

Aus der Praxis der Traktorbesitzer = La pratique du tracteur

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **1 (1938)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die bisherige Tätigkeit des Schweiz. Traktorverbandes

L'Activité de l'Association suisse

de propriétaire de tracteurs jusqu'à présent

3. Fortsetzung und Schluss.

In diesem Zusammenhang ist es für unsere vielen neuen Mitglieder vielleicht von Interesse, etwas über das erste Betriebsstoffbezugsabkommen des Schweiz. Traktorverbandes vor 13 Jahren mit einer ersten Trustfirma zu vernehmen. Nach Ablauf des ersten Jahres hat sie das Abkommen gekündigt mit der Absicht, den Preis um 2 Rp. zu erhöhen, trotzdem die Gesteuerungskosten franko Grenze keine Aenderung erfahren hatten. Der Traktorverband hat schon damals auch diese Kampfansage aufgenommen und es gelang ihm ohne jedwede Schwierigkeiten, an Stelle eines Gesamtabkommens sofort eine ganze Anzahl regionaler Brennstofflieferungsabkommen zu tätigen und zwar zu Preisen, die teilweise noch 1—2 Rp. niedriger waren als der bisherige. Die betr. Trustfirma war damit auf Jahre hinaus weitgehend ausgeschaltet und hat mit ihrem Vorgehen durch die infolge dieses Vorkommnisses sich rasch bildenden und entwickelnden Sektionen den Interessen des Schweiz. Traktorverbandes also nicht geschadet, sondern nachhaltig genützt.

Im übrigen wird heute der Betriebsstoffbezug auf Grund der eben skizzierten historischen Entwicklung und aus organisatorischen Gründen ausschliesslich durch die Sektionen getätigt. Heute sind die Voraussetzungen für grössere Vereinheitlichung der Bezugsbedingungen im Interesse der Mitglieder vorhanden und es wird eine Aufgabe des Techn. Dienstes sein, diese Möglichkeiten einer Verwirklichung entgegenzuführen.

d) «Aufstellung von Normen für den Traktorbetrieb und die Verwendung zweckdienlicher, für den Traktorzug geeigneter Anhängemaschinen.»

Die Arbeiten der Technischen Kommission in bezug auf diese statutarische Forderung sind sehr vielseitig und es würde zu weit führen, hier in Einzelheiten darüber einzutreten. Erwähnt sei nur, dass die technischen Vorschriften, welche die Zulassung der Autotraktoren zum öffentlichen Verkehr ermöglicht haben, durch unsere Techn. Kommission ausgearbeitet wurden, dass die qualitative Entwicklung der einheimischen Traktorproduktion durch die steten Forderungen dieser Kommission nicht unwesentlich beeinflusst wurde und dass auch das endliche Erscheinen des Dieseltaktors in der Schweiz auf deren Bemühungen zurückzuführen ist.

e) «Organisation eines Technischen Dienstes für die Traktorbesitzer (Technische Kommission, Garantiekontrollen, Traktorrevisionen, Beratung der Traktorbesitzer etc.)»

Dieser Artikel sah früher nur Traktorrevisionen und die Beratung der Traktorbesitzer vor, die sehr weitgehend gepflegt wurde. Er ist an der Delegiertenversammlung vom 20. März 1938 in obigem Sinne erweitert worden. Zu dessen Verwirklichung hat die Technische Kommission bereits am 13. Juli 1938 und der Zentralvorstand in seiner Sitzung vom 27. August 1938 die Herausgabe eines eigenen Verbandsorganes und die Organisation eines Technischen Dienstes auf Neujahr 1939 beschlossen. Ueber dessen Programm und nächstliegende Aufgaben orientieren andere Artikel (s. letzte Nummer). Mit Energie und gutem Willen aller Beteiligten ist es gelungen, beide Ziele zu erreichen und der Zentralvorstand hofft, dass der «Traktor» den Wünschen der Mitglieder entspricht und dass der Technische Dienst sich zur Befriedigung aller unserer Mitglieder auswirken und das seinige zur weiteren blühenden Entwicklung des Schweiz. Traktorverbandes beitragen wird.

A. S.-r.

Aus der Praxis der Traktorbesitzer

La pratique du tracteur

Die Reparatur gerissener Motorblöcke

Es können an den Blöcken 3 Hauptarten von Zylinderrissen entstehen, nämlich Hitze- oder Spannungsrisse, Sprengrisse und als letzte, Risse durch Schläge irgend einer Art.

Spannungsrisse treten öfters auf bei Neukonstruktionen, wobei das Material selbst nicht richtig gewählt oder ungenügend berechnet worden ist. Risse in den Zylindern selbst treten wenig auf. Am meisten bilden sich Hitzerrisse vom Auspuffventilsitz aus nach aussen od. gegen den Zylinder hin. Gehen sie bis in den Zylinder hinein, dann kann nur ein Ausbüchsen Abhilfe schaffen. Hitze-

risse können auch entstehen in der Ventilkammer selbst, diese zu reparieren ist meist erfolglos. Spannungsrisse gibt es aber auch an andern Teilen, besonders dann, wenn ein überhitzter Motor mit kaltem Wasser gekühlt werden will.

Sprengrisse im eigentlichen Sinne wären alle Havarien, die durch das Einfrieren entstehen. Sie wirken sich fast ausschliesslich nach aussen aus. Meistens jedoch können nicht nur Risse am Block oder dem Zylinderkopf konstatiert werden, sondern es werden ganze Stücke herausgesprengt.

Schlagrisse entstehen oft am Zylinderkopf.

Nächste Besuchswochen: Ostschweiz in der Woche vom 5. bis 11. Februar
Mittelland (Bern etc.) „ „ „ „ 12. bis 18. „
des Technischen Dienstes Zentral-Nordschweiz „ „ „ „ 19. bis 25. „

Durch Abbruch des Ventiltellers (z. B. verursacht durch heruntergefallenes Kerzenschräubchen) wird nicht nur der Kolben beschädigt, sondern meistens auch der Zylinderdeckel.

Reparaturverfahren: Diese sind ganz verschieden, je nach Art des Defektes. Soll autogenisch geschweisst werden, so darf dies nur nach Erhitzen des ganzen Blockes geschehen, ansonst wieder andere Spannungsrisse entstehen. In einem solchen Fall wird aber daran erinnert, dass dann die Zylinder ausgeschliffen und mit neuen Kolben versehen werden müssen. Elektr. Schweißen hat nur an gewissen Stellen Erfolg. Ein weiteres Mittel einen Riss wieder zu reparieren ist das sog. Nähen mit Kupfer. Wo dies möglich, ist es eine der sichersten und billigsten Art der Reparatur. Kleinere Risse werden oft mit Wasser-glas verstopft. Dieses Mittel ist jedoch nicht zuverlässig, wenigstens nicht auf lange Dauer. Neuerdings gibt es noch andere Dichtungsmittel

auf dem Markte. Einige davon ergeben sehr gute Resultate. Zylinderköpfe werden am einfachsten erhitzt und geschweisst. Sie sollen jedoch nach dem langsamen Abkühlen abgewickelt werden, um zu konstatieren, ob sie sich nicht verzogen haben, ansonst die Zylinderdichtungen immer wieder hinausgeschlagen werden. Sprengstellen oder Risse am Wassermantel werden entweder genäht mit Kupfer, oder aber, wenn dies möglich ist, mit einem dicken Eisenblech abgedeckt mit entsprechenden möglichst vielen Schräubchen und Dichtungsmaterial.

Oft konstatiert man immer nur Wasser im Oel, kann aber nirgends einen Riss finden. In einem solchen Falle ist es nötig, den Zylinder oder den Deckel unter Druck zu setzen. Der Techn. Dienst ist im Besitze einer kompletten Einrichtung und steht den Mitgliedern, wie auch den Vertragsmechanikern bei Bedarf zur Verfügung. B.

Verkehrsunterricht für Führer von Landwirtschaftstraktoren

Règles de circulation pour conducteurs de tracteurs agricoles

Von Jost Elmiger, Kant. Automobilexperte, Luzern

5. Frage: Wie ist der Verkehr bei Strassen-gabelungen und -kreuzungen geregelt?

Antwort: MFG. Art. 27: Bei Strassengabelungen und -Kreuzungen hat der Führer die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges zu mässigen und einem gleichzeitig von rechts kommenden Motorfahrzeug den Vortritt zu lassen.

Werden bestimmte Strassen als Hauptstrassen gekennzeichnet, so hat das auf der Hauptstrasse verkehrende Motorfahrzeug den Vortritt; das aus der Nebenstrasse kommende Motorfahrzeug hat die Geschwindigkeit zu mässigen.

Kreisschreiben des Eidg. Justiz- und Polizeidepartementes vom 27. März 1934:

Der auf der Hauptstrasse mit Vortrittsrecht verkehrende Motorfahrzeugführer hat den Vortritt vor dem aus der Nebenstrasse kommenden Führer. Dies ist aber nicht so zu verstehen, dass nun der Führer auf der Hauptstrasse fahren darf, ohne Rücksicht zu nehmen auf den aus der Nebenstrasse kommenden Verkehr. Auch für ihn gilt die in Art. 25, Abs. 1, aufgestellte Regel, wonach der Führer sein Fahrzeug ständig beherrschen und auf die Geschwindigkeit den gegebenen Strassen- und Verkehrsverhältnissen anpassen muss. Wohl wird sich der aus der Nebenstrasse einmündende Führer, der entgegen der gesetzlichen Vorschrift seine Geschwindigkeit nicht den Verhältnissen entsprechend mässigt oder gegebenenfalls nicht anhält, um dem auf der Hauptstrasse verkehrenden Motorfahrzeug den Vortritt zu lassen, in erster Linie einer schweren Uebertretung der Verkehrsvorschriften schuldig machen. Doch wird jedenfalls unter gewissen Voraussetzungen auch den Führer des auf der Hauptstrasse verkehrenden Motorfahrzeugs ein

Verschulden treffen, so dann, wenn er sein Vortrittsrecht erzwingt, obschon er das Fahrzeug aus der Nebenstrasse herankommen sieht und mit der Möglichkeit eines Zusammenstosses rechnen muß. Andererseits entbindet bei Strassen, bei denen keine eine Hauptstrasse mit Vortrittsrecht ist, das Vortrittsrecht auch den von rechts kommenden Führer nicht etwa von der nach den besondern örtlichen Verhältnissen gebotenen Sorgfaltspflicht Führer, die aus untergeordneten Einmündungen in eine verkehrsreiche Durchgangsstrasse, die nicht eine Hauptstrasse mit Vortrittsrecht ist, einmünden oder eine solche kreuzen, haben ihre Geschwindigkeit in vermehrter Masse, dem Verhältnis zur Verkehrsbedeutung, Beschaffenheit und Uebersicht der Strassen entsprechend, herabzusetzen und mit ganz besonderer Vorsicht das ihnen zustehende Vortrittsrecht, ohne Erzwingung desselben, anzuwenden. Sie haben sich vorsichtig in den Verkehr einzuschmiegen.

An der Strasse gelegene Hofausfahrten, Garageausfahrten und dergleichen gehören selbstverständlich nicht zu den Strasseneinmündungen mit Vortrittsrecht. Hier muss die Vorsichtspflicht in erster Linie dem die Ausfahrt benützenden Führer überbunden werden.

Das Vortrittsrecht gilt nicht nur für das Motorfahrzeug, sondern auch für den Radfahrer (Art. 30), für Fahrzeuge mit Tierbespannung, Handkarren und Zugwagen (Art. 33), sowie für Reiter und Hüter von Viehherden (Art. 34), und zwar nicht nur zwischen den erwähnten gleichartigen Kategorien von Strassenbenützern, sondern auch zwischen verschiedenartigen.

Weitere Erläuterungen über 5. Frage folgen in nächster Nummer.

In **Revisionswochen** werden 3—4 Traktoren gleichen Typs unter Aufsicht eines Fachmanns demontiert, instand gestellt und montiert unter Beihilfe des Landwirts selbst. Dadurch verringern sich die Kosten bedeutend und die Kenntnisse des Traktorführers werden gefördert.