

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:	11
Artikel:	Les tracteurs-auto à l'étranger
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1048911

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: 03.02.2026

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

stichhaltig; denn wer aufrichtig will und richtig plant, findet für alles eine Lösung.

Die Tageszeitungen befassen sich seit einiger Zeit intensiv mit dem Problem der Nachkriegszeit. Die Worte Planung oder Lenkung wiederholen sich in den Abhandlungen. Mit Bangen harren die Menschen der neuen und besseren Ordnung. Sie verfolgen gespannt die Diskussionen, studieren die Artikel der verschiedenen Federn, abwartend, misstrauisch oder optimistisch.

Der Schreiber dieser Zeilen möchte als logische Folgerung nachstehende Quintessenz aus seinen Betrachtungen andeuten: Freie Wirtschaft, jedoch gleich einem wilden Bergbach, gegen Ueberbordung gesichert, eingedämmt, soweit er die Kulturen und Stätten der Menschen tangiert und bedrohen könnte. Freie Wirtschaft in obligatorischer Koordination und Planung mit dem Ziel der Schaffung einer den ganzen Erdball umspannenden sozialen Struktur, die allen menschlichen Wesen ein auch menschliches Dasein gewährleistet und sie somit von Nöten, gegen die der einzelne nichts auszurichten vermag, befreit.

Dann wird das fehlende Wasser ewig trockenen Feldern so rasch und sicher zugeleitet werden können, wie das notwendige Oel vom Atlantik zu den Kriegsmaschinen an der Westfront. Dann werden sich segensreiche Ernten nicht mehr zum Fluche der Menschheit auswirken, weil nicht nur rasche, leistungsfähige und billige Transportmittel den Absatz der Produkte in Mangelgebiete ermöglichen, sondern weil dann nach Planung Ueberschüsse mit garantierten Preisen Reservelagern zugeführt werden, die wiederum in Zeiten von Missernten oder Naturkatastrophen stabilisierend wirken und damit die die Menschen gefangenhaltende Hause und Baisse zum Verschwinden bringen.

Das sind, zugegeben, Planungsprobleme in Ueberdimensionen, Probleme von weittragender, umwälzender Bedeutung.

Der Menschen viel gepriesene, auf höchste Potenz geschraubte Intelligenz ist ausreichend, diesen Idealzustand zu schaffen. Allerdings ist auch eine Dosis Mut, Vernunft und Logik mitbedeutend. Ebenso wichtig ist das vorherige, richtige Planen im Kleinen; denn nur präzise Einzelteile vermögen zusammen eine sicher und einwandfrei funktionierende Apparatur zu bilden.

So überprüfe ein jeder das System seiner Arbeits- und Handlungsweise und trachte darnach, unrationelle und allgemein unwirtschaftliche Methoden auszumerzen.

Die Befolgung dieser Richtlinien wird sich auch für den Traktorbesitzer vorteilhaft gestalten und es wird bestimmt von Nutzen sein, dieses Thema bald im Detail zu erörtern.

RÜ.

LES TRACTEURS-AUTO à L'ÉTRANGER.

Dans les années d'avant-guerre, nous pouvions trouver dans des publications économiques paraissant régulièrement, les chiffres de production concernant les voitures, les camions et les tracteurs sortant des usines européennes et américaines. Quoique l'Europe disposât de plus d'une centaine de fabriques

avec une capacité de production importante pour satisfaire aux besoins, notre continent absorbait encore une large part de la production américaine. D'une façon générale, on peut dire que l'usure était assez grande pour assurer la vente dans tous les cas.

Il est de notoriété publique que les usines européennes d'abord, puis après l'entrée en guerre des Etats-Unis, les usines américaines elles aussi, passèrent partiellement, puis totalement à la fabrication du matériel de guerre.

Celui qui a examiné les chiffres de production d'avant-guerre, peut se faire une idée de ce que signifie l'arrêt des livraisons, tout spécialement des moyens de transport et des tracteurs, au bout de quelques années.

Jusqu'ici notre pays a été épargné par la guerre. Certes, notre parc de voitures n'a pu être renouvelé, mais sa valeur, d'un point de vue technique, n'est malgré tout pas tombée à un niveau inquiétant, grâce aux restrictions d'emploi ou à la mise hors service. Dans tous les cas, l'absence d'une fabrique indigène de voitures n'a pas eu de résultats catastrophiques. Grâce à un réseau ferroviaire très dense et largement exploité à l'électricité et à trois usines suisses produisant des camions de haute qualité, nous nous sommes trouvés déchargés d'un souci en ce qui concerne les transports. Il est toutefois évident que les réserves limitées en carburants liquides et en pneus ont mis un frein à l'utilisation des camions.

Dans notre pays, le secteur des tracteurs offre depuis plusieurs années un spectacle hautement satisfaisant, du fait que ces auxiliaires indispensables à l'agriculture ont pu être fournis en nombre suffisant et que le parc dans son ensemble, a pu être nettement amélioré. Il faut toutefois bien préciser que si le marché a été alimenté d'une façon régulière, ce n'est évidemment que parce que la production normale du temps de paix a pu être maintenue presque intégralement.

Par la force des choses, les conditions régnant dans les pays frappés par le fléau, devaient se présenter sous un jour différent. Comme nous venons de le dire, les exigences militaires amenèrent de profonds changements dans les fabrications. On ne peut donc s'étonner de trouver là un état contraire à celui que nous remarquons chez nous et qui ne signifie rien d'autre qu'un recul technique.

Pour cette raison, il est intéressant d'examiner avec quels arguments l'étranger justifie l'existence du tracteur-auto, qui avant les hostilités ne jouissait pas précisément de la faveur du public.

Une opinion allemande, à laquelle on ne peut certes pas contester une connaissance approfondie du sujet, le présente à peu près de la façon suivante:

La diminution de la production de l'industrie automobile dans le monde entier, d'une part, et le fait qu'un nombre considérable de voitures ont été retirées de la circulation par suite du rationnement des carburants, d'autre part, ont favorisé dans presque tous les pays, les transformations sur une grande échelle, pour parer dans toute la mesure du possible à la pénurie des moyens de transport qui résultait de cette situation. Avec les pièces en-

core disponibles et celles montées sur des véhicules anciens arrivés au bout du rouleau, mais encore utilisables, de nouveaux véhicules ont pu être construits.

Selon les constatations faites par l'Office de la circulation, il existait au début de 1944 en Suède seulement, près de 4,000 anciennes voitures automobiles transformées en tracteurs agricoles. De même, entre 1942 et 1944, on vit toute une série de transformations produire des véhicules utilitaires ou pour usages spéciaux, au Danemark, en Bulgarie, Roumanie, Serbie, Norvège, Hollande, Belgique et France. Le « Sindicato vertical de los Comunicaciones » d'Espagne, avait prescrit aux ateliers de réparations d'autos, d'accorder une attention accrue au problème des transformations de véhicules anciens pour les adapter aux besoins de l'agriculture. Près de 5,000 machines choisies par une commission « ad hoc » furent préparés dans ce but dans plus de 250 ateliers.

Cette année, ces transformations ont été poussées activement. Dans 4,300 entreprises agricoles et 880 grandes propriétés danoises, on compte actuellement un parc de 2,800 véhicules à moteur et tracteurs dont plus du 25 % provient de transformations semblables à partir de camionnettes et de voitures de tourisme. Tous ces véhicules fonctionnent au gaz de bois, ce qui garantit leur utilisation régulière. Tout d'abord ces travaux se firent sans méthode; plus tard les instances officielles de divers pays fixèrent certains programmes, afin de pouvoir, entre autres, régler la question fiscale. En Suède, au Danemark et en Finlande, on décida assez uniformément qu'un ancien véhicule à moteur ne pouvait être admis comme tracteur que si l'essieu arrière n'était pas relié au châssis par une suspension, si l'empattement ne dépassait pas 225 cm et si le nombre de tours des roues motrices ne dépassait pas le $\frac{1}{10}$ du régime. La condition d'un essieu arrière non suspendu signifie toutefois un recul technique. Les essieux non suspendus représentent en effet un désavantage sérieux tant pour la chaussée que pour le véhicule lui-même. Ce sera le cas encore davantage lorsqu'on marche au gaz de bois, car l'absence de ressorts produit de telles secousses que le lit de charbon dans le générateur est facilement détruit, ce qui entrave la gazéification normale. Les pneus sont également soumis à des efforts plus grands, surtout dans le cas de tracteurs transformés; ceux-ci ne disposent pas de pneus à large section, mais continuent généralement à utiliser les mêmes petits pneus et roues montés à l'origine. L'emploi du gaz du bois est rendu encore plus difficile, si les tracteurs agricoles transformés sont garnis de roues métalliques de remplacement par dessus le marché.

En outre, la plupart des états ont prescrit que la transformation ne pouvait être exécutée, tant par le propriétaire que par le conducteur, sans une expertise officielle. Et même, en Espagne et au Portugal, il a été spécifié que dans chaque province, un ou deux ateliers seulement, seraient autorisés à faire ces travaux. Ces ateliers doivent s'en tenir strictement aux propositions et plans d'une commission désignée par l'Etat. La France a fait le recensement de ses vieilles voitures pour essayer de remédier à la diminution énorme des camions.

Ces véhicules doivent être ensuite transformés en série, sous contrôle officiel, par un office central de distribution et de prêt.

Les expériences faites dans la plupart des pays avec des véhicules hors d'âge transformés, prouvent que sur le continent ce problème a été résolu d'une façon satisfaisante et que nous pourrons en tirer profit pour les appliquer à d'autres moyens de transport et de travail.

L'arrêt de la construction de certains types de machines a souvent exigé comme solution improvisée, la transformation radicale de véhicules destinés à l'origine à d'autres usages. Mais là aussi, la nécessité rend ingénieux.

Plus d'un lecteur ne pourra retenir un hochement de tête sceptique en enregistrant les arguments qui tendent à justifier ce recul technique. C'est pourquoi on ne pouvait choisir d'autre titre pour cet article, que le tracteur-auto « à l'étranger ». Pour tout cela ce chapitre n'est pas encore clos pour nous. Bientôt le rideau se relèvera et sur la scène du deuxième acte on verra paraître le tracteur-auto « indigène », qui fera l'objet d'un article ultérieur.

RÜ. (adapt. ILP)

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

An der Wiege der «Hans-Bernhard-Stiftung»

(Stiftung zur Förderung des Siedlungswesens.)

Wenn in unserem Lande die intensive Bewirtschaftung des beinahe spärlichen Kulturbodens einem Naturgesetz entspringt, so kann freilich nicht gesagt werden, dass dem heimischen Grund und Boden stets die gleichen Erträge abgerungen wurden. Während es bis zum letzten Jahrhundert — wenn auch oft unter schwierigen klimatischen Verhältnissen — möglich war, den Eigenbedarf des Volkes dank einer zweckdienlichen Agrarpolitik sicherzustellen, sank die Leistungskurve in der Folge Jahr für Jahr und erfuhr erst während des ersten Weltkrieges wieder eine ernsthafte Belebung. Allein, mit der Lockerung der Einfuhrmöglichkeiten setzte bald wieder eine rückläufige Bewegung ein, so dass die Anbaufläche im Jahre 1939 nur noch 185 000 Hektaren betrug. Bis heute ist es uns auf Grund des Planes Wahlen gelungen, die offene Ackerfläche auf 365 000 Hektaren zu vermehren.