

**Oldtimer Schlepperclub
KURPFALZ e.V. (OSCK e.V.)**

Veranstalter der Agri Historica und
der Feldtage Zeutern.

Internes Mitteilungsorgan für die Mitglieder,
Freunde und Gönner des OSCK



AGRI HISTORICA
17. April 2011
FELDTAGE in Zeutern
31. Juli 2011

CLUBINFO Sept. / Okt. 2011

Im Internet präsent unter: www.osck.de
da gibt es die Clubinfo auch in Farbe und zum Ausdrucken

OSCK - Geschäftsstelle, Roland Steiger
St. Martinstr. 13. 74909 Meckesheim

(die Clubinfo wird zusammengesetzt von Roland Steiger)
heute mit 4 Seiten an alle per Post wegen der Einladung
Wichtiges auch im Internet !!

**Helferausflug ins
rhein Hessische Zellertal
und Worms**

am Sonntag, den 02.10.2011

Lasst Euch überraschen !!!

Anmeldung nicht vergessen !

Näheres siehe Einladung unten !!

Nächster Clubabend

am Freitag, den 28.10.2011

ab 19.30 Uhr

**im Schützenhaus Zeutern,
gutes Lokal**

- Essen nach Speisekarte erwünscht -

ab Ortsmitte ausgeschildert

mit Schützenhaus / OSCK

(auch ein Begriff - Udes Unfall-Lokal)

auch hier lasst Euch überraschen !

Liebe OSCK'ler,

Der Sommer neigt sich dem Ende zu, die meisten haben den Urlaub genossen. Der Herbst ist in vollem Gange, die Traubenernte ist dieses Jahr fast drei Wochen früher. Ich selbst muss mich beruflich neu orientieren, durch die Werkschließung von Invista in Östringen verlor ich meinen Arbeitsplatz. Ich bin gerade dabei mich in die Selbstständigkeit zu begeben. Es ist eine turbulente Zeit, darum kamen auch die Clubmitteilungen etwas zu kurz.

Die Feldtage waren ein großer Erfolg, es gab viel gute Resonanz in der Presse und auch persönlich. Das Jahr 2011 war für uns sehr arbeitsreich, im April die AGRI und im Juli die Feldtage. Unsere Helferschar war stets zur Stelle und das soll jetzt auch belohnt werden, nicht nur durch ein herzliches Dankeschön, sondern auch durch unseren bereits seit langem angekündigten Ausflug.

Am Sonntag dem 02. Oktober ist es soweit, wir fahren morgens ins **rhein Hessische Zellertal** und am Nachmittag **nach Worms**, mehr wird noch nicht verraten

Für die Helfer ist der Ausflug zum großen Teil kostenfrei, jeder Helfer kann eine Begleitperson mitnehmen, der Fahrpreis ist für diese Person frei, ebenso für unsere Ehrenmitglieder mit Begleitung. Es besteht die Möglichkeit, dass auch nichthelfende Mitglieder am Ausflug teilnehmen können, diesen erhalten allerdings keine Vergünstigung.

Die Zusteigemöglichkeiten sind wie üblich, um 8.00 Uhr in Mauer, dann in Schatthausen (eventuell Sinsheim), dann Östringen, Zeutern, Stettfeld, Mingolsheim und ca. um 8.45 Uhr Wiesloch.

Anmeldungen umgehend, jedoch bis spätestens Sonntagabend 25.09.11 20.00 Uhr – nur unter 07253 3056 bzw. 0172 7473584.

Euer Kh. Schmitt

Termine: (fett = OSCK-Termine)

25. Sep. Historische Kartoffelernte mit Tag des offenen Schuppens der Dreschgemeinschaft Dühren.

02. Okt. OSCK Helferausflug
siehe Einladung Seite 1

29. – 30. Sep. Bulldog – Messe in den Messehallen in 36304 Alsfeld

28. Okt. OSCK Clubabend in Zeutern im Schützenhaus
siehe Einladung Seite 1 oben rechts

**Kartoffelernte in Dühren** (Bericht v. W.Ernst)

Am 25. September veranstaltet die Dreschgemeinschaft Dühren ihre inzwischen traditionelle „Historische Kartoffelernte“. Dabei werden auf dem Feld neben dem Tabakschuppen, dem Domizil der Dreschgemeinschaft, die Techniken die Kartoffelernte, vom Beginn des Kartoffelanbaus (in der Kurpfalz im 18. Jahrhundert) als mit Karst oder Grabgabel die Kartoffeln aus dem Boden gebuddelt wurden, bis etwa Mitte des vorigen Jahrhunderts als die ersten Kartoffel-Vollerntemaschinen zum Einsatz kamen vorgeführt und vom sachkundigen Vereinssprecher, Karl Mayer, unterhaltsam kommentiert.



Der 1. Vorsitzende der Dreschgemeinschaft, Alexander Speer, der mit seinem Kramer Alleschaffer und dem interessanten Kartoffelroder „System Harder“ im Schlepp eine Reihe Kartoffeln rodet. Der Harder Roder arbeitet mit fünf geführten Grabgabeln die senkrecht in Boden eintauchen, die Kartoffel schonend ausheben und zur Seite ablegen.

Die Vorführungen beginnen um 11, 13 und 15 Uhr. Im Obergeschoss des Tabakschuppen kann auch die umfangreiche Sammlung von historischen landwirtschaftlichen Geräte besichtigt werden, die von Mitgliedern des Verein zusammengetragen wurde. Für gute Verpflegung wird von den Mitgliedern des Vereins im Tabakschuppen und im Biergarten davor gesorgt. besonders zu empfehlen sind Bratkartoffeln mit Spiegeleiern. An der Kaffeetheke werden leckere Kuchen und Torten angeboten.

Eine interessante, abwechslungsreiche aber auch gemütliche Veranstaltung mit viel Gelegenheit zu guten Gesprächen.

Der OSCK wird hier auch in diesem Jahr wieder gut vertreten sein. Erkennungszeichen blaues OSCK T-Shirt.

Ein Beinahe-Unfall (Bericht v. W.Ernst)

Bei einem Schleppertreffen in der Pfalz kam es beinahe zu einem Unfall als ein Schlepper auf einen landwirtschaftlichen Anhänger geladen wurde.

Ein Hanomag R18 wurde leichtsinniger Weise über zwei Gerüstdielen die mit Kanthölzern unterstützt waren auf den Anhänger gefahren. Dabei rutschte eine Stütze weg, die Holzdielen bog sich stark durch, der Schlepper kam dabei in beängstigend Schräglage und drohte abzustürzen. Vier Helfer die das gefährliche Unterfangen, beobachteten griffen beherzt ein, stützten die Diele ab und hoben und schoben den Schlepper auf den Wagen.



Der Hanomag hatte keinen Sicherheitsbügel, der Absturz hätte böse ausgehen können.

Hier auf dem Foto ist der Schlepper wieder einigermaßen im Lot, die Vorderräder stehen auch schon auf dem Anhänger.

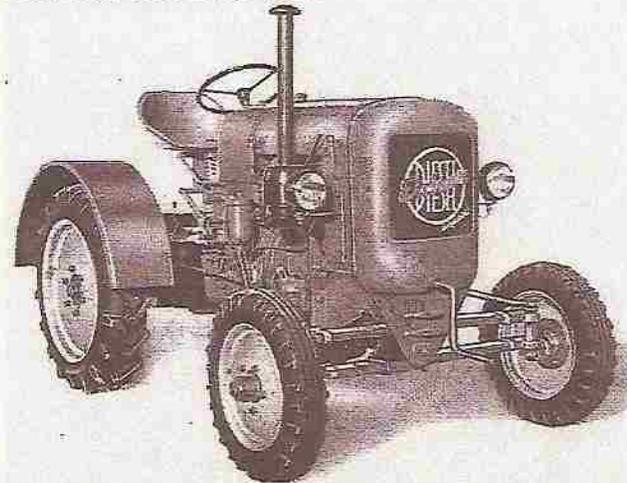
Der vierte Helfer ist hier im Bild nicht gut sichtbar, er ist vom linken Hinterrad des Schleppers verdeckt. Er hat dort die Holzstütze verkeilt.

75 Jahre Eicher (Bericht v. W.Ernst)

Die Brüder Josef und Albert Eicher konstruierten 1936 in ihrer mechanischen Werkstatt in Forsten bei München einen Ackerschlepper in Halbrahmen-Bauweise der mit einem wassergekühlten Deutz Zweizylindermotor, der 20 PS leistete und einem Vierganggetriebe von Prometheus ausgestattet war. Der Schlepper besaß vier gleich große Räder,

Zapfwelle und Riemenscheibe. Als Sonderzubehör gab es eine Seilwinde.

Der Schlepper war auf Anhieb ein Erfolg. 1938 wurde die Serienfertigung aufgenommen. Der Schlepper bekam nun unterschiedlich große Räder und wurde in Blockbauweise hergestellt.



1947 entwickelte Eicher einen luftgekühlten Einzylinder Dieselmotor der 1948 in den Schlepper Typ ED16 eingebaut wurde. Für die Kühlung war rechts am Motor ein Radialgebläse angebaut das über einen Keilriemen angetrieben wurde. Dieses Prinzip der Kühlung wurde auch bei den später gebauten mehrzylinderigen Motoren beibehalten, wobei jeder Zylinder ein eigenes Gebläse hatte und den Schleppern das charakteristische Aussehen verlieh.

Aus Anlass 75 Jahre Eicher veranstalteten die Eicherfreunden Forsten e.V. am 02. Juni in Karlsdorf ein Jubiläumstreffen.

Am 04. und 05. Juni fand in Hausen ein Eicher und Oldtimertreffen statt bei dem auch das Eicherrad vorgeführt wurde. Veranstalter waren die Eicherfreunde Hausen.

Maiausflug

(Bericht v. W.Ernst)

Der obligatorische Ausflug am 01. Mai ins Grüne führte mich in diesem Jahr, bei bestem Feiertagswetter, nach Römerberg bei Speyer in die dortige Rheinaue wo man dem Gesang und dem Schlagen der Nachtigallen und dem Rufen des Kuckuck lauschen konnte. Zufällig fand dort auch ein Oldtimertreffen für Traktoren, Autos und Motorräder statt. Eine schöne interessante Veranstaltung, deren besonderer Reiz in der Vielfalt der Fahrzeuge lag.



Ein besonders schöner Schlepper der Ausstellung war

dieser sehr gut restaurierte Zettelmeyer Typ „Z 2“, Baujahr 1938.

Stellvertretend für die Anzahl schöner Schlepper, Autos und Motorräder soll hier ein Fahrzeug vorgestellt werden.

Dieser rahmenlose Schlepper besitzt einen Deutz-Motor Typ F2 M 414 der mit dem Getriebe verblockt ist.

Der wassergekühlte Zweizylindermotor mit einem Hubraum von 2200 ccm leistet bei 1500 U/min 22 PS. Das Getriebe mit 4 Vorwärts- und einem Rückwärts-Gang wurde von Zettelmeyer selbst gebaut.

Als Sonderzubehör gab es für diesen Schlepper ein geschlossenes Fahrerhaus, Zapfwelle, Riemenscheibe und Seilwinde.



Bei der hier vorgestellten Maschine mit Zwillingbereifung 7.50-20 und Sitzbank handelt es sich um eine Straßenzugmaschine für den Nahverkehr. Im „Traktor Oldtimer Katalog“ wird dieser Schlepper mit 20.000 Euro bewertet.

Die Maschinenfabrik Hubert Zettelmeyer wurde 1908 in Konz bei Trier gegründet wo sie sich mit großem Erfolg der Herstellung von Dampf- und Motor-Straßenwalzen widmete. Von 1935 bis 1952 wurden bei Zettelmeyer in relativ geringer Stückzahl die Schleppertypen „Z 1“ und „Z 2“ gebaut, die beide als Ackerschlepper und Straßenzugmaschinen angeboten wurden.

Das schöne, gut organisierte und gut besuchte Treffen wurde von den Schlepperfreunden Römerberg e.V. veranstaltet. Der Eintritt war frei. Für die Bewirtung war bestens gesorgt. Zum 10 Uhr Vesper gab es sogar bayerische Weißwürste mit süßem Senf. Die Kuchen- und Tortentheke ließ an Qualität und Menge keine Wünsche offen.

Wagenheber für Bauernwagen (Bericht W.Ernst)

Bis etwa Mitte des vorigen Jahrhunderts wurden für die Transporte in der Landwirtschaft einfach Kasten- und Leiterwagen aus Holz benutzt. Die eisenerbereiften Holzspeichenräder dieser Wagen waren mit einfachen Gleitlagern aus Grauguss oder Temporguss ausgebucht, die auf der starren Wagenachse aus Schmiedestahl liefen. Die Lagerungen waren nicht abgedichtet. Wasser und Schmutz konnten ungehindert eindringen wenn nicht genügend Schmierfett in den Lagern war. Die Lager bzw. die Räder hatten keine Schmiernippel oder Fettbuchsen über die man hätte Schmierfett einpressen können.

Zum Abschmieren mussten die Räder von den Achsen abgenommen werden. Dazu war es erforderlich den Wagen an der entsprechenden Stelle etwas anzuheben. Wenn keine Winde oder sonstiges Hebewerkzeug vorhanden war wurde die Deichsel des Wagens abgenommen, unter die Achse neben dem Rad das geschmiert werden sollte geschoben und damit der Wagen angehoben.

Es gab natürlich auch spezielle Wagenheber für Bauernwagen. Unser Mitglied Rudi Zimmermann hat einen solchen Heber hergestellt und bei der diesjährigen „AGRI HISTORICA“ den Besuchern vorgeführt.



Der Heber besteht aus einem Dreifuß an dem oben ein Hebel exzentrisch gelagert ist, am kurzen Ende des Hebels ist ein Holm angebracht der stramm unter die Achse des Wagens geschoben wird. Drückt man nun das lange Ende des Hebels nach unten wird der Wagen angehoben (vorausgesetzt der Wagen ist gegen wegrollen gesichert). Mit einer Gliederkette wird der Hebel arretiert.

Zum Schmieren der Radlager gab es ein besonderes Schmierfett, eine schwarze, zähe, übel riechende Masse die man in der Not auch zum Fetten der derben, genagelten Arbeitsschuhe verwendete.

90 Jahre Lanz Bulldog (Bericht v. W.Ernst)

Dr. Fritz Huber, Chefkonstrukteur der Fa. Heinrich Lanz in Mannheim, hatte zu Anfang der 20er Jahre des vorigen Jahrhunderts den Auftrag einen Stationärmotor zu konstruieren der vor allem in der Landwirtschaft eingesetzt werden sollte. Dr. Fritz Huber hatte bei seinen früheren Arbeitgebern an der Entwicklung von Verbrennungsmotoren mitgearbeitet und dabei auch den Glühkopf-Motor kennen gelernt.

Ein solcher Motor der einfach im Aufbau und sparsam im Verbrauch ist wurde von Dr. Huber konstruiert. 1921 war es soweit die Vorserie des Motors ging in den Testbetrieb. Der wassergekühlte Einzylinder Glühkopfmotor mit einem Hubraum von 6238 ccm und einer Leistung von 12 PS bei 450 U/min war auf ein gusseisernes, fahrbares Gestell montiert, mit dem er, von Pferden gezogen, zum jeweiligen Einsatzort transportiert werden sollte. Die offizielle Bezeichnung für dieses Gerät lautete „HL“ (Huber Lanz). Die Mitarbeiter von Dr. Huber gaben dem Motor, wegen

der Ähnlichkeit mit der englischen Bulldogge, den Namen „Bulldog“

Dieser Name sollte zur weltweit bekannten Marke für alle von Lanz hergestellten Traktoren werden. Bulldog wurde zum Begriff für alle Traktoren und Schlepper unabhängig vom Fabrikat. In Süddeutschland sprechen heute noch viele vom Bulldog wenn sie einen Traktor meinen.

Dr. Huber war mit der geschaffenen Maschine noch nicht zufrieden. Er war der Meinung: es muss doch möglich sein, dass der Stationärmotor das ihn transportierende Fahrgestell selbst antreibt. Durch den Einbau einer Rollenkette von der Kurbelwelle bzw. der Motorkupplung auf eine Zwischenwelle vor der Hinterachse und von hier mit zwei Zahnradpaaren auf die Hinterräder wurde aus dem Stationärmotor mit Fahrgestell ein einfaches Fahrzeug. Mit einer Anhängerkupplung versehen konnten mit diesem Gerät, auf ebener Straße, Lasten bis 4 Tonnen gezogen werden.

Obwohl der HL nicht als Traktor oder Zugmaschine sondern als ein „Selbstfahrender Stationärmotor“ gebaut wurde, es war ja kein Schaltgetriebe und kein Differential vorhanden, zum Rückwärtsfahren musste der Motor umgesteuert werden und die Höchstgeschwindigkeit 4,2 km/h betrug, wurde das Gerät besonders im Transportgewerbe eingesetzt. Für die Feldarbeit war der HL oder der 12er Lanz wie er auch genannt wird kaum zu gebrauchen. Die Fahrgeschwindigkeit wurde bald auf 6 oder 8 km/h erhöht.

Wurde der HL als Stationärmotor benutzt musste die Kette für den Fahrantrieb abgenommen werden.

Der HL Bulldog wurde von 1921 bis 1927 in etwa 6000 Exemplaren gebaut.

Der heutige Preis für einen 12er Lanz liegt je nach Erhaltungszustand zwischen 8.000 und 35.000 Euro



Walter Enz mit seinem 12er Lanz mit dem er bei der Wiederholung der Leistungsfahrt von Mannheim nach Berlin, im Juni 1994, teilgenommen hat. 70 Jahre zuvor, im November 1924, wurde von LANZ eine solche Fahrt unternommen um die Robustheit und Leistungsfähigkeit des Bulldog unter Beweis zu stellen.

Das Bild entstand bei einer Veranstaltung der Bulldog und Schlepperfreunde Württemberg.