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

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 2 (1939)

Heft: 4

Artikel: Rad und Reif [Schluss]

Autor: Beglinger, H.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1048436

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: 09.12.2025

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

LUZERN, 8. Januar 1940 2. Jahrgang Nr. 4

DER TRAKTOR LE TRACTEUR

Schweiz. Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen Organe Suisse pour le matériel de culture mécanique

Offizielles Organ des Schweizerischen Traktorverbandes Organe officiel de l'Association suisse de Propriétaires de Tracteurs

Erscheint Anfang jeden Monats Red.-Schluß: 1. des Monats Redaktion: Hertensteinstr. 58, Luzern, Tel. 24824 Abonnementspreis: Nichtmitglieder Fr. 4.- jährl.
Administration u. Verlag: Buchdruckerei Schill & Cie., Luzern, Telephon 21073 • **Inserate-Verwaltung:** Schweizer-Annoncen A.-G., Luzern, Tel. 2 12 54, und ihre Filialen • **Insertionspreise:** die einspaltige, 36 mm breite Millimeter-Zeile 10 Cts. Wiederholungen entsprechende Rabatte

Allen unsern Mitgliedern und Lesern entbietet ein herzliches Glückauf zum neuen Jahre

das Zentralsekretariat,
des Schweiz. Traktorverbandes.

Sincers vœux et félicitations pour la nouvelle année à tous nos membres et lecteurs de la part du Secrétariat central de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs.

Rad und Reif (Schluss)

Ungünstige Einwirkungen auf die Pneus

Zusammenfassend sollen hier einige Winke zur Pflege der Pneus gegeben werden:

1. Pneus dürfen nicht lange der prallen Sonne ausgesetzt werden. Gummi und die Leinwandeinlagen werden dadurch brüchig.
2. Wenn die äussere Gummischicht beschädigt ist, diese Stelle sofort vulkanisieren lassen, da eindringendes Wasser, Jauche etc. die Leinwand verdirbt.
3. Den Traktor nicht in einer Oellache stehen lassen, Oel zerstört den Gummi.
4. Bei längerem Stillstand die Maschine oder den Wagen aufbocken.
5. Fahren ohne oder mit zu wenig Luft haben Brüche und Risse der Leinwand zur Folge. Die vorgeschriebenen Drucke möglichst genau einhalten.
6. Verkrümmte und verbeulte Felgen erzeugen Quetschungen und Beschädigungen der Pneuseiten.
7. Das Auffahren auf scharfe Stellen ergibt Leinwandbeschädigungen.
8. Zu hoher Luftdruck bedingt rasche Abnützung der Mittelpartie des Pneus.
9. Bremsen öfters darauf nachprüfen ob sie gleichmässig ziehen, ansonst beim Stoppen der eine Pneu übermässig abgenützt wird.
10. Seitliches Streifen der Pneus an Trottoirrändern, Einfahrten etc., erzeugen äussere und innere Schäden am Pneu.
11. Räder nicht spulen lassen.
12. Von Zeit zu Zeit Rad-Spur überprüfen. Unrichtige Stellung hat eine ungemein rasche Abnützung der Vorderpneus zur Folge.
13. Bei starkem Gefälle und grosser Last, in den kleinen Gängen fahren, damit nicht viel und plötzlich gebremst werden muss.
14. Die Pneus von Zeit zu Zeit abmontieren. Rostige Felgen entrosten.

Wasser-Füllung der Traktor-Hinterpneus

Zur Vermehrung der Adhäsion kann in die Pneus Wasser eingefüllt werden. Dies geschieht vermittels einer speziellen Vorrichtung. Die Pneus werden nur ca. zur Hälfte gefüllt. Dadurch wird ein Mehrgewicht von ca. 100 kg pro Pneu erreicht. Speziell beim arbeiten an starker Halde kann eine Einfüllung in Frage kommen. Durch die Einfüllung erhält das obere Rad mehr Gewicht an der untersten Stelle, wodurch ein Arbeiten noch möglich sein kann, wo sonst ein Schleudern des obern Rades eintreten würde. Schwierig ist hingegen das Entleeren des Wassers im Winter bei Frostgefahr. Ohne Demontage und Herausnahme des Schlauches kann nicht alles Wasser entfernt werden. Die Verwendung von Wasser als Ballast ist für unsere Verhältnisse noch nicht vollständig abgeklärt und es empfiehlt sich deshalb eine gewisse Vorsicht.

Neu-Gummierung (Vulkanisation) der Pneus

Im allgemeinen war man bisher mit Recht sehr skeptisch betr. das sog. Vulkanisieren. Schlechte Erfahrungen mit solchen neugummierten Pneus haben zu dieser Stellungsnahme geführt. Auf alle Fälle ist vor dem Vulkanisieren von alten (im Sinne des Wortes) Pneus zu warnen. Wie oben erwähnt bleibt aber bei Wulstreifen, die nicht mehr erhältlich sind, als letztes nur noch der Ausweg der Aufgummierung. Die Leinwand solcher alter Pneus hält jedoch in der Regel dem starken Erhitzen beim Vulkanisationsvorgang nicht mehr stand. Die Folge ist meist ein baldiges Platzen der Pneus. Die gleichen Erscheinungen zeigen sich bei Peus die in Garagen zusammengekauft werden. Was mit solchen Pneus vorher gegangen ist, weiss niemand. Speziell Lastwagen-

pneus sind oft überlastet gewesen, wurden dabei sehr heiss, wobei die Leinwand sehr leiden musste. Das gleiche trifft zu, wenn solche Pneus im Gebrauch zu wenig gepumpt waren. In der Regel sieht man dem Pneu die durchgemachte Ueberanspruchung nicht einmal an. Nach der Vulkanisation hat man wieder einen schönen Pneu und glaubt, viel Geld gespart zu haben. Die bereits besprochenen Folgen reden dann aber oft eine andere Sprache.

Die landw. Pneus und vorab der grosse Traktorpneu (z.B. 11.25/24) müssen, jedoch was Ueberlastung und Ueberhitzung anbelangt, sehr wenig leiden. Am meisten beansprucht wird die äussere Lauffläche des Pneus. Der Gleitschutz oder das Stollenprofil erzeugt zur Hauptsache die so wichtige Adhäsion für den Traktorpneu. Ist dieses abgenützt, so ist ein solcher Pneu für landw. Zwecke fast unbrauchbar. Dabei ist aber die Leinwand (Plys) in der Regel (wenn beim Fahren vorsichtig vorgegangen worden ist) noch vollständig intakt. Somit kann eine Neugummierung in diesem Falle ohne Bedenken vorgenommen werden. Speziell heute, wo die Traktorpneus stark aufgeschlagen haben, wird eine Neugummierung gegenüber dem Neuankauf eine grosse Ersparnis bringen.

Leider erhielten wir von den Pneufabriken die Antwort, dass sie z. Zeit nicht in der Lage seien, die Vulkanisierung der grossen Pneus durchzuführen. Die schweiz. Firmen sind gegenwärtig sehr beansprucht, auch fehlen die nötigen Formen. Vereinzelt bemühen sich jedoch kleinere Vulkanisierfirmen, auch die grossen Traktorpneus wieder mit einem starken Gleitschutz zu versehen, indem sie mit Teil-Formen der Pneus 40x8 vorgehen. Sobald jedoch ein starker Anfall von Traktorpneus 11.25/24 und grösserer vorhanden ist, werden sich diese Firmen, trotz der grossen Kosten, für die Anschaffung der bezüglichen Formen entschliessen.

Um ein Bild über den derzeitigen Vorrat an abgelaufenen Pneus zu erhalten, wäre eine Mitteilung an das Zentralsekretariat zu empfehlen, damit die nötigen Schritte unternommen werden könnten.

Bei der Neugummierung von kleineren Pneus empfiehlt es sich, die Pneus im Innern zu zeichnen, damit man wieder die eigenen zurückerhält.

H. Beglinger.

Korrektur.

Unter dem Kapitel **Pneudimensionen bezw. Bezeichnungen** ist unter b), letzter Absatz, ein Druckfehler unterlaufen. Dort soll es heissen in Klammer (11,25 × 2,54 cm = 28,6 cm) und nicht = 88,6 cm.

MITTEILUNGEN DES ZENTRALSEKRETARIATES
COMMUNICATIONS DU SECRÉTARIAT CENTRAL

Monatsrapport für Dezember 1939.

Neue Policen: 5.
Total der registrierten Geschäftsvorfälle: 2207.
Eingänge: 1081; Ausgänge: 1126.

Mitglieder: Neuzugänge im Dezember 1939: Sektion Luzern 1, Sektion Zürich 2, direktes Mitglied 1 (Freiburg).

Petrolpreis. Zur Orientierung unserer Mitglieder geben wir hiernach eine Zusammenstellung über die Bewegung des Petrolpreises im Jahre 1939.

1. Jan. 1939:	Zisternenpreis franko Grenze unverzollt per % kg auf	Fr. 12.40
21. April 1939:	Abschlag 50 Cts. per % kg auf	Fr. 11.90
25. Sept. 1939:	Aufschlag um Fr. 1.50 auf	Fr. 13.40
1. Dez. 1939:	Aufschlag um Fr. 4.90 auf	Fr. 18.30

Hiezu kommt in erster Linie der Zuschlag für **Zoll,** Stempel und stat. Gebühr von total **Fr. 3.80 für Reverspetroleum.** Für **Industriepetrol** kommt ein **Mehrzoll** von **Fr. 15.75** dazu, so dass die Gesamtzollbelastung für dasselbe **Fr. 19.75** ausmacht.

Zu diesen Petrolpreisen franko verzollt Grenze kommen dann noch die durch die COSUMA im Einverständnis mit der Eidg. Preiskontrolle festgelegten Frachtzuschläge, die von 10 Cts. bis Fr. 2.50 pro 100 kg variieren, berechnet auf der Einfuhr über die Südgrenze und die Handelsmarge die auf durchschnittlich Fr. 6.— pro 100 kg für die Einzelfasspreise gestiegen ist. Es resultiert daraus, dass gegenwärtig Aargau und Basel, die lange Zeit stark frachtbegünstigt waren, heute die höchsten Petrolpreise haben.

White Spirit. Die Preisdifferenz dieses Brennstoffes gegenüber dem Petroleum hat sich wesentlich erhöht, nämlich von ursprünglich Fr. 1.— bis 1.50 erstmals auf einheitlich Fr. 2.50 ab 25. Sept. 1939 und dann erneut um Fr. 3.70 auf Fr. 6.20 ab 1. Dez. 1939. Trotzdem ist die Preisdifferenz gegenüber dem Benzin, das ab 25. Dezember 1939 bei Fassbezug auf Fr. 68.50 pro 100 kg aufgeschlagen hat, immer noch sehr beträchtlich.

Oelpreise. Leider sind wir heute noch nicht in der Lage, eine Zusammenstellung der Aufschläge auf den von unseren Verbandslieferanten vermittelten Qualitäten geben zu können. Wir werden dies so bald als möglich tun. In Zweifelsfällen oder wenn das Gefühl der Preisüberforderung besteht, wende man sich an das Zentralsekretariat, das gernne bereit ist, Differenzen abzuklären.

Technischer Dienst

Kursbericht über den
III. Traktorführerkurs in Meggen bei Luzern,
vom 7., resp. 11.—23. Dezember 1939.

Wenn der einzelne Traktorkäufer vom Monteur der Fabrik, von der er einen Traktor kauft, unterrichtet, wird so kann sich dieser auf die möglichst rasche Anlernung des Kunden beschränken, vor allem auf die Inbetriebsetzung und das Fahren. Eine nähere Beschreibung und Kenntnis des Motors wird nicht vermittelt. Seriöse Traktorfirmen holen dies anlässlich eines späteren Besuches nach, wenn einmal der Besitzer schon etwas mit der Maschine vertraut ist. Ein Traktorführerkurs hat aber nicht nur die Aufgabe, die Leute im Fahren auf einer einzigen Maschine auszubilden, sondern muss den Teilnehmern weitere Kenntnisse in Maschinenkunde, Mecha-

Erneuerung *der Haftpflichtversicherungspolicen nicht vergessen!*