



40. Tätigkeitsbericht

des Schweizerischen Traktorverbandes
über die Zeit vom 1. Juli 1965 bis zum 30. Juni 1966

(Die Zahlen in Klammern nach einer Zahl beziehen sich
in der Regel auf das Vorjahr)

1. Allgemeines

Der Bestand an zweiachsigen landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen per 30. September 1965 konnte, wie dies seit 1961 der Fall ist, noch immer nicht durch die kantonalen Strassenverkehrsämter nachgewiesen werden. Die Ergebnisse der eidg. Betriebszählung 1965 sind ebenfalls noch nicht bekannt. So bleibt nichts anderes übrig, als uns mit den Schätzungen zu begnügen, die Herr Dr. Brugger vom Schweizerischen Bauernsekretariat vorgenommen hat.

1960:	48 890	(letzte Zählung per 30. September)
1961:	54 000	(Schätzung per 30. September)
1962:	59 000	(Schätzung per 30. September)
1963:	63 000	(Schätzung per 30. September)
1964:	66 000	(Schätzung per 30. September)
1965:	67 000—68 000	(Schätzung per 30. September)

Den grössten Anteil an den von anfangs Oktober 1964 bis Ende September 1965 in Verkehr gesetzten 3402 (4723) neuen Landwirtschaftstraktoren verzeichnen die Kantone Bern (838), Waadt (366), Aargau (346), Luzern (316) und Freiburg (315). Im Jahre vorher waren es die Kantone Bern (921), Waadt (654), Zürich (480), Freiburg (414), Luzern (414), St. Gallen (347) und Thurgau (387). Da ein bestimmter Prozentsatz alter Traktoren eingetauscht oder ausser Betrieb gesetzt wurde, kann das Total der in Verkehr gesetzten Traktoren nicht einfach zum letztjährigen Bestand hinzugezählt werden. Es dürfte vielleicht noch interessieren, dass vom 1. Oktober 1965 bis zum 31. März 1966 weitere 1798 Traktoren neu in Verkehr gesetzt wurden.

2. Mitgliederbestand

Unsere Sektionen haben vom 1. Juli 1965 bis zum 30. Juni 1966 insgesamt 46 (1667) Mitglieder geworben. Damit ist der Mitgliederbestand von 36 207 auf 36 253 angestiegen. Dem Bruttozuwachs von 271 Mitgliedern stehen 225 Abgänge gegenüber. Mit einer Ausnahme ist der Mitgliederzuwachs seit 1943 nie derart bescheiden ausgefallen. Wir wollen darob den Mut nicht verlieren und annehmen, die Kurve des Mitgliederbestandes werde nach wie vor aufwärts weisen. Es ist allerdings anzunehmen, dass dies für einige Sektionen, deren Einzugsgebiet einer grossen Verstädterung un-

15. Vorsorge im Hinblick auf Versorgungsschwierigkeiten

Die Holzgasversuche gingen während des Berichtsjahres sozusagen ausschliesslich in der Praxis weiter und zwar auf dem Betrieb des Hrn. Lambert Moos in Schongau. Vertreter der eidgenössischen Behörden, der Schweiz. Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe (SGSM) und unserer Techn. Kommission I konnten sich am 1. Juni 1966, anlässlich einer Vorführung, über das gute Funktionieren der beiden Traktoren (Hürlimann mit Hürlimann-Motor und Bühler mit Fordmotor) überzeugen. Es wurden mit beiden auf Holzgas umgebauten Traktoren praktische Arbeiten verrichtet, die vom Motor gelegentlich viel Leistung verlangten. So wurde u. a. mit einem Kreisel-Mäher dichtes und hohes Gras gemäht. Trotz der beträchtlichen Fahrgeschwindigkeit bis zu 15 km/h arbeiteten die mit Holzgas/Dieseltreibstoff betriebenen Traktoren einwandfrei und ohne die geringste Störung. Ebenso störungsfrei wurde Heu an Schwaden gelegt, gepresst und geladen.

Herrn Lambert Moos danken wir für die mit dem praktischen Ausprobieren verbundene Mehrarbeit bestens. Mit viel Sachkenntnis, Fingerspitzengefühl, Interesse und gelegentlich mit grosser Geduld verfolgt er die Bewährungsprobe der Holzgas-Traktoren. Als Nachtrag zur letztjährigen Orientierung lassen wir nachstehend einen Kurzbericht über seine weiteren Beobachtungen mit dem umgebauten Bühler-Traktor mit Fordmotor folgen:

«Beim Pflügen

Anfänglich schien es dem Traktorführer mühsam, den mit Gasgenerator- und Filter-Anlage ausgerüsteten Traktor beim Pflügen mit einscharigem Anbaupflug zu lenken. Er gewöhnte sich jedoch rasch an die zusätzliche Belastung der Vorderachse und die weiteren Besonderheiten dieser Traktorausrüstung. Für das Pflügen gibt der Motor genügend Leistung ab. Da diese Arbeit den Motor gleichmässig beansprucht, entwickelt der Generator eine äusserst konstante Gasabgabe. Die stundenlang andauernde gleichmässige Energieabgabe wirkt sich überhaupt sehr günstig auf den Holzgasbetrieb aus. Der in der Regel feuchte Gasfilter wird dabei trocken. Teerbildung ist demnach ausgeschlossen. Bei dieser Arbeit bemerkt der Traktorführer deutlicher als bei jeder andern Arbeit, wie der Stofffilter durch das Ansetzen von Staub nach und nach und immer mehr gasundurchlässig wird. Die Frischluftzufuhr muss immer seltener und spärlicher mittels Luftmischdüse ergänzt werden. Sobald die Anlage sozusagen keine Frischluft mehr benötigt, darf die Filterreinigung nicht mehr hinausgeschoben werden.

Beim Kultivieren

Es war für mich persönlich eine Freude, mit diesem «Gespann» (Holzgastraktor mit angebautem Kultivator) stundenlang auf dem Acker im Kreise herumzufahren. Man musste nur zum Holzeinfüllen anhalten, sonst konnte man immer mit Vollgas fahren. Auf dem Traktor wurde es dabei allerdings heiss. Das Kühlwasserthermometer stieg bis auf 95° C. Nicht selten stieg Dampf aus dem Kühlerüberlaufrohr. Es ist dies darauf zurückzuführen, dass die Luft bereits im Gaskühler heiss wird und nachher noch durch den Wasserkühler strömt. Der Luftventilator weist nur zwei Flügel auf. Durch das Anbringen von 2 oder 4 zusätzlichen Flügeln könnte die Wassertemperatur herabgesetzt werden. Für leichte Arbeiten ist allerdings der Ventilator mit 2 Flügeln vorteilhafter.

Die Geschwindigkeit bei dieser Arbeit betrug rund 5 km/h. Ich versuchte durch plötzliches Umschalten von Holzgas auf Diesel zu fahren. Es war nicht möglich, beim Dieselbetrieb in einem höheren Gang zu fahren. Diese enorme Leistungsabgabe der HG-Anlage ist dem Dauerbetrieb zuzuschreiben.

Beim Holzführen im Winter

Ganz gegenteilige Beobachtungen und Erfahrungen wurden bei dieser Arbeit gemacht. Beispiel: Abfahrt bei einer Aussentemperatur von -10° C. Fahrt in den Wald (20 Minuten). Aufladen von Holz und Verrichten anderer Waldarbeiten (2 Stunden). Heimfahrt (20 Minuten). Holzverbrauch für diese Arbeit: 1—2 Harassen Hackholz. Ich beobachtete, dass bei diesen Arbeiten der Stofffilter feucht wurde und die Teerbildung an der Grenze des Zulässigen war»

Danken möchten wir aber auch Hrn. Prof. R. Tognoni vom Zentralschweizerischen Technikum in Luzern, der ebenfalls die praktischen Versuche leitet und die notwendigen Vergleiche mit den Prüfstandmessungen anstellt. Wegen Arbeitsüberlastung ist es ihm gegenwärtig nicht möglich, hierüber einen Bericht zu schreiben. Wir werden im nächsten Rechenschaftsbericht

darauf zurückkommen. Schliesslich möchten wir nicht unterlassen, den eidgenössischen Behörden für die finanzielle Unterstützung der Versuche bestens zu danken.

Die in den beiden letzten Berichten erwähnten Bemühungen im Hinblick auf das Anlegen vermehrter Treibstoffreserven konnten leider nicht weiter vorangetrieben werden, weil die in Aussicht gestellten Richtlinien über den Gewässerschutz noch nicht vereinheitlicht werden konnten. Es bleibt uns somit nichts anderes übrig, als unsere Mitglieder erneut aufzufordern, Treibstoffreserven für mindestens ein Jahr anzulegen.