

Erfahrungen mit Holzgasschleppern

von Dr.-Ing. Otto Eggert, Eibelstadt

Den Artikel von Herrn Dipl.-Ing. Helmut Eifler in „Der goldene Pflug“ Nr. 16 habe ich mit großem Interesse mehrmals gelesen. Da ich selbst einen Betriebsberechtigungsschein aus dem Jahre 1942 besitze (siehe Bild) und sehr viel Erfahrung mit Holzgasschleppern habe, möchte ich doch eine Abhandlung aus meiner Praxis über diese Schlepperbauart schreiben.

In einem Landmaschinen-Fachbetrieb aufgewachsen, erlebte ich noch die Einführung der Traktoren in der Landwirtschaft.

Beim Bulldog beispielsweise, hergestellt nur von Heinrich Lanz, Mannheim, musste der Glühkopf mit einer Lötlampe zum Glühen gebracht werden, dann wurde das Lenkrad seitlich auf die Kurbelwelle gesteckt und durch Drehwippen der Einzylinder-Zweitakt-Motor über den Kompressionswiderstand gebracht, wobei er ansprang. Für dieses Starten war ein kräftiger Mann erforderlich. Wenn er Glück hatte, ist der Motor mit Rechtsdrehung gelaufen. Es konnte aber auch sein, dass er mit Linksdrehung lief. Durch geschickte

Manipulation am Gashebel wurde der Motor in die gewünschte Drehrichtung gebracht.

Die Dieselschlepper-Motoren der 30iger Jahre wurden mit einer Handkurbel gestartet. Als Anlasshilfe musste zuvor ein glühendes „Zündpapier“ mit einem Halter in den Zylinderkopf gesteckt werden. Diese 4-Takt Motoren, auch Zweizylinder, ließen sich mit einem kleinen Kniff mit 2 Kurbeldrehungen leicht starten. Wenn versucht wurde, den Motor mit zwei Personen und

Betriebsberechtigungsschein.

Herr Otto Eggert

wurde in der Zeit vom 17. August

bis 22. August 1942 durch die

Deulakraft

auf Holz- Generatoren

mit Erfolg

ausgebildet. Er ist befähigt,

Sauggas- Generator-Fahrzeuge

zu warten und zu fahren.

den 22. August 1942



Hauptamtliche

Amte techn. Ausbildung

Jürgen Wirth

Stammführer

Liste Nr 5306 u. **NSKK-Kraftfahrzeugführer**

Gilt nur in Verbindung mit dem Führerschein.

Berechtigungsschein für
das Führen von Sauggas-
Generator-Fahrzeugen
von Otto Eggert
vom 22. August 1942

N/0064



Lanz-Bulldog 25 PS mit Imbert-Generator – ein treuer Helfer der Bauern auch in schwieriger Zeit

mit Hilfe des Dekompressionshebels zu starten, konnte es vorkommen, dass das Zündpapier bereits verbrannt war, bis die erste Zündung erfolgen sollte. Ein neues Papier musste eingesteckt werden. Anlasser wurden erst gegen Ende der 30iger Jahre mit relativ hohem Mehrpreis angeboten.

Das Starten des Holzgas-Schleppermotors entsprach dem damaligen Stand der Technik. Auch dieser Motor konnte mit zwei Kurbelumdrehungen gestartet werden. Er hatte auch eine automatische Dekompressions-Einrichtung; nach ca. fünf Umdrehungen schaltete sich die Kompression von selbst ein.

In dem fünftägigen Holzgas-Schulungskurs habe ich sehr viel über Theorie, Umgang und praktischen Betrieb des Holzgasschleppers gelernt. Danach konnte ich praktisches Wissen an unsere Kunden weitergeben. Im Frühjahr 1943 wurde einem Kunden ein Holzgasschlepper geliefert, aber leider wurde der Kunde kurz darauf zur Wehrmacht einberufen. Er bat mich, mit dem Schlepper bei der Ernte seiner Frau behilflich zu sein. So kam es, dass auch der Bürgermeister mich bat, anderen Bauern zu helfen. Ich habe mit dem angebauten Fünf-Fuss Messerbalken viele Wiesen, immer alleine, ohne Schwierigkeiten gemäht, allerdings hatte ich zuvor den Messerbalken und das Schwadbrett, fach-

gerecht eingestellt. Zur Getreideernte zog ich mit dem Schlepper einen Fella-Legebindemäher, welcher sich ohne Schwierigkeiten an der Ackerschiene anhängen ließ. Wenn das Getreide stand, habe ich öfter, ohne einen Bedienungsmann auf dem Bindemäher, gemäht.

Mit dem Holzgasschlepper hatte ich den ganzen Sommer über keinerlei Schwierigkeiten. In den Arbeitspausen oder nach Feierabend habe ich höchstens für fünf Minuten den Abdampfkamin auf dem Generatordeckel geöffnet, um den entstandenen Wasserdampf abziehen zu lassen. War dieser Kamin zu lange offen, dann ist das Holz und die Holzkohle in der Vergasungszone verbrannt und für einen Neustart musste Holzkohle nachgefüllt werden, oder es wurde eine sehr lange Zeit benötigt, bis wieder brennbares Gas vorhanden war. Für die tägliche Startzeit benötigte ich durchschnittlich fünf Minuten, vom Anzünden des Streichholzes bis zur Abfahrt mit dem Schlepper. Ich war immer alleine, habe selbst das Anfachgebläse gedreht, den Motor mit Benzinbetrieb gestartet und sofort auf Gas umgestellt und bin sofort losgefahren, damit der Generator heiss wurde. (In Sonntagswetten habe ich dies öfters demonstriert!). Der Inhalt des 5 l Benzin-Tankes hat bis zu vier Wochen gereicht. Für die Wartung benötigte ich wöchentlich drei Stunden.

Ich hatte nie Schwierigkeiten mit Teer, da ich wusste, dass die Teerbildung im Leerlauf und bei Teillast auftrat. Bei längeren Arbeitspausen hatte ich den Motor abgestellt, bei Bergab-Fahrten drosselte ich nicht die Gaszufuhr, sondern die Luftzufuhr. Dadurch wurde die Gaserzeugung immer aufrecht erhalten und die Teeranteile und der grösste Teil des Wassers wurden in dem glühenden Holzkohlenbett in Holzgas umgewandelt. Diese Luftregulierung war besonders bei einem auf Holzgas umgebauten Bulldog notwendig. Der Bulldog arbeitete im Zweistoffverfahren, d. h. für die Zündung musste eine kleine Menge Dieselöl eingespritzt werden und die Kraft, das Drehmoment, wurde vom Holzgas erzeugt. Durch diese Betriebsart hatte ich immer einen sauberen Motor, keine verklebten Filter und fast kein Kondenswasser in den Absetzbehältern. Nach Gefällstrecken und Einregulierung der Verbrennungsluft konnte der Motor sofort wieder voll belastet werden.

(Mischung: Holzgas : Luft = 1 : 1).

Holzgas war ein echter Ersatzkraftstoff, leider zu schnell eingeführt und unvorbereitetes Personal musste damit umgehen. Heute wird die Vergasung von Holz in weiterentwickelten Öfen und Kesseln wieder propagiert in Form von Pelletheizungen, Blockheizwerken usw.