

**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
16. - 17. April 2011
FELDTAGE in Zeutern 2011

CLUBINFO November 2010

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

**letzter Clubabend in 2010
am Freitag, 26. November 2010
um 19.30 Uhr im KTZ-Heim
in Bammental-Reilsheim**

Themen: **Rückblick 2010
Ausblick 2011**

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 - an alle per Post!
Wichtiges auch im Internet !!



Termine: (fett = OSCK-Termine)	09.01.11	Dreikönigsdreschen am Churpfälzischen Zehntkeller in Westhofen bei Worms
26. November letzter OSCK Clubabend 2010	16.01.11	15. Echtdampf-Hallentreffen in der Messe Karlsruhe (früher in Sinsheim)
28.12 - 29.12. 6. Original Wintertreffen in 64342 Seeheim Oberbeerbach an den Windrädern	28. Januar	erster OSCK Clubabend in 2011
	25. Februar	OSCK Mitgliederversammlung
	19.-20.03.11	14. Odenwälder Teilemarkt in Seeheim-Jugenheim, mit Sonderausstellung Unimog und MB-Trac
08.-09.01.11 Eisbärtreffen: Wintertreffen für Oldtimerfreunde in 76879 Ottersheim	25. März	OSCK Clubabend (Vorbereitung Agri H.)
	16.-17. April	Agri Historica in der Messe Sinsheim

Liebe Mitglieder, Freunde und Gönner des OSCK,

Dies ist die letzte Clubinfo für dieses Jahr. Darum möchte ich jetzt die Gelegenheit nutzen und Allen, die die Fahne des Vereines hochgehalten und die zum Gelingen unserer Veranstaltungen beigetragen haben, auch im Namen der Vorstandschaft, recht herzlich zu danken.

Manche werden die Wintermonate nutzen, um ihre Neuzugänge zu restaurieren oder ihre Fahrzeuge und Gerätschaften zu reparieren und für die nächste Saison wieder auf Vordermann zu bringen.



Euch Allen sowie Euren Familien wünsche ich ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes und gesundes Neues Jahr.

Euer Karlheinz Schmitt.

Der Buschhacker

(Bericht v. W.Ernst)

Irgendwann vor sehr langer Zeit begannen die Bauern, besonders in Norddeutschland, um ihr Felder dichtes Buschwerk, Hecken und kleinen Bäumen anzupflanzen um so Schutz vor Flurschaden durch Wildtiere zu bekommen und die eigene Nutztiere nicht entkommen konnten. Der Hauptgrund der Anpflanzungen dürfte allerdings die Gewinnung von Brennmaterial gewesen sein, das im Norddeutschen nicht gerade üppig vorhanden war. Jeweils über die Wintermonate wurde ein Teil der Anpflanzung abgeholzt damit neues Grün nachwachsen konnte. Mann nannte dies auf den Stock setzen. Das dabei anfallende Holz und Reisig wurde von Hand zu Brennmaterial zerkleinert.

Um etwa 1900 kamen Busch-Hackmaschinen auf den Markt die, von Dampfmaschinen oder Stationär Motoren angetrieben, die mühselig Arbeit des Holzhackens übernahmen.

Bei einer Traktor- und Dampfmaschinen-Veranstaltung mit Vorführungen landwirtschaftlicher Geräte und Maschinen wurde eine Buschhackmaschine, angetrieben von einem Stationärmotor, den Besuchern vorgeführt.



Hier eine Buschhackmaschine der Maschinenfabrik Otto Affeld K.G. in Neuendorf.

Das Buschwerk wurde hier im Bild links vorne der Maschine zugeführt, hinter der Blechverkleidung von einem rotierenden Haumesser zerkleinert und als Hackschnitzel auf den Transportwagen geschleudert. Baumstämme und dicke Äste wurden auf der angebauten Kreissäge, rechts im Bild unter der Abdeckung, zerkleinert.

Einige der Grenzbepflanzungen sind heute noch vorhanden und stehen bei der heutigen intensiven Bewirtschaftung der Felder als Rückzugsgebiet vom Aussterben bedrohter Pflanzen und Tieren unter Naturschutz.

Das Verfeuern von Hackschnitzel ist wegen der hohen Heizölpreise wieder in Mode gekommen. Mit den modernen Buschhackern, Schredder genannt, können dicke Baustämme in wenigen Minuten zu Hackschnitzel verarbeitet werden.

Der „KIVA“ Grasmäher

(Bericht v. W.Ernst)

Beim Oldtimer-Treffen in Römerberg bei Speyer, das alljährlich am 1. Mai stattfindet, war neben einer beachtlichen Anzahl Oldtimer-Traktoren, -PKW's und

Motorrädern auch ein Französischer „KIVA“ Motor-Grasmäher zu besichtigen.



Das dreirädrige, selbst fahrende Mähgerät besitzt einen Einzylinder Bernard Motor für den Fahr- und Mähwerk-Antrieb. Der luftgekühlte Viertakt Benzinmotor Typ W 112 BIS Baujahr 1960 mit Solex-Vergaser hat eine Leistung von 10 PS bei 2000 U/min. das Gerät besitzt keine elektrische Einrichtung und wird von Hand gestartet. An der kleinen Ackerschiene kann ein Gerät angekoppelt werden.

Traktortreffen in Speyer

(Bericht v. W.Ernst)

Beim 4. großen Lanz Bulldog-Treffen, am Samstag 31. Juli und Sonntag 01. August 2010, im Technik Museum Speyer war die Lanz-Gemeinde unter sich. Es war diesmal kein Gastfabrikat eingeladen. Bei gutem Wetter mit Sonnenschein und angenehmer Temperatur fand die Veranstaltung im Freigelände des Museums statt. Unter der Lufthansa Maschine Boing 747 und dem größten Propeller Flugzeug der Welt, der Antonov An-22 konnte eine schöne Palette interessanter Bulldogs aus der Typenvielfalt der Lanz'schen Bulldog-Produktion besichtigt werden.

An beiden Tagen fand eine schöne Ausfahrt mit den Bulldogs entlang des Rheins und durch Speyer statt, die auch gleichzeitig Werbung für die Veranstaltung war.

Hier ein kleine Bilderserie von interessanten Exponaten der Veranstaltung.



Der erste Bulldog der bei Lanz gebaut wurde war der Gespann-Bulldog HL, ein Stationärmotor mit einer Leistung von 12 PS, der auf ein Fahrgestell montiert von Zugtieren zum Einsatzort transportiert wurde.

Auf der Basis dieses Motors wurde der erste Selbstfahrer Bulldog HL, der berühmte 12er Lanz entwickelt, der ab 1921 zunächst als Zug- und Antriebsmaschine für landwirtschaftliche Betriebe hergestellt wurde.



Der Groß-Bulldog HR 2 mit Verdampfungskühlung wurde von 1927 bis 1929 in einer Auflage von 7224 Stück gebaut. Der Motor mit einem Hubraum von 10.338 ccm leistet bei 500 U/min 22 PS



Der Lanz 1530, Baujahr 1929 mit 30 PS als Verkehrs-Bulldog mit Continental Vollgummi Bereifung auf massiven Gußfelgen.



Der Allzweck Bauern Bulldog D5506 war mit einer Leistung von 16 PS der letzte Bulldog mit einem Glühkopfmotor der von Lanz gebaut wurde. Der Glühkopf ist seitlich im Vorderachsträger integriert.



Ein sehr schönes Gespann der 45 PS Glühkopf Bulldog D9506 mit einem Langholz-Anhänger.



Der Lanz Bulli, mit einer Leistung von 11 PS war der kleinste aber vielleicht der formschönste Schlepper der von Lanz gebaut wurde.

Er sollte den kleinsten bäuerlichen Betrieben zur Mechanisierung verhelfen. Der hier eingesetzte TWN Motor war allerdings ein Fehlgriff. Mit diesem Schlepper hatte Lanz keinen Erfolg.



Ein schöner naturbelassener Lanz Mähdescher Typ MD 18 S, Baujahr 1957, Motorleistung 32 PS war zur Veranstaltung gekommen und fand von den Besuchern sehr viel Beachtung.

Vielleicht sollte man beim nächsten Lanz-Bulldog-Treffen auch Lanz-Landmaschinen präsentieren.

Als Sonderschau konnten historische Stationärmotoren besichtigt werden. Leider waren nur sehr wenig Exponate zusammengelassen.



Ein interessanter Motor, allerdings kein Stationär-Motor, war der wassergekühlte V 12 Zylinder Maybach Benzinmotor mit einem Hubraum von 24.000 ccm und einer Leistung von 700 PS, Baujahr 1942. Der Motor war im Tigerpanzer und im Zeppelin eingebaut.

Wurde der Motor gestartet und auf Touren gebracht gab er einen ordentlichen Sound ab. Im Standgas lief er so erschütterungsfrei, dass eine Geldmünze hochkant auf den Motor gestellt nicht umkippte.

Wilhelm Maybach gründete 1909 zusammen mit Graf Zeppelin die Maybach-Motorenbau GmbH in Friedrichshafen, wo auch dieser Motor gebaut wurde.

Die Ecke für den Stationärmotor

(Bericht v. W.Ernst)

Beim diesjährigen LANZ-Bulldog-Treffen mit Sonderschau Stationärmotoren im Technik Museum Speyer war auch ein sehr schöner, perfekt restaurierter, mit Gas betriebener Tauchkolbenmotor der Maschinen- und Motoren-Fabrik Germanus in Saalfeld a. d. Saale zu besichtigen.



Der wassergekühlte Viertaktmotor Typ Germanus A1,

Nr. 199, Baujahr 1902, mit einem Hubraum von 1210 ccm leistet 0,5 PS bei 250 U/min. Das Gewicht des Motors beträgt 130 kg.

Hier im Bild gut zu erkennen. Die offen laufende Kurbelwelle die über dem Motor platziert ist und der Zylinderkopf mit den Ventilen und der Zündeinrichtung der den Motorfuß bildet. Der Kolben taucht in den stehenden Zylinder ein.



Das Saugventil öffnet selbsttätig durch den Unterdruck im Motor während des Saughubes. Das Auslassventil wird über Nockenwelle und Stoßstange gesteuert.

Hier im Bild ist auch die Mechanik der Abreiß-Magnetzündung zu erkennen, die unterhalb des Saugventils angeordnet ist und von der Nockenwelle über die gebogene Zugstange betätigt wird. Die Drehzahl wird von einem Fliehkraft-Regler konstant gehalten der auf das Gas-Regelventil einwirkt.

Die Kurbelwelle- und Pleuel-Lager werden über Tropföler geschmiert. Der Kolben wird von einem Schmierapparat mit Öl versorgt.

Das Kühlwasser zirkuliert ohne Pumpe durch den Motor, zum Kühlwasserbehälter und zurück zum Motor.

Besucherrekord auf der Veterama

(Bericht v. W.Ernst)

Die Veterama das Mekka der Oldtimerfreunde, der größte Markt in Europa für Oldtimer, Youngtimer, Klassiker und Ersatzteile auf dem Maimarktgelände in Mannheim platze bei der 36. Auflage am 2. Wochenende im Oktober beinahe aus allen Nähten. Auf dem Ausstellungsgelände von 260.000 qm im Freien und 15.000 qm in den Hallen boten über 4.000 Aussteller aus allen Ländern Europas ihre Waren an.

45.000 Oldtimerfreunde aus Europa, 15 % mehr als im Vorjahr suchten nach Teilen oder kompletten Fahrzeugen.

Auf der Komplettfahrzeugbörse wurden erstmals auch 20 Oldtimer Traktoren angeboten.