

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: Verkehrsunterricht für Führer von Landwirtschaftstraktoren [Fortsetzung] = Instruction de circulation pour conducteurs de tracteurs agricoles [suite]

Autor: Elmiger, Jost

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1049385>

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: 17.07.2025

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

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.

so ist, auch um den geringsten Fehler zu beheben, anzuhalten.

Das Bergabwärtsfahren in zu hohen Gängen, mit ausgeschalteter Kupplung oder noch schlimmer mit ausgeschaltetem Getriebe, gehört zu dem gefährlichsten Gebaren der Motorfahrzeugführung. Bei solchem Fahren ist das Motorfahrzeug restlos der Güte seiner Bremsen ausgeliefert. Selbst die beste Bremskonstruktion kann einmal versagen und wehe, wenn das auf der Talfahrt und bei ausgeschaltetem Getriebe eintreten sollte. Das Zurückschalten in irgend einen niedrigeren Gang gelingt in diesem Falle dem besten Führer nicht, da die rasch zunehmende Geschwindigkeit des Fahrzeuges in keinem Verhältnis mehr zu der maximalen Motortourenzahl steht.

Viele Motorfahrzeuglenker sind der irrigen Ansicht, dass das Bergabwärtsfahren ohne eingekuppelt oder ohne einen niedrigeren

Gang eingeschaltet zu haben, den Brennstoffkonsum erheblich reduziere. Dem ist zu entgegnen, dass der Brennstoffverbrauch beim Bergabwärtsfahren mit eingeschaltetem niederen Gang, d. h. mit dem Gang, *der das Fahrzeug von selbst hält*, sehr gering ist, da der Brennstoff bei geschlossener Drosselklappe nur durch die kleinste Vergaseröffnung dem Motor zugeführt wird. Der Brennstoffverbrauch beim Bergabwärtsfahren mit eingeschaltetem entsprechend niederen Gang ist verhältnismässig viel geringer, als der Bremsbelagverbrauch beim verkehrswidrigen Bergabwärtsfahren mit ausgeschaltetem Getriebe. Letzteres Fahren bietet somit nicht nur keinen Vorteil für die Fahrkosten, sondern einen riesigen Nachteil in bezug auf das Gefahrenmoment, wobei nicht nur der Motorfahrzeuglenker mit seinem eigenen Leben spielt, sondern auch mit dem Leben anderer Strassenbenützer.

MITTEILUNGEN DES ZENTRALESEKRETARIATES COMMUNICATIONS DU SECRÉTARIAT CENTRAL

Die ersten Arbeiten des Techn. Dienstes und die Inangsetzung derselben

Erste allgemeine Arbeiten im Monat Januar.

a) Fortsetzung der **Verhandlungen mit den einzelnen Traktorfirmen** zwecks Abschlusses einer Vereinbarung. Es ist zu hoffen, dass seriöse Firmen ihrer Kundschaft auf diesem Wege möglichst weitgehende Konzessionen machen, um mitzuhelfen, den Traktorbetrieb **möglichst billig** zu gestalten. Firmen, die ein solches Vergünstigungsabkommen für ihre Traktorkunden tätigen, werden wir im «Traktor» gerne bekanntgeben. Es wird unsere Arbeit viel erleichtern, wenn jeder Traktorbesitzer selbst bei der Verkäuferfirma dahin tendiert, dass sie mit dem Verband eine Vereinbarung schliesst. Leider sind heute von gewissen Firmen Bestrebungen vorhanden, dem Mitglied die bisher gegebenen finanziellen Vorteile speziell für den Bezug von Ersatzteilen zu entziehen.

b) **Abschluss von Reparaturabkommen** mit verschiedenen bekanntermassen seriös arbeitenden mech. Werkstätten und Garagen, zum Zwecke der Schaffung guter und billiger Reparaturmöglichkeiten in möglichster Nähe von jedem Traktorbesitzer. Dabei ist selbstverständlich, dass auch die Traktorfirmen selbst in dieser Sache begrüsst werden, so dass eine erspriessliche Zusammenarbeit bei beidseitigem gutem Willen durchaus im Bereiche der Möglichkeit liegt. Ueber den Inhalt der Rep.-Abkommen wird im nächsten «Traktor» berichtet.

Wir bitten die Mitglieder, schon jetzt ihren Geschäftsführern Mitteilungen zukommen zu lassen, mit welchen Werkstätten sie bereits verkehrten, wo sie gut, aber auch wo sie schlecht bedient worden sind. Dies wird uns die Arbeit und die Auswahl sehr erleichtern und mit-helfen, die «Guten» herauszufinden. Zur Orientierung sei bemerkt, dass es Traktorfirmen gibt, die diese Rep.-Abkommen bekämpfen, da sie mit dem Reparaturdienst bisher ein gutes Geschäft gemacht haben, das wir ihnen nicht vergönnen, was uns aber nicht von der **Verpflichtung** entbindet für möglichst rationelle Reparaturmöglichkeiten zu sorgen.

c) **Die Besuche der Mitglieder** durch den Leiter des Techn. Dienstes werden vorerst mit Rücksicht auf die starke Verbreitung der Maul- und Klauenseuche nicht generell durchgeführt, sondern finden **nur** dort statt, wo solche gewünscht werden.

Im Prinzip sind alle Beratungen und Unterstützungen für das Mitglied **unentgeltlich mit nachstehenden Ausnahmen und gemäss folgendem Tarif:**

Garantiekontrollen: Fr. 20.— wenn sie vom Mitglied allein, Fr. 30.—, wenn sie von Mitglied und Fabrikant je zur Hälfte getragen werden.

Expertisen: Fr. 10.— bis 20.—.

Grössere Expertisen: nach Zeitaufwand.

Diese Tarifansätze verstehen sich für deren Erledigung gemäss Besuchsplan. Für dringende Fälle ausser Tournee muss ausserdem eine entsprechende Reiseentschädigung in Anrechnung gebracht werden.

Die Ertragnisse werden ausschliesslich zur Finanzierung des T.D. verwendet.

Wie verlangt das Mitglied den Besuch des Leiters des Technischen Dienstes? Alle Mitglieder, die einer Sektion angeschlossen sind, senden **alle Meldungen und Anfragen an den Sektions-Geschäftsführer**. In **dringenden Fällen** kann der Leiter des T.D. durch das Zentralsekretariat **direkt angefordert** werden. Telefon 248 24, Luzern.

Direkte Meldungen an Herrn Beglinger sind zu vermeiden, da er meist unterwegs ist.

Direkte Mitglieder aus andern Gebieten machen ihre Meldungen an das Zentralsekretariat nach Luzern.

Besuchsplan des Technischen Dienstes pro 1939.

Es besteht die Absicht, dass von allen Bearbeitungsgebieten die Anfragen und Pendenzen der Mitglieder in erster Linie erledigt werden sollen. Damit jedes Mitglied weiss, **wann** der Leiter des T.D. in seinem Sektionskreis tätig ist, wurde ein Besuchsplan für das ganze Jahr 1939 aufgestellt. Da die Traktorbesitzer sehr unregelmässig verteilt sind, wurde die deutsche Schweiz, für welche allein der T.D. vorerst in Funktion tritt, in drei Hauptgebiete eingeteilt und zwar: Gebiet I: die Ostschweiz; Gebiet II: das Mittelland und Gebiet III: die Zentral- und Nordschweiz.

Gebiet I: Ostschweiz.

Umschreibung: Die Kantone Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen, Appenzell, Graubünden, Glarus, Lichtenstein und Zürich östlich der Linie Linth, Zürichsee und Strasse Zürich-Kloten-Eglisau exklusive Rafzerfeld.

Traktorführerkurs. Ein solcher ist vorgesehen im Monat März. Das Programm wird enthalten: Maschinenkenntnis, Demontage und Montage, Feldarbeiten, Verkehrskennntnis, Führerprüfung etc. Programme sind Ende Januar erhältlich.