

Zeitschrift:	Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisierte Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique
Herausgeber:	Schweizerischer Traktorverband
Band:	6 (1944)
Heft:	10
Artikel:	Auto-Traktoren im Ausland
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1048905

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 02.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Auto-Traktoren im Ausland

In den Vorkriegsjahren konnten wir aus den periodisch erscheinenden Handelsmitteilungen die Produktionsziffern von Personenwagen, Lastwagen und Traktoren europäischer und amerikanischer Fabriken entnehmen. Obwohl in Europa selbst über hundert Werke grosser Produktionsleistungen den Markt belieferten, verschlang unser Kontinent zusätzlich noch einen wesentlichen Teil der amerikanischen Produktion. Der Verschleiss der Fahrzeuge war allgemein betrachtet, gross genug, um den Absatz sicherzustellen.

Es ist nun allgemein bekannt, dass sich vorerst die europäischen und mit dem Eintritt Amerikas in den Krieg auch die amerikanischen Produktionsstätten erst teilweise und dann vollends auf die Fabrikation von Kriegsmaschinen umstellten.

Wer die Vorkriegsproduktionsziffern einer Betrachtung unterzog, mag ermessen, was dieser Ausfall der Marktbelieferung, speziell an Transport- und Zugmaschinen, im Laufe von Jahren für eine Bedeutung erlangen musste.

Unser Land ist, vom Krieg direkt, bis dahin verschont geblieben. Unser Bestand an Personalfahrzeugen konnte wohl nicht erneuert werden, der technische Wertzustand indessen ist schon aus Gründen der Verwendungseinschränkung oder Stilllegung der Vehikel nicht auf ein Niveau, das Besorgnis erregen könnte, gesunken. Auf jeden Fall hat sich das Fehlen einer einheimischen Personenwagenfabrik nicht katastrophal ausgewirkt. Dank einem engmaschigen, auf Elektrizität eingestellten Bahnnetz und dreier leistungsfähiger Schweizerfabriken qualitativ hochstehender Lastwagen, waren und sind wir der Sorge in der Transportfrage enthoben. Selbstverständlich verminderte die Knappheit flüssiger Treibstoffe und Gummibereifungen die Einsatzmöglichkeit dieser Transportmittel.

Auch der Sektor Traktorenbau unseres Landes ist seit Jahren derart leistungsfähig, dass diese für die landwirtschaftliche Produktion wichtigen Arbeitsmaschinen in genügender Zahl zur Verfügung gestellt und auch der Bestand weiterhin veredelt werden konnte. Wir möchten korrekterweise betonen, dass diese genügende Marktbeschickung selbstverständlich nur durch die Beibehaltung der Friedensproduktion ermöglicht wurde.

Die Verhältnisse im Maschinenbestand in den vom Krieg betroffenen Staaten mussten sich aber logischerweise und zwangsläufig anders gestalten. Wie erwähnt, erforderte das Kriegspotential eine totale Umstellung in der Fabrikation. Wenn daher eine Erscheinung zutage trat, der wir eine gegenteilige Meinung entgegenhalten und die nebenbei gesagt einem technischen Rückschritt gleichbedeutend ist, war das nicht anders zu erwarten.

Es ist daher interessant zu vernehmen, mit welchen Argumenten das Ausland die Existenzberechtigung des vor dem Krieg bestimmt nicht propagierten Auto-Traktors dokumentiert wird.

Eine deutsche Betrachtung, der eine genaue Kenntnis der diesbezüglichen allgemeinen europäischen Sachlage nicht abgesprochen werden kann, präsentiert sich demnach in der nachfolgenden ungefähren Darstellung:

Die Produktionsverringerung in der Kraftfahrzeugindustrie der ganzen Welt einerseits und die Stilllegung vieler Personenwagen aus Gründen der Treibstoffeinsparung andererseits haben es mit sich gebracht, dass infolge Mangel an Transportraum für Nutzlasten in fast allen Ländern Umbauaktionen vorgenommen wurden. Auch wurden aus vorhandenen Einzelteilen in Verbindung mit noch brauchbaren Teilen alter, ausgedienter Kraftwagen im einen und anderen Land neue Fahrzeuge hergestellt.

In Schweden wurden laut Feststellung der Verkehrsabteilung Anfang 1944 allein fast 4000 umgebaute ältere Kraftwagen als Ackerschlepper eingesetzt. In ähnlicher Weise wurden zwischen 1942 und 1944 auch in Dänemark, Bulgarien, Rumänien, Serbien, Norwegen, Holland, Belgien und Frankreich solche Umbauten zu Nutz- und Spezialfahrzeugen aller Art vorgenommen. Das Sindicato Vertical de los Comunicaciones in Spanien hatte Autowerkstätten angewiesen, dem Umbau älterer Kraftfahrzeuge für den landwirtschaftlichen Einsatz mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Fast 5000 bereits von einer Sonderkommission ausgewählte Fahrzeuge wurden in 250 Werkstätten für diese Zwecke hergerichtet.

Besonders in diesem Jahre wurde diese Umbauaktion intensiviert. In 4300 dänischen Bauernbetrieben und auf 880 Grossgütern ist heute ein Bestand von 2800 Kraftwagen und Traktoren vorhanden, von denen mehr als 25 % durch Umbau aus früheren Kleinlastwagen und Personenwagen hervorgegangen sind. Alle diese Fahrzeuge werden mit Holzgas betrieben, wodurch der Einsatz sichergestellt ist. Anfänglich wurden diese Umbauten planlos vorgenommen, erst später veranlassten die amtlichen Stellen verschiedener Länder gewisse Richtlinien festzulegen, auch um die steuerlichen Fragen regeln zu können. So wurde in Schweden, Dänemark und Finnland ziemlich einheitlich festgelegt, dass ein bisheriger Kraftwagen nur als Schlepper angesehen werden kann, wenn die hintere Fahrzeugachse nicht mit der Federung für ein darauf ruhendes Chassis versehen ist, der Radstand nicht mehr als 225 cm beträgt und die Umdrehungszahl am Treibrad der Vorderachse nicht mehr als $\frac{1}{10}$ der Umdrehungen der früheren Motorenanlage ergibt. Die Festlegung auf eine ungefederte Hinterachse ist allerdings ein technischer Rückschritt. Ungefedernte Achsen sind immer eine Belastung der Fahrbahn und des Fahrzeuges selbst,

*Ihr Traktor wird durch den Spezialisten
besser und billiger repariert!*

weil er geschult ist

weil er alle Werkzeuge und das richtige Material hat.

Automobilwerke FRANZ AG., Zürich

Abteilung Traktoren und Generatoren Tel. 272755 Badenerstr. 313

insbesondere beim Holzgasbetrieb, weil durch die federungslose Bauart das Holzkohlenbett im Gaserzeuger leicht zerstört und eine fehlerfreie Vergasung erschwert wird. Auch werden die Reifen stärker beranspucht, besonders bei umgebauten Ackerschleppern, weil diesen nicht die grossvolumigen Schlepperreifen zur Verfügung stehen, sondern meistens nur die bisherigen kleinen Räder und Reifen weiterbenutzt werden. Noch schlimmer wird es für den Holzgasbetrieb, wenn die umgebauten Ackerschlepper mit Eisenbereifung versehen werden.

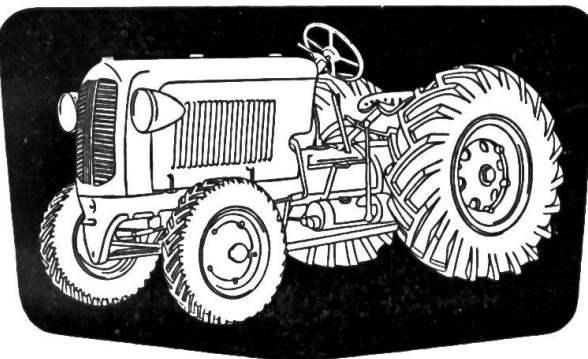
Im übrigen wurde fast in allen Ländern angeordnet, dass ein Umbau vom Besitzer oder Fahrer eines Kraftfahrzeuges nicht ohne fachliche Begutachtung durchgeführt werden dürfe. Für Spanien und Portugal ist sogar die Anweisung ergangen, dass in jedem Bezirk nur ein oder zwei speziell lizenzierte Werkstätten den Umbau vornehmen dürfen. Diese Werkstätten sind an Vorschläge und Planungen der staatlichen Kommission gebunden. Frankreich hat zur Behebung seiner Lastfahrzeugnot eine Zählung der Altwagen durchgeführt. Diese Fahrzeuge sollen dann unter staatlicher Kontrolle serienweise umgebaut werden, wobei eine staatliche Verteilungs- und Leihkontrollstelle errichtet werden soll.

Die bereits in fast allen europäischen Ländern gemachten Erfahrungen mit dem Einsatz der umgebauten ältern Motorfahrzeuge beweisen, dass wir uns auf dem Kontinent mit diesem Problem und seiner weit vorangeschrittenen Lösung auf dem richtigen Wege befinden und durch diese Massnahmen noch manche motorische Transport- und Arbeitsmittel auswerten können. —

Der Produktionsausfall gewisser Maschinengattungen erforderte eine Lösung, die nur in der Umkonstruktion und Verwertung ursprünglich zu anderen Zwecken gebauten Fahrzeuge gefunden werden konnte. Aber auch da wird nun scheinbar aus der Not eine Tugend gemacht.

Mancher Leser wird daher über die dargelegte Argumentierung dieses technischen Rückfalles ein Kopfschütteln nicht unterlassen können. Deshalb konnte auch die Ueberschrift zu diesem Artikel nicht anders als Auto-Traktoren im «Ausland» gewählt werden. Damit ist dieses Kapitel für uns noch nicht abgeschlossen. Der Vorhang wird sich wieder heben und auf der Bühne des zweiten Aktes wird der Auto-Traktor «im Inland» stehen und Mittelpunkt einer Abhandlung sein.

Rü.



BÜHRER-
TRAKTOREN
Spez. Reparaturwerkstatt
Ersatzteile, Zubehör, Anhänger,
Einmannpflege, Verdecke, Kotflügel,
Ketten etc. - OCCASIONEN
Matzinger AG., Zürich 6
Wehtalerstr. 23, Tel. (051) 28.33.43