

# 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. - 18. April 2010

FELDTAGE in Zeutern

**CLUBINFO Aug. 2010**

Im Internet präsent unter: [www.osck.de](http://www.osck.de)  
da gibt es die Clubinfo auch in Farbe und zum Ausdrucken

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

- Termine:** (fett = OSCK-Termine)
- 27. August OSCK Clubabend im KTZ-Heim Bammental-Reilsheim**
29. August 1. Bad Schönborner Oldtimer- + Schlepper- Treffen am Badensee „Äußeres Fischwasser“ in Bad Schönborn Langenbrücken
04. - 05.09. 13. Museumsfest mit Hof und Dreschfest auf dem Hofgut Maxau, an der Rheinbrücke in 76187 Karlsruhe Maxau
04. - 05.09 Wössinger Feldtage des Bulldog-Oldtimer Team Wössingen e.V. - Treffpunkt für Oldtimer, Bulldogs, Geräte, Autos und Motorräder, in 75045 Walzbachtal-Wössingen.
- 11.09. - 12.09. Sägemaschinentreff mit dem OSCK im Technik Museum Sinsheim.**
- 11.09 - 12.09 Bundesentscheid im Leistungspflügen

## Clubabend

**Freitag, 27. August 2010**  
**ab 19.30 Uhr im KTZ-Heim**  
**in Bammental-Reilsheim**

**Themen: Sägemaschinentreffen**  
**Clubabend September und**  
**Interne Feldtage in Zeutern**

**Bibliothek geöffnet !!**

**Es sind noch OSCK T-Shirts da !!**  
**Anprobe und Mitnahme beim**  
**Clubabend Eigenanteil nur 15 €**

*(die Clubinfo wird zusammengesetzt von Roland Steiger)*  
*heute mit 4 Seiten ! Wichtiges auch im Internet !!*

mit Brauchtumsveranstaltung der  
IGHL auf dem Baiersröderhof in 63546  
Hammersbach.

**17.09. - 19.09. Freitagabend OSCK Clubabend und**  
**Interne Feldtage des OSCK in**  
**Zeutern**

18.09. - 19.09. 15. Bergsträßer Schleppertreffen in  
69502 Hemsbach.

25.09. - 26.09. Oldtimer Treffen am Hockenheimring  
am Wochenende der „Hockenheim  
Classics“. Eine Veranstaltung für  
Traktoren, Autos und Motorräder bis  
Baujahr 1979

26. September 11. Historische Kartoffelernte mit Tag  
des offenen Schuppens in Sinsheim-  
Dühren, bei der Dreschgemeinschaft  
Dühren.

30.10. - 31.10. Bulldog Messe in 36304 Alsfeld

**29. Oktober OSCK Clubabend**

## Hallo OSCK'ler,

nachdem wahrscheinlich viele Ihren wohlver-  
dienten Sommerurlaub hinter sich haben, können  
wir wieder voller Tatendrang in unsere Aktivitä-  
ten einsteigen.

Wie bereits mehrfach angekündigt, **veranstalten**  
**wir am 11. + 12. September**, in Zusammenarbeit  
mit dem Technik Museum Sinsheim, unser erstes  
Historisches Sägemaschinen Treffen. (**Es ist kein**  
**Schleppertreffen**). Wir treffen uns am Freitag,  
den 10. Sept. gegen 13.00 Uhr und am Samstag  
um 9.00 Uhr im Innenhof des Museums zu den  
Vorarbeiten des Treffen.

Am Samstagabend ist dann ein gemütliches Zu-

sammensein mit den Teilnehmern und Helfern  
geplant. Es kann im Innenhof, im Vereinszelt,  
übernachtet werden. Feldbetten usw. sind  
mitzubringen.

Die Teilnehmer und Helfer erhalten eine Freikarte  
zum Besuch des Museums, eine Erinnerungs-  
plakette, sowie pro Tag ein Verpflegungsgutschein.

Am Samstagabend werden wir beim Lagerfeuer  
Grillen.

**Dieses Jahr führen wir vom 17.- 19. Sept. wie-**  
**der unsere internen Feldtage in Zeutern durch,**  
**wo dann auch der Clubabend stattfindet.**

Es kann sich dann wieder jeder mit seinem  
Schlepper, mit Pflug, Egge usw. austoben. Auch



hier kann in der mitgebrachten „Unterkunft“ übernachtet werden, für Speis u. Trank ist in gewohnter Weise gesorgt, am Samstagabend mit Lagerfeuer.

Geplante Anreise ist freitags. Samstags u. sonntags kann gepflügt werden, sonntagvormittags kann jeder sein Können im Geschicklichkeitsfahren unter Beweis stellen, für die besten Drei findet eine Siegerehrung statt.

**Für beide Veranstaltungen wird um rege Beteiligung gebeten. Euer Karlheinz Schmitt**

## 1. Treffen von Freunden historischer Sägemaschinen



11. & 12. September 2010 im  
Auto & Technik MUSEUM SINSHEIM  
[www.technik-museum.de](http://www.technik-museum.de)

In Zusammenarbeit mit dem  
Oldtimer- und Schlepperclub Kurpfalz [www.osck.de](http://www.osck.de)



### Der letzte Clubabend (Bericht W.Ernst)

fand bei Fritz Münnich in Schatthausen statt. Nachdem die Fußball Weltmeisterschaft zu Ende war und der Fernseher dadurch uninteressant wurde fanden sich eine stattliche Anzahl Mitglieder in der Halle von Fritz Münnich ein.

Harry Rensch, der zweite Vorsitzende des OSCK, begrüßte die Anwesenden und bedankte sich bei Fritz Münnich für die Einladung auf sein Anwesen Scherbachsiedlung, zur Abhaltung des Juli-Clubabend. Harry berichtete im Rückblick über die Oldtimer Veranstaltung am 11. Juli in Leimen, und in der Vorschau über das Treffen historischer Sägemaschinen im Auto & Technik Museum Sinsheim, das am 11. und 12. September stattfindet.

Ruth Treiber servierte ihren pikanten Wurstsalat der wie immer reißenden Absatz fand.

Werner Gutruf referierte aus dem Stehgreif über die Entwicklung der neuen Schlepper-Serie bei John Deere LANZ im Werk Mannheim, die 1960 den legendären LANZ Bulldog ablöste. Werner Gutruf kam beruflich häufig ins LANZ Werk und hatte auch

Zutritt zur Versuchsabteilung. Werner konnte daher bei seinem Vortrag mit Details aufwarten die allgemein unbekannt sind, so auch über die Entwicklung des Motors für die neue Schlepper-Generation.

Hier ein kurzer, interessanter, geraffter Ausschnitt seines Vortrages: "Bei LANZ konstruierte man für die neuen Schlepper einen Zweitakt Dieselmotor der mit einem Kompressor ausgerüstet wurde um genügend Luft in die Zylinder zu bekommen. In Zusammenarbeit mit der Universität Karlsruhe wurde das 10+3 Getriebe für diese Schlepper entwickelt. Die neuen Schlepper kamen über den Testbetrieb, der auch in Amerika durchgeführt wurde, nicht hinaus. Der Motor war zu laut und war ständig defekt. Das Getriebe funktionierte einwandfrei. John Deere lieferte darauf hin amerikanische Viertakt-Benzinmotoren, die auf Diesel umgebaut den Erwartungen entsprachen. Von der neuen Serie wurden zunächst die Typen 300 und 500 gebaut. Es folgten zwei Jahre später die Typen 100 und 700".

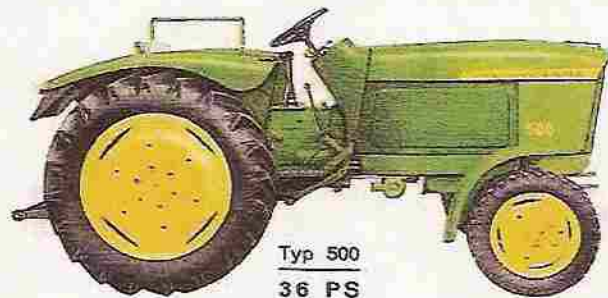
Als Anschauungsmaterial zum Vortrag diente der John Deere LANZ Traktor Typ 700 von Fritz Münnich der inmitten der Halle platziert war.

Für diesen schönen, interessanten Clubabend besten Dank an für die Einladung, Werner Gutruf für den interessanten Vortrag, Ruth Treiber, Andrea Echner und Gerhard Lämmler für die Bewirtung.

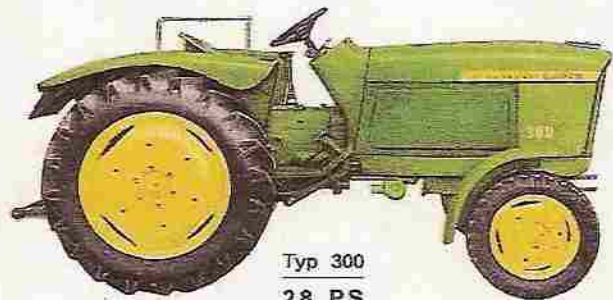
### 50 Jahre John Deere Traktoren aus Mannheim

(Bericht von W. Ernst)

1956 wurde die weltweit bekannte Bulldog Schmiede Heinrich Lanz AG von der amerikanischen Firma John Deere übernommen. Vier Jahre später, im April 1960, verließen die ersten in Mannheim gebauten John Deere Schlepper das Werk im Lindenhof. Am 28. und 29. April 1960 wurden unter dem Motto „Schlepper mit Zukunft“ die beiden Modelle im Mannheimer Rosengarten der Öffentlichkeit vorgestellt.



Typ 500  
36 PS



Typ 300  
28 PS

*Die beiden ersten John Deere Schlepper aus Mannheimer Produktion. Die Abbildung ist einem Prospekt von 1960 entnommen.*



Beide Schleppertypen besaßen den gleichen wassergekühlten, Vierzylinder, Wirbelkammer, Viertakt Diesel-Motor, der im Typ 300 bei 2000 U/min 28 PS und im Typ 500 bei 2400 U/min 36 PS leistete.

Wegen der Leichtbauweise des Motors konnte dieser nicht mit dem Getriebe als selbsttragende Einheit, wie es damals bei anderen Traktor-Herstellern üblich war, verblockt werden. Es wurde daher ein Halbrahmen mit dem Getriebe verschraubt auf dem der Motor platziert und auch die Vorderachse befestigt wurde. Der Motor wurde, um Erschütterungen abzufangen, auf Gummipuffer gesetzt was ihm den Namen Wackelmotor einbrachte.

Der Antrieb von der Motorkupplung zum Getriebe erfolgte über eine kurze Kardanwelle. Das Getriebe hatte 10 Vorwärts und 3 Rückwärtsgänge.

Trotz ihrer vielen Vorzüge hatten die beiden „John Deere LANZ“ Modelle auf dem Deutschen Markt erhebliche Anlaufschwierigkeiten

1964 wurden die beiden Traktor Modelle der Null-Serie von der Zehner Serie abgelöst. Der Typ 310 hatte nun 32 PS, der 510 konnte 40 PS aufweisen. Hier wurde nun ein echter Traktor-Motor eingesetzt. Der wassergekühlte, Dreizylinder, Viertakt Diesel mit Direkteinspritzung leistete bei 1950 U/min 32 PS und bei 2400 U/min 40 PS. Dieser Motor konnte nun mit dem Getriebe selbsttragend verblockt werden.

Heute sind die John Deere Werke Mannheim mit 3000 Mitarbeitern Deutschlands größter Hersteller landwirtschaftlicher Traktoren. Das Produktions-Programm umfasst 45 verschiedene Basismodelle von 80 – 203 PS.

Im erfolgreichsten Jahr 2008 wurden 45800 Traktoren produziert.

## Die Ecke für den Stationärmotor

(Bericht von W. Ernst)

### Der Horex Columbus Motor

Bei dem Namen Horex denkt man unwillkürlich an schöne qualitativ sehr gute Motorräder.

Unter dem Namen Horex Columbus wurden in der Zeit von 1928 bis 1939 im Horex Columbus Werk KG in Bad Homburg auch luftgekühlte, Viertakt-Benzin-Stationär-Motoren gebaut. Es handelte sich dabei um den Typ H1M mit einem Hubraum von 500 ccm und einer Leistung von 8 PS, sowie den Typ J1M mit 600 ccm und 12 PS



Der hier abgebildete Horex Columbus J1M auf einem Original Transportkarren montiert, mit einem

zweistufigen Flachriemen Vorgelege war besonders für den Einsatz in der Landwirtschaft gedacht.

Beide Typen der Columbus Motoren wurden auch in Einachsschleppern, Gartenfräsen und gezogenen Mähmaschinen zum Antrieb des Mähmessers eingesetzt.



An der kompakten Leichtbauweise und der hohen Drehzahl von über 3000 U/min kann man unschwer die Abstammung vom Motorrad Motor erkennen. Links im Bild das Turbo Luftgebläse für die Kühlung des Motors. Zwischen Motor und

Gebläse befindet sich die doppelte Keilriemenscheibe für den Antrieb von Geräten. Zum Auflegen und Abnehmen der Keilriemen muss das Luftgebläse abmontiert werden.

Die Inbetriebsetzung des Motors erfolgt mit einer Handkurbel und der Betätigung des Dekompresseurs. Der Zündzeitpunkt ist am Zündmagnet auf Start und Betrieb einstellbar.

Der Motor war bei einem Stationärmotorentreffen der Interessengemeinschaft Historische Motoren zu besichtigen.

## Jubiläumstreffen in Mühlhausen

(Bericht von W. Ernst)

Die „Schlepperfreunde Mühlhausen 1995“ feierten am 03. und 04. Juli 2010 das 15 jährige Bestehen Ihres Vereins mit einem Jubiläumstreffen für Schlepper und Oldtimerfahrzeuge.

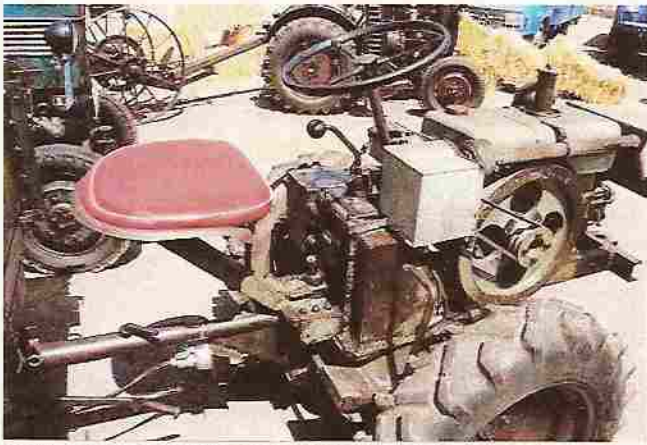
Bei bestem Sommerwetter waren etwa 100 Schlepper, Autos und Motorräder zur Veranstaltung gekommen. Dabei wurde es auf dem Festgelände sehr eng, die Fahrzeuge standen dicht gedrängt und konnten kaum bewegt werden.

Auffallend war, dass im Vergleich mit anderen Traktortreffen viele Weinbergsschlepper zu sehen waren. Der Grund dafür, man befindet sich hier in einem Weinbaugebiet.

Großes Interesse zeigten die Besucher an den Hochglanz lackierten LANZ Glühkopf Bulldogs der Schlepperfreunde Plankstadt. Ein sehr schöner 12er LANZ Bulldog wirkte zwischen den Schleppern aus den 50er – 70er Jahre wie ein Fremdkörper, hatte er doch im Aussehen keine Ähnlichkeit mit diesen Schleppern. Ob es sich um einen original LANZ oder einen Nachbau aus Polen handelte konnte nicht in Erfahrung gebracht werden.

Ein besonderer Schlepper war der Einachser „FAWI“ der Firma Fahrzeugbau Widmann in Waiblingen. Der





Schlepper vom Baujahr 1950 besitzt einen Farymann Dieselmotor mit Verdampfungskühlung der bei einem Hubraum von 766 ccm 8 PS leistet. Das Besondere an diesem Schlepper: er besitzt eine Lenkung die über eine Zahnstange den Schlepper beim Lenken hinter der Achse abknickt. An Stelle des Anhängers kann ein Stützrad an den Schlepper angekoppelt werden, der dann zum Dreirad-Schlepper wird.

Am Sonntag Vormittag wurde um 10 Uhr der „Große Preis vom Kraichgau“ gestartet. Ein Rennen paradox für Oldtimer Traktoren, bei dem der Schlepper gewinnt, der die längste Zeit benötigt um eine abgesteckte Strecke zu durchfahren. Für den OSCK ist Franz Knebel mit seinem 12 pferdigen Bautz bei diesem Rennen gestartet. Hier war Franz nicht der langsamste, er belegte nur den vierten Platz. Sieger wurde ein Unimog mit einem Zusatzgetriebe, der für das durchfahren einer Strecke von 10 Metern fast eine Stunde benötigt.

Über die Mittagszeit fehlte es an Sitzgelegenheit, die Biergarnituren reichten nicht aus. So mancher Besucher hat daher keine Wurst und kein Steak gegessen.

Die Veranstaltung war gut besucht. Der OSCK war gut vertreten.

## Dampfstraßenbahn in Feudenheim

(Bericht von W. Ernst)

Vor 125 Jahren eröffnete in der damals noch selbstständigen Gemeinde Feudenheim das Privatunternehmen Lutz & Cie einen Dampfstraßenbahnbetrieb. Mit zwei Dampflokomotiven, sechs Personenwagen und drei Milchwagen fuhr die Bahn halbstündig, von fünf Uhr morgens bis 22 Uhr, durch die Feudenheimer Hauptstraße, entlang dem Neckar bis zur Neckarbrücke in Mannheim. In Mannheim gab es damals auch schon Straßenbahnen, die wurden allerdings noch von Pferden gezogen.

1910 wurde Feudenheim nach Mannheim eingemeindet.

Im Zuge der fortschreitenden Elektrifizierung wurden 1914 in Mannheim die Pferdebahnen durch elektrische Straßenbahnen ersetzt. Dabei wurde auch in Feudenheim die Dampfbahn ausgemustert und die „Elektrische“, wie man die Elektrostraßenbahnen nannte eingesetzt.

Zur 100 Jahrfeier der Eingemeindung von Feudenheim nach Mannheim fuhr am 12 Juni, von 9.15 bis 16.45 Uhr, noch einmal eine Dampfstraßenbahn durch die

Hauptstraße von Feudenheim, über den Aubüchel bis zum Klinikum in Mannheim. Leider konnte nicht die originale Lokomotive mit den Wagen der damaligen Zeit eingesetzt werden, denn diese sind verschrottet. Als Ersatz wurde der „Feurige Elias“, eine Schmalspur Dampflokomotive mit Personenwagen aus dem Eisenbahnmuseum in Darmstadt – Kranichstein, für diese Nostalgie Fahrten geordert.

In Darmstadt werden mit dieser Dampfbahn regelmäßig (zwei mal jährlich) Nostalgie Fahrten durchgeführt.



Die Dampfstraßenbahn auf der Fahrt durch Feudenheim.



In der Wendeschleife wird Wasser und Kohle gebunkert.



Der Wassertank fasst 200 Liter, der Kohlenbunker nimmt 800 kg Steinkohle auf. Die Lokomotive mit der Fabr. Nr. 17784 wurde 1920 von Henschel gebaut. Sie besitzt zwei angetriebene Achsen und eine Spurweite von 1000 mm.

Die Leistung beträgt 160 PS bei einem Dampfdruck von 12 bar. Länge über Puffer 6860 mm, Dienstgewicht 19 t.