon wiederholt auch ziemlich tief gehende Meinungsverschiedenheiten zutage getreten, deren Abklärung wir uns angelegen sein lassen.

Und endlich muss hier auch noch die Vertretung der Interessen unserer Mitglieder bei Streitigkeiten irgendwelcher Art erwähnt werden. Diese Beanspruchung ist heute ziemlich gross und das Bedürfnis nach Garantiekontrollen und Expertisen durch seinen speziellen technischen Dienst ist zu einem unausweichlichen Bedürfnis geworden, indem sich die meisten Differenzen in persönlichem Kontakt mit beiden Kontrahenten meist rascher und befriedigender regeln lassen als auf brieflichem Wege.

Der Zentralverband darf also mit Befriedigung auf seine Arbeit zur Erfüllung seiner Verpflichtungen aus Art. 2b der Statuten zurückblicken und ist gewillt, dieser Hauptaufgabe auch in Zukunft mit besten Kräften nachzukommen.

c) «Erleichterung des Bezuges der Brennstoffe und der Ersatzteile durch Abschluss von Lieferungsverträgen usw.» Dieser Forderung sind wir im Laufe der Jahre durch den Abschluss einer ganzen Reihe von Lieferungsverträgen für den Bezug von Traktoren und Ersatzteilen, für Kugellager, Pneus, Tankanlagen, etc. nachgekommen. Die betreffenden Firmen sind jeweils in der Allg. Orientierung unseren Mitgliedern zur Kenntnis gebracht worden. Von ganz falschen Voraussetzungen ausgehend glaubte sich eine Gruppe von Fabrikanten und Händlern landw. Traktoren durch den Beschluss des Zentralvorstandes betr. die Einführung des Techn. Dienstes auf 1. Jan. 1939 gefährdet und veranlasste die Kündigung vieler Vorzugsabkommen per Ende Juni 1939. Der Techn. Dienst wird daher alle bisherigen Abkommen einer Revision unterziehen und diese neu ordnen. Diejenigen geeigneten Firmen, welche dem Aufbau und der Organisation eines rationalen Traktorbetriebes durch den Abschluss neuer Verträge in ihrem eigenen Interesse Vorschub leisten helfen, werden im «Traktor» fortlaufend den Mitgliedern bekanntgegeben und zur Berücksichtigung empfohlen werden. Wir sind überzeugt, dass sich der durch die erwähnte Händlergruppe ohne Begrüssung des Schweiz. Traktorverbandes gegen die Interessen des Traktorbesitzers gerichtete Beschluss von selbst erledigen wird, denn die Fabrikanten und Händler werden wohl letzten Endes auf die Traktorbe-

Bei grosser Kälte

darin denken, dass der Kühler oft zu stark kühlt. Der Motor kommt dann nicht auf genügende Temperatur, das Petrol wird nicht vollständig vergast bzw. verbrannt und ein grosser Teil desselben gelangt in das Motoröl. Abhilfe: Kühler beim Fahren z. Teil verdecken.

sitzer angewiesen sein und nicht umgekehrt. Vorläufig gelten alle bisherigen Verträge noch und die aus der Allg. Orientierung ersichtlichen Firmen sind verpflichtet, bei Bestellung mittelst rotem Bestellschein die vereinbarten Rabatte zu gewähren. *Die roten Bestellscheine sind für alle*

Bestellungen zu verwenden, da alle Vertragslieferanten nur auf Grund dieser berechtigt und verpflichtet sind, die vertraglich vereinbarten Spezialrabatte einzuräumen.

(Fortsetzung folgt.)

Aus der Praxis der Traktorbesitzer

La pratique du tracteur

Fehler in der Wartung

Es ist vorgekommen, dass sich der Besitzer eines Vevey-Diesels auf die Empfehlung eines Ölreisenden hin für den Getriebekasten seiner Maschine handelsübliches *Getriebeöl* kaufte. Das ist eine gefährliche Sache. Die Schmierung des Getriebes im Vevey-Diesel unterscheidet sich grundsätzlich von der herkömmlichen. Bisher wurden die Getriebe allgemein durch einen *Oelsumpf* geschmiert. Damit dabei das Öl noch in befriedigenden Ausmasse gearbeitet wird und eine ausreichende Schmierung erfolgt, muss eine relativ zähflüssige Qualität verwendet werden. (4—5 ° Engler bei 100 ° C.) Der Oelsumpf hat die Nachteile, dass sich das Getriebe schwer schaltet, solange das Öl kalt ist, und das beim Fahren längs des Hangs an den Achsschenkeln Öl ausfließt, wenn die Dichtung nicht mehr einwandfrei ist oder wenn das Lager auch nur geringes Spiel aufweist.

Um diesen Schwierigkeiten auszuweichen, ist beim Vevey-Diesel der Oelsumpf tiefer gelegt und eine *Oelpumpe eingebaut*, die das Öl aus verschiedenen Düsen gegen die Zahnräder und Lagerstellen spritzt. Deshalb muss bei dieser Maschine im Getriebekasten ein *dünnflüssigeres Öl verwendet werden, nämlich das gleiche wie im Motor* (Viskosität 10-12 ° Engler bei 50 ° C). Das hat den Vorteil, dass der Traktorbesitzer eine Oelsorte weniger auf Vorrat halten muss.

Die Verwendung dickflüssigen Oels im Getriebe des Vevey-Diesels ist gefährlich, weil dieses durch die Pumpe bei niedrigen Temperaturen nicht angesogen wird, und in der Folge der Oelmangel zu Schäden führen kann.

Der Motor des Vevey-Diesels macht wie jeder andere bei kaltem Wetter auch gewisse *Anlassschwierigkeiten*. In einem Falle ist es vorgekommen, dass diese dadurch zu beheben versucht worden sind, dass man den obern Carter wegschraubte (das geht sehr rasch) und Petrol längs den Kolben hinunterfliessen liess, damit diese leichter gleiten sollten. Das ist ein unkluges u. gefährliches Verfahren. Das Petrol schwemmt den Oelfilm aus den Zylindern und hebt damit die Schmierung auf. Zudem verdünnt das Petrol das Öl im Carter und beeinträchtigt die Schmierfähigkeit.

Bis zu ungefähr 0 ° C springt der CLM.-Motor beim Ankurbeln durch eine Person leicht und sofort an, wie immer. Bei tiefern Temperaturen gibt die Kompression eine ungenügend hohe Lufttemperatur um das eingespritzte Gasöl entzünden zu können. In diesem Fall wird ein *Kessel voll heisses Wasser in den Kühler* gegossen. Sobald dieses den Motor einigermaßen durchwärmt hat, kann der Motor angedreht werden. Es braucht freilich trotzdem mehr Umdrehungen als sonst, bis der Zündpunkt erreicht wird. Da ist es auch zweckmässig, zwei Mann an die Kurbel zu stellen.

I.

Verkehrsunterricht für Führer von Landwirtschaftstraktoren

Règles de circulation pour conducteurs de tracteurs agricoles

Von Jost Elmiger, Kant. Automobilexperte, Luzern

4. Frage: Wie ist die Lenkung zu bedienen? Wie muss im Gefälle gefahren und geschaltet werden.

Antwort: MFV. Art. 50.

Das Loslassen der Lenkvorrichtung während der Fahrt und auf Strassen, deren Gefälle 5 % übersteigt, das Bergabwärtsfahren mit Freilauf, ausgeschalteter Kuppelung oder ausgeschaltetem Getriebe sind untersagt.

Bemerkung: Sehr oft begehen Motorfahrzeugführer die unentschuldbare Unvorsichtigkeit, während der Fahrt die Lenkvorrichtung loszulassen, um irgendwelche Manipulationen (Reparaturen) am Fahrzeug vorzunehmen, welche eben beide Hände in Anspruch neh-

men. Nicht nur die Lenkung des Fahrzeuges ist dadurch restlos vernachlässigt, sondern meistens auch die Bedienung der Bremsen und der Kupplung, da der Führer dabei in den meisten Fällen den Führersitz teilweise oder ganz verlässt. Ueber eventuelle Folgen solcher Fahrakrobatik ist wohl nicht nötig weitere Worte zu verlieren. — Das Fahrzeug ist eben vor dem Gebrauch in Ordnung zu stellen. Niemals darf der Motorfahrzeuglenker, schon wissend, dass an seinem Fahrzeug nicht alles in Ordnung ist, mit gut Glück sich auf die Fahrt begeben. Tritt aber trotz bester Wartung des Fahrzeuges der Fall ein, dass sich während der Fahrt geringe Teile als reparaturbedürftig erweisen,

Begutachtungen

über Reparaturrechnungen sind schwierig. Besser ist bei grösseren Reparaturen einen Kostenvoranschlag zu verlangen und wo nötig um eine Expertise beim T. D. nachzusuchen.