

<b>Zeitschrift:</b>	Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisierte Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerischer Traktorverband
<b>Band:</b>	2 (1939)
<b>Heft:</b>	7
<b>Rubrik:</b>	Aus der Praxis der Traktorbesitzer = La pratique du tracteur

#### **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:** 13.01.2026

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

lich ist. Anderseits gibt die Erstellung solcher Wagen Arbeit und Verdienst und es werden dabei Werte nutzbar gemacht, die sonst zum grössten Teil verloren gehen würden; denn alte Kraftwagen stehen für diese Zwecke vorläufig genügend zur Verfügung.

Die Ausbreitung des Gummiwagens ist am wirksamsten durch Verbilligung der Anschaffungskosten zu fördern. Auf diesem Gebiete bleibt noch manches zu tun. Preiswerte Gummiwagen für mittlere Betriebe mit geeigneter Tragkraft werden bis jetzt noch sehr wenig gebaut. In den meisten Gegenden ist man auf Kraftwagenumbau angewiesen, wenn man einen Wagen zu erträglichen Preisen haben will. Es wäre notwendig, durch Lieferung einer einheitlichen guten und billigen Achse mit Rädern und Reifen, sowie

durch Ausarbeitung einer zweckmässigen und billigen Bauweise und entsprechende Lieferung von Bauzeichnungen den Dorfschmied in die Lage zu versetzen, mit seinen vorhandenen Einrichtungen diese Gummiwagen preiswert herzustellen.

Die Technische Kommission des Schweiz. Traktorverbandes ist gerne bereit, im Einvernehmen mit dem Schweiz. Schmiede- und Wagnermeisterverband (der ja auch für eisenbereifte Wagen spez. Einheitsräder geschaffen hat) die wünschbaren technischen Daten für 2—3 Einheitstypen festzulegen, gemäss welchen die landwirtschaftl. Maschinenberatungsstelle dann entsprechende Pläne erstellen könnte. Eine solche Normalisierung würde sich bei notwendig werdenden Reparaturen, Auswechselung von Reifen, etc. sicher sehr vorteilhaft auswirken.

M. K.

## AUS DER PRAXIS DER TRAKTORBESITZER

## LA PRATIQUE DU TRACTEUR

### Der Unterschied zwischen White Spirit- oder Petrolgemisch im Traktormotor

Der neue Weltkrieg hat wie der letzte grossen Einfluss auch auf unsere Wirtschaft. Bis heute können wir allerdings mit den Verhältnissen noch zufrieden sein. Abgesehen von einigen Lieferungsstockungen, war es möglich, die Traktoren der ganzen Schweiz mit Betriebsmitteln zu versorgen. Was geändert hat sind die Qualitäten. Bedingt durch die Kriegsorganisation, zielte man auf eine Reduktion der Brennstoffarten hin. Das Programm ging sogar dahin, möglichst nur noch Benzin, Gasöl und Petrol einzuführen. Die Folge war, dass z. B. der White Spirit bald zu fehlen begann. Sogar das Traktor-Petrol fing manchenorts zu mangeln an. So kam es, dass viele Traktoren mit sogenannten Benzinmotoren, in der Folge mit dem schweren Leucht-Petrol unbefriedigend und schlecht liefen. Der Ruf nach einem leicht vergasbaren Brennstoff war deshalb verständlich.

Man musste deshalb dazu übergehen, dem Petrol einen leichter vergasbaren Brennstoff beizumischen, nämlich Benzin. Dies führte jedoch zu einer starken Verteuerung, da das Benzin sehr hoch mit Zoll belastet ist (Fr. 30.80 pro 100 kg). Durch die Beimischung von 25 % Benzin wurde erreicht, daß der Anfangssiedepunkt, beziehungsweise der Beginn der Vergasung nach vorne verlegt wurde. Dies heisst mit andern Worten, dass der Motor nach der Umstellung von Benzin auf Petrol schneller gut arbeitete. Gegenüber White Spirit besteht jedoch trotzdem ein bedeutender Unterschied, indem in einem solchen Gemisch die schwer vergasbaren Teile des Petrols doch in der Mischung vorhanden sind. Während White Spirit einen sogenannten Endsiedepunkt von 200 bis 230 Grad C. besitzt, bedarf es beim Petrol 280 und mehr Grade bis alles vergast ist.

Hieraus geht hervor, dass beim Gemisch wohl schneller umgestellt werden kann, dass aber, um eine 100%ige Verbrennung zu erreichen, der Motor zuerst auf diejenige hohe Temperatur gebracht

werden muss, die dem Endesiedepunkt des Petrols entspricht.

Ein weiterer sehr wichtiger Faktor ist die Art der Zerstäubung des Brennstoffes. Diese soll so stark sein, dass nicht nur ein Brennstoffnebel entsteht, sondern ein Gasgemisch. Der Brennstoffnebel ergibt nur eine schlechte Verbrennung und erzeugt ein starkes Ablaufen des Oelfilms an der Zylinderwand, was weiterhin zu einer starken Verdünnung des Motorenöls führt.

Oft wird versucht, diesen Nachteilen entgegenzutreten durch das Vorwärmung von Luft und Brennstoff. Die Ergebnisse haben jedoch gezeigt, dass dies nicht der richtige Weg ist. Es bedarf im Gegenteil einer Erhitzung des Brennstoffnebels, wodurch dieser in Gasform übergeht. Verschiedene Firmen haben deshalb ihre Vergaser so abgeändert, dass das Dispositiv für die Vorwärmung nicht vor, sondern hinter dem Vergaser angebracht wird und zwar durch Eingießen des nach dem Explosionsraum führenden Ansaugrohrs im Auspuffrohr. Wo dies nicht möglich ist, behilft man sich mit einem speziellen Flansch. Bei voller Belastung des Traktors ist das Kühlwasser des Motors 80—85 Grad C. warm. Dies besagt, dass infolge der Explosionen die innere Motortemperatur so hoch wird, dass das Kühlwasser dadurch die genannte Temperatur annimmt. Umgekehrt gesagt gibt uns also die Temperatur des Kühlwassers einen Anhaltspunkt, wann die für eine vollständige Verbrennung der Treibstoffe genügende Motortemperatur erreicht ist. Folglich wäre es absolut nötig, dass jeder Motor, der mit Benzin in Betrieb gesetzt und nachher auf Petrol etc. umgeschaltet wird, einen Kühlwasser-Thermometer besitzt. Die Anschaffungskosten hiefür und der sich zeigende grössere Benzinverbrauch, machen sich gut bezahlt durch längere Lebensdauer aller Innenteile des Motors, also durch verminderde Reparaturen. Um eine schnellere Erwärmung des Motors zu er-

**Nos primes** pour une assurance complète de la responsabilité civile des tracteurs agricoles sont devenues modèles et resteront toujours les plus attractives. Consultez le tarif.

reichen, ist die Anbringung eines Kühlerrouleaus zu empfehlen.

Bei der Verwendung von sogenanntem Leuchtpetrol in den hochkomprimierten Automobilmotoren zeigt sich oft ein starkes Klopfen (Nageln). Durch die Beimischung von Benzin oder Benzol, welch letzteres eine besonders hohe Klopfestigkeit hat, wird dieser Uebelstand beseitigt. Zu hoch komprimierte Motoren können reguliert werden, durch Verwendung einer dickeren Zy-

linderkopf-Dichtung, also durch Vergrösserung des Explosionsraumes. Für solche Dichtungen wird in neuerer Zeit Aluminium verwendet.

Bringen uns die Kriegswirren noch weitere Verschlechterung der Traktorentreibstoffe, so sollen diese Hinweise auf Erfahrungen der Praxis bezwecken, jedem Traktorbesitzer klar zu machen, dass er vermehrtes Augenmerk auf eine stets richtige Betriebstemperatur und möglichst vollkommene Vergasung legen muss. H. B.

## MITTEILUNGEN DES ZENTRALEKRETARIATES COMMUNICATIONS DU SECRÉTARIAT CENTRAL

### Monatsrapport pro März 1940.

Neue Policen: 9.

Umänderungsanträge: 2.

Total der registrierten Geschäftsvorfälle: 538.

Eingänge: 197, Ausgänge: 341.

**Mitglieder:** Neuzugänge im März 1940: Sektion Basel 1, Luzern 1, Schaffhausen 1, St. Gallen 1, Thurgau 1, Zürich 3, direkte Mitglieder: 1 Kt. Obwalden, 20 Kt. Freiburg, total 29 neue Mitglieder.

### Mitgliederwerbung im Kanton Freiburg.

An die freiburgischen Traktorbesitzer!

Am 18. März 1940 hat Herr A. Reimann seine Werbätigkeit für den Verband im Kanton Freiburg aufgenommen und war in der Lage, uns bereits 20 Anmeldescheine zustellen zu können. Wir danken den neuen Mitgliedern das uns mit ihrem Beitritt bewiesene Vertrauen und bitten sie, unserem Vertreter seine Aufgabe zu erleichtern, indem sie auch ihrerseits die ihnen befreundeten und bekannten Traktorbesitzer ersuchen, unsere Bestrebungen durch Eintritt in den Verband zu unterstützen. Wir werden an die Adressen aller uns im Kt. Freiburg bekannten Traktorbesitzer noch weitere 2 Nummern unseres Verbandsorganes «Der Traktor» zustellen und glauben erwarten zu dürfen, dass dasselbe ihr Interesse finden werde. Wir hoffen, dass jeder Traktorbesitzer Herrn Reimann gut empfangen werde und sich auf Grund der erteilten Auskünfte zum Beitritt entschliessen kann. Herr Reimann besitzt auch eine Inkassovollmacht für den Bezug des Jahresbeitrages von Fr. 10.— pro 1940 (als direktes Mitglied des Zentralverbandes). Der Modus des direkten Inkassos erspart den Neuangemeldeten die Nachnahmespesen und erleichtert in sehr willkommener Weise unsere Werbearbeit.

Aux propriétaires de tracteurs agricoles dans le canton de Fribourg!

Le 18 mars 1940 M. A. Reimann a commencé ses travaux d'enrôlement de nouveaux membres pour notre association dans le canton de Fribourg. Déjà il a pu nous remettre 20 demandes d'admission. Nous remercions sincèrement nos nouveaux membres pour la confiance qu'ils nous témoignent. Nous les prions de faciliter la tâche de notre représentant en lui donnant les adresses de leurs amis et connaissances possédant un tracteur. Monsieur Reimann saura expliquer à eux aussi les avantages d'une adhésion à notre association. Un rassemblement énergique de tous les propriétaires de tracteurs est la meilleure base pour un travail efficace de l'association envers la réalisation de ses buts statutaires, sur lesquels vous trouverez des informations précises dans le No. 6 du «Tracteur».

Dès qu'il y aura au moins 100 membres directs dans le canton de Fribourg nous convoquerons tous les propriétaires de tracteurs dans le canton pour une assemblée, qui décidera sur la fondation d'une propre section de notre association.

La possibilité d'organiser des cours de tracteurs

existe déjà maintenant et notre service technique est prêt de donner suite à des demandes pareilles.

Nous prions donc les propriétaires de tracteurs dans le canton de Fribourg d'accorder bonne réception à M. Reimann, de bien vouloir lui vouer quelques instants d'attention et de joindre nos rangs.

M. Reimann est autorisé d'encaisser la cotisation annuelle de fr. 10.— (pour 1940) pour vous épargner les frais de remboursement et pour nous faciliter les travaux d'enrôlement.

Brennstoffpreise unverändert.

### Technischer Dienst.

Trotz intensiver dienstlicher Inanspruchnahme ist es dem Leiter unseres Technischen Dienstes, Herrn Hptm. H. Beglinger, gelungen, die nachstehenden Traktorkurse durchzuführen oder auf Wunsch der Organisatoren sich an denselben zu betätigen.

**Orientierungskurse der Sektion St. Gallen am 6. März in Gossau und am 7. März 1940 in Lüchingen.** Da sich infolge der ungünstigen Lage des Kantonsgebietes seinerzeit für einen Einführungskurs A zu wenig Teilnehmer gemeldet haben, hat die Sektion zwei eintägige Orientierungskurse organisiert, an welchen zusammen 38 Teilnehmer mitmachten. Da Herr Beglinger infolge dienstlicher Inanspruchnahme nicht ganz den Kursen folgen konnte, hat die Sektion für den praktischen Teil einen Garagisten betraut. Unser Leiter des Technischen Dienstes hat im ersten Teil des Kurses über Zoll- und Versicherungsfragen, sowie über spezielle Kapitel der Zündung und Vergasung referiert. Leider genügen einstige Kurse nicht, um alle Fragen der richtigen Behandlung und Führung landw. Traktoren behandeln zu können.

**Orientierungskurs der Oekonomischen Gesellschaft des Kantons Bern, Amt Burgdorf, am 14. März 1940 in Burgdorf.** Der Kurs wurde von 20 Teilnehmern besucht, worunter eine Tochter. Anhand von Schnittmodellen und 4 Traktoren der Motorfahrzeug-Reparaturabteilung 1 wurde die Arbeitsweise des Motors erklärt, sowie die Inbetriebsetzung der Traktoren demonstriert. Die allgemeine Aussprache wurde rege benutzt. Leider war der Kurs zu kurz, um auf Details einzugehen. Herr Bracher, Landwirt, Grafenscheuren, stellte den Antrag, dass nächsten Winter ein grösserer Kurs durchgeführt werden sollte.

**Motorenkurs für Motorenbesitzer aus Gebirgsgegenden vom 20. und 21. März 1940 in Escholzmatt.** Dieser Kurs wurde vom Bauernverein des Kantons Luzern organisiert und vom Bauernverein Escholzmatt durchgeführt. Er hatte den Zweck, bisherigen Motorbesitzern eine bessere Kenntnis ihrer Maschinen beizubringen und Leuten, die bisher nichts mit Motoren zu tun gehabt haben, über deren Handhabung zu informieren, also um Hilfspersonal für die richtige Behandlung der Motoren heranzubilden. Drei Hilfsinstructoren demonstrierten die Maschinen. Da keine Fahrübungen in Frage kamen, konnte in diesem Kurs mechanisch viel mehr durchge-

## Mehranbau

an Getreide und Hackfrüchten ist Pflicht eines jeden verantwortungsbewussten Traktorbesitzers