

Zeitschrift:	Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisierte Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique
Herausgeber:	Schweizerischer Traktorverband
Band:	8 (1946)
Heft:	11
Artikel:	Der Jeep ist kein Traktor!
Autor:	Boudry, C.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1049049

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

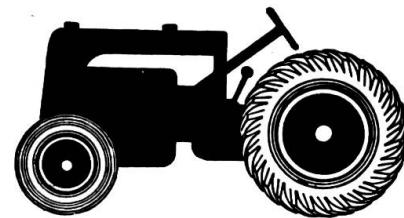
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 16.02.2026

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

DER TRAKTOR

LE TRACTEUR



Offizielles Organ des Schweizerischen Traktorverbandes

Organe officiel de l'Association suisse de Propriétaires de Tracteurs

Schweiz. Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen

Organe suisse pour le matériel de culture mécanique

Der Jeep ist kein Traktor!

Im Blätterwald haben zahlreiche Artikel und Inserate den Jeep im verschiedensten Licht gezeigt. Bald werden diese Maschinen als Traktor für den Kleinbetrieb, als Helfer für alle Uebel empfohlen; bald werden die Landwirte vor dem Einkauf eines Jeeps gewarnt und es wird auf den ausserordentlich hohen Treibstoffverbrauch hingewiesen. Der Landwirt macht Versuche, stellt fest, dass diese Behauptung nicht stimmt, und kauft aus dem einfachen Grund, weil er den geforderten Preis zu zahlen vermag.

Es scheint nützlich, festzustellen, wie die Dinge liegen und unter welchen Bedingungen der Jeep brauchbar ist. Es stehen heute zahlreiche solche Maschinen im Betrieb und man kann über deren Eignung mit Sicherheit zuverlässige Schlüsse ziehen.

Der Jeep ist ein vierplätziges Automobil und dazu gebaut worden, kleine Personengruppen auf Strassen zu befördern, die unter dem Kriegsgeschehen Schaden gelitten haben. Da muss man mit dem Wagen durch einen Bach fahren, weil die Brücke zerstört ist, dort muss man aus einem Granatrichter herausgelangen können. Der Jeep will in allen diesen Fällen vermeiden, dass der Wagen wegen ungenügender Zugkraft stecken bleibt.

Es wurde denn auch beim Konstruieren der Jeeps, die heute aus der Liquidation der Armeebestände zur Verfügung stehen, keineswegs vorgesehen, diese als Traktor zu verwenden. Daran ändert die Tatsache nichts, dass zum Herausfahren aus einem Granatrichter ungefähr dieselbe Triebadrate notwendig ist, wie wir diese vom Landtraktor verlangen.

Der Militärjeep ist mit einem Motor ausgerüstet, der bei vernünftigem Gebrauch etwa 25 PS Normalleistung hat. Mit hoher Motordrehzahl und Vollgas lässt sich diese bis auf 60 PS treiben. Wenn von diesem Motor eine an-

gemessene Drehzahl und Leistung verlangt wird, d. h. auf der Strasse bei ungefähr 50 km/st Geschwindigkeit, ist der Brennstoffverbrauch günstig und beschränkt sich auf etwa 12 Liter Benzin je 100 km.

Im ersten Gang beträgt die Normalgeschwindigkeit des Militärjeeps ungefähr 10 bis 12 km/st. Das ist zum Pflügen zu viel. Beim Versuch, diese Geschwindigkeit herabzumindern, leidet die Kupplung und wird bald einmal gebrauchsunfähig. Die starken Rucke an der Zugkette führen zu Kettenbrüchen. Im übrigen vermag der Begleitmann dem Pflug nicht zu folgen.

Die Militärjeeps sind durch die Auswechselung eines Zahnradpaars im Getriebekasten abgeändert worden, so dass damit im ersten Gang vernünftiger gefahren werden kann und das Pflügen möglich ist. Viel mehr Vorteil bietet aber diese Änderung für einen Wagen, der im Bergland auf schlechten Strassen und sogar auf Saumwegen verkehren soll. Tatsächlich ist es bei 10 km/st Geschwindigkeit oft schwer, eine enge Kurve zu meistern und das Manöverieren in Steillagen sogar unmöglich.

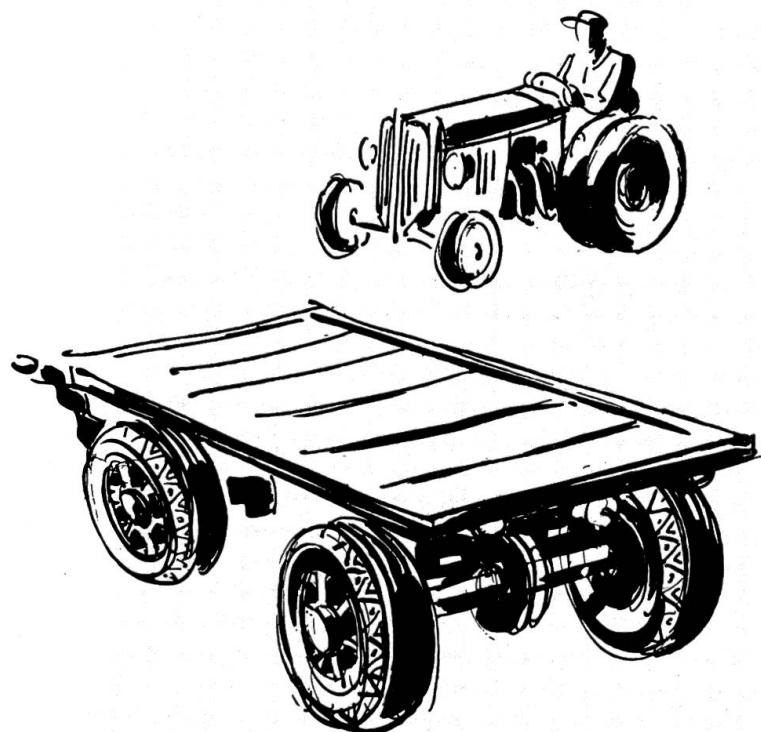
Der Friedensjeep, d. h. der Universaljeep, fährt im ersten Gang ebenfalls langsamer als der Militärjeep. Es ist möglich, mit 6 bis 7 km/st zu pflügen, zu mähen oder zu mähbinden.

Trotzdem alle diese Arbeiten ausgeführt werden können, soll man sich keinen Illusionen hingeben. Auch in günstigen Verhältnissen ist der Jeep kein Landtraktor und kann einen Landtraktor nicht ersetzen.



Jeep beim Pflügen
an der Demonstration in
Würzenbach (s. S. 25-31)

Photo: J. Schneider, Luzern.



*Neu-Besahnen
von Anhänger-Pneus*

In meiner aufs modernste eingerichteten Pneumatik-Werkstätte versehe ich abgefahren Pneus mit einer neuen Laufsohle. Diese eignen sich ausgezeichnet für die Bereifung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Anhängern, die nur ausnahmsweise über eine Geschwindigkeit von 30 Stundenkilometern beansprucht werden. Wenn Sie für Ihre Wagen solch vorteilhafte Reifen wünschen, so senden Sie mir die abgefahrenen Pneus zu. Sollten Sie keine besitzen, dann nennen Sie mir bitte die Reifen-Dimension; vielleicht kann ich ab Lager mit der passenden Grösse dienen.

Pneu-Maeder

Gutenbergstrasse 10 Telephon (051) 23 23 54
(051) 23 34 34

Beim Pflügen soll man immer einen Gang in Reserve haben, der langsamer als der Normalpfluggang ist. Für ein schwieriges Manöver am Furchenende, oder zur Meisterung einer schwierigen, z. B. steinigen Stelle soll man die Geschwindigkeit herabsetzen können. Der Jeep hat aber nur einen, für landwirtschaftliche Arbeiten geeigneten Gang. Er besitzt auch keine Möglichkeit, eine leichtere Arbeit mit einer zweiten Geschwindigkeit zu besorgen.

Das Unangenehmste beim Pflügen ist aber die ungenügende freie Höhe unter den Differenzialen und Federn. Mist und Stroh werden deshalb durch die zu niedrige Maschine zusammengestossen. Weiter braucht der Jeep am Furchenende viel Platz zum Wenden, während ein moderner Landtraktor mit einem 3 m breiten Angewende auskommt, braucht der Jeep 7 m. Er ist deshalb zum Pflügen der Schläge eines Kleinbetriebes eine ungünstige Maschine.

Zum Mähen ist der Jeep kaum brauchbar. Der Fahrer sitzt links und auf dem Jeep weit vorn, während die Maschine auf der rechten Seite schneidet. Es sind deshalb zwei Personen notwendig, die eine auf dem Jeep, die andere auf der Mähdreschine.

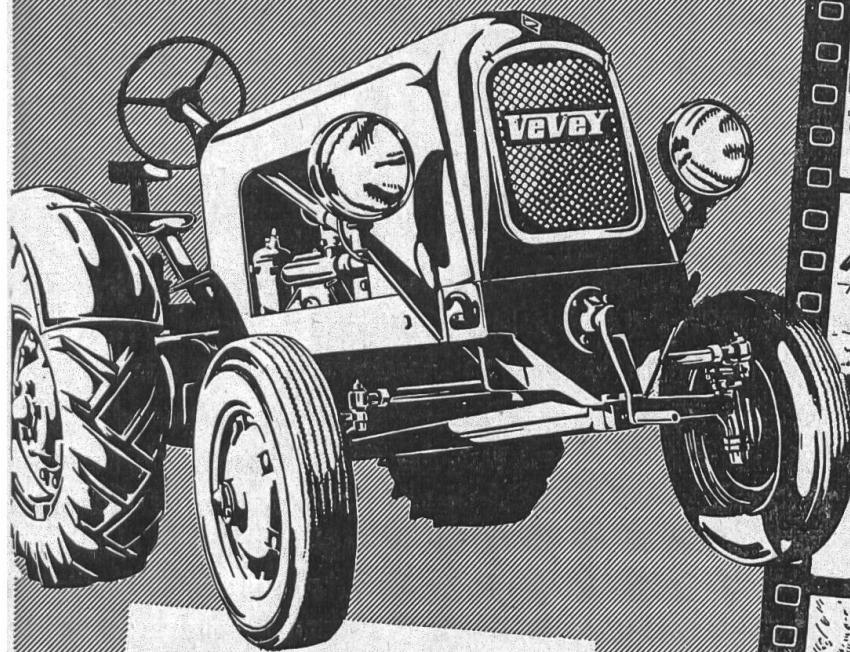
Zum Binden-Mähen geht der Jeep gut. Es kann mit verhältnismässig hoher Geschwindigkeit von 6—7 km/st gefahren werden. Doch sollte man auf grossen Schlägen arbeiten können, die das Rundherumfahren erlauben. Sobald die Getreidefläche klein geworden ist, verliert man in den Ecken viel Zeit, und es müssen Hilfspersonen die Garben weglegen, um für das Wenden genügend freien Platz zu schaffen. Das ist ein unangenehmer Nachteil und gelegentlich wickelt auf den Kardanwellen, die den Getriebekasten mit dem Hinter- und dem Vorderdifferenzial verbinden, Stroh auf.

Erfahrungsgemäss wirken sich diese hohen Geschwindigkeiten beim üblichen, für den Pferdebetrieb gebauten Binder ungünstig aus. Die Abnutzung an den beweglichen Teilen wächst rasch an und bei empfindlichen Getreidearten (Plantahofweizen, Korn) auch der Körnerausfall bzw. der Verlust durch Abbrechen der Aehren. Für diese Verhältnisse wäre ein Zapfwellenbinder viel günstiger.

Bei Transportarbeiten durch den Jeep sind ziemlich grosse Lasten angängig. Doch ist dieses Fahrzeug nicht derart gebaut, dass es einer solchen Inanspruchnahme während längerer Zeit gewachsen wäre. Vor allem sind die Bremsen für das Schleppen schwerer Anhängelasten unzureichend. Bei Geschwindigkeiten von 20—40 km/st ist es gefährlich, mit dem Anhängergewicht über 1200 kg hinauszugehen. Bei geringerer Geschwindigkeit (unter 20 km/st) darf die Anhängelast höher sein und 2400 kg erreichen, sofern keine Steilstrecken vorkommen.

Anmerkung der Redaktion: Infolge Platzmangels musste die Fortsetzung des Artikels über «Traktormotoren» verschoben werden. Wir bitten Autor und Leser dies gefl. zu entschuldigen.

Vevey

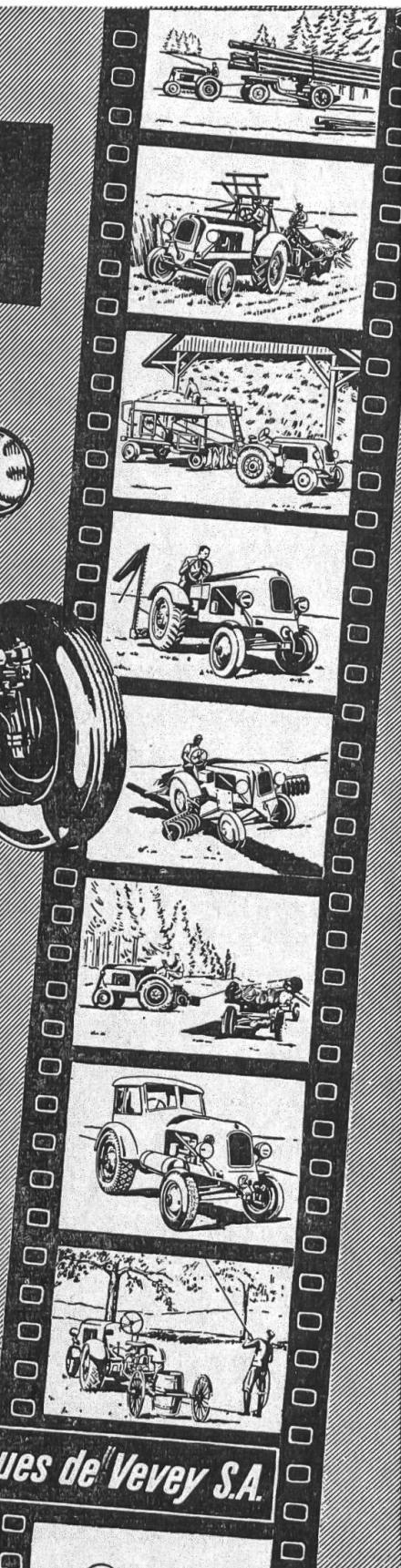


Der

VEVEY-DIESEL TRAKTOR,

ein Spitzenprodukt,
bleibt für Landwirt-
schaft und Industrie
die Maschine des
Kenners.

Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey S.A.





Jeep beim Mähdreschen

Photo: C. Boudry

Auf jeder Maschine sagt ein Schild in englischer Sprache: «Disengage front axle drive, when operating on dry hard surfaced roads. Das heisst: Schalte auf harten und trockenen Strassen den Vorderradantrieb aus.»

Der Erbauer der Maschine hält darauf, dass auf harten Strassen der Vierradantrieb nicht benutzt wird. Das schliesst auf der Strasse praktisch mehr als 500 kg totales Anhängegewicht aus. Tatsächlich wird das vordere Differenzial überlastet und erwärmt sich stark, sobald die Pneus ungleichmässig abgenutzt sind. Diese Art des Gebrauchs wird zu rascher Abnützung des Differentials führen oder zum Bruch nach einer verhältnismässig kurzen Betriebszeit.

Wenn auch der Jeep ausser dem vielleicht interessanten Liquidationspreis keine Qualitäten besitzt, die ihn zum Landtraktor eines Kleinbetriebes geeignet machen, ist er dennoch für viele Verhältnisse und zahlreiche Fälle ein sehr vorteilhafter Wagen.

So kann ein Betrieb, der für die Hauptarbeit bereits einen Traktor besitzt, ein Automobil notwendig haben. Der Hof ist vielleicht weit von der nächsten Ortschaft oder vom Bahnhof entfernt, oder es sind häufige Fahrten oder leichte Transporte zu besorgen.

In einem solchen Fall zögert der Landwirt, eine Limousine (geschlossener Wagen) zu kaufen, der wohl für die sonntäglichen Spazierfahrten, nicht aber für die tägliche Arbeit geeignet ist. Da ist der Jeep am richtigen Platz. Er ist das Automobil für die tägliche Arbeit. Der Bauer verlädt, wenn es notwendig ist, Brennstoff, Oel, die Fusswinde, eine Leiter, Arbeiter im Ueberkleid usw. Die Karosserie und die Polster der Sitze sind auf diese Art der Arbeit zugeschnitten, während die Limousine sich dazu kaum eignet.

Wenn der überlastete Besitzer rasch seine Felder, sein Vieh, sein Personal kontrollieren will, kann er diesen Rundgang mit seinem Jeep machen, ohne Bedenken haben zu müssen, dass er stecken bleibt, wenn er die Strasse verlässt und über Wiesen und Felder rollt. Im Verhältnis zum Gewicht des Jeep

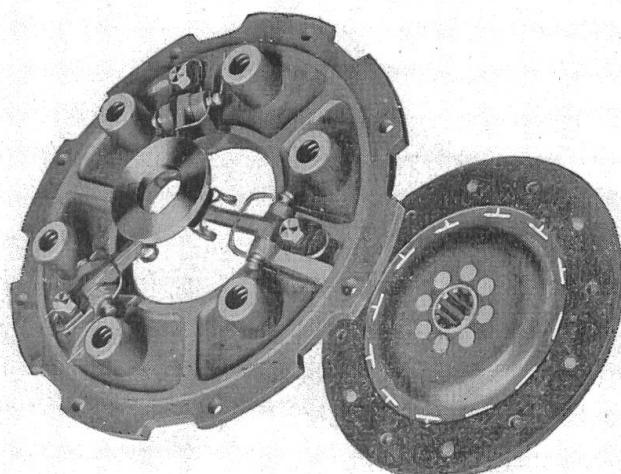
sind die Pneus sehr breit, die Federn recht weich und die Stoßdämpfer reichlich berechnet und wirksam. Die Maschine ist durchaus geländegängig.

Wenn aus irgendwelchem Grund, zum Beispiel wegen anhaltend schlechter Witterung, der Traktor mit Arbeit überlastet ist, wird ihm der Jeep zu Hilfe kommen; während der Traktor den Garbenbinder zieht, wird der Jeep die Erntewagen nach Hause schleppen, während der Traktor Kartoffeln oder Rüben rodet, wird der Jeep die Transporte zwischen Hof und Feld besorgen.

Auf diese Weise eingesetzt, ist der mit der Automobilnummer versehene Jeep das Automobil des Landwirts und dessen Aushilfstraktor, vor allem aber immer das Automobil.

Es wäre eine wirtschaftliche Fehlleitung, den Jeep als Traktor für den Kleinbetrieb zu empfehlen. Einerseits könnte der Kleinbauer damit keine anständige Arbeit leisten. Anderseits würde die Maschine wegen der häufigen Ueberlastung nur eine beschänkte Lebensdauer haben, und nach wenigen Jahren hätte weder die Landesverteidigung noch die Landwirtschaft Jeeps zur Verfügung.

Indessen orientiert die Presse täglich irreleitend über den Jeep. Es wäre wohl besser, sie würde sagen: «Der Jeep ist das Automobil des mittleren Bauern, der bereits einen Traktor besitzt und für seine Arbeit ein Werktagautomobil notwendig hat.»



Komplette Kupplungen
Kupplungs-Ersatzteile
Kupplungs-Revisionen

Embrayages complets
Pièces de rechange
Révisions d'embrayages

J.J. Derendinger GmbH

Zürich - Stauffacherquai 18/20 - Tel. 27.11.77

Berne - Belpstrasse 16 - Telephon 3.58.88

Wenn man auf gleiche Weise die Vor- und Nachteile der verschiedenen angebotenen Traktoren abwägt, ist es möglich, eine zuverlässige Rangordnung der verschiedenen Lösungen festzulegen:

Der aus gebrauchten Automobilteilen aufgebaute **Autotraktor** hat einen niedrigen Ankaufspreis. Dieser ist aber trotzdem zu hoch, wenn man die Kosten der Reparaturen, die kurze Lebensdauer und den Brennstoffverbrauch je Hektar in Betracht zieht. Aus diesem Grund eignet sich der Autotraktor nur für Kleinbetriebe, für Betriebe, die zu klein sind um sich die Haltung eines Pferdes leisten zu können. Er wird in wenigen jährlichen Arbeitsstunden die Ernte heimfahren usw. Die Brennstoffkosten spielen bei nur 2 oder 3 ha Fläche keine wesentliche Rolle und die Maschine wird bei diesem geringen Gebrauch mehrere Jahre ausharren.

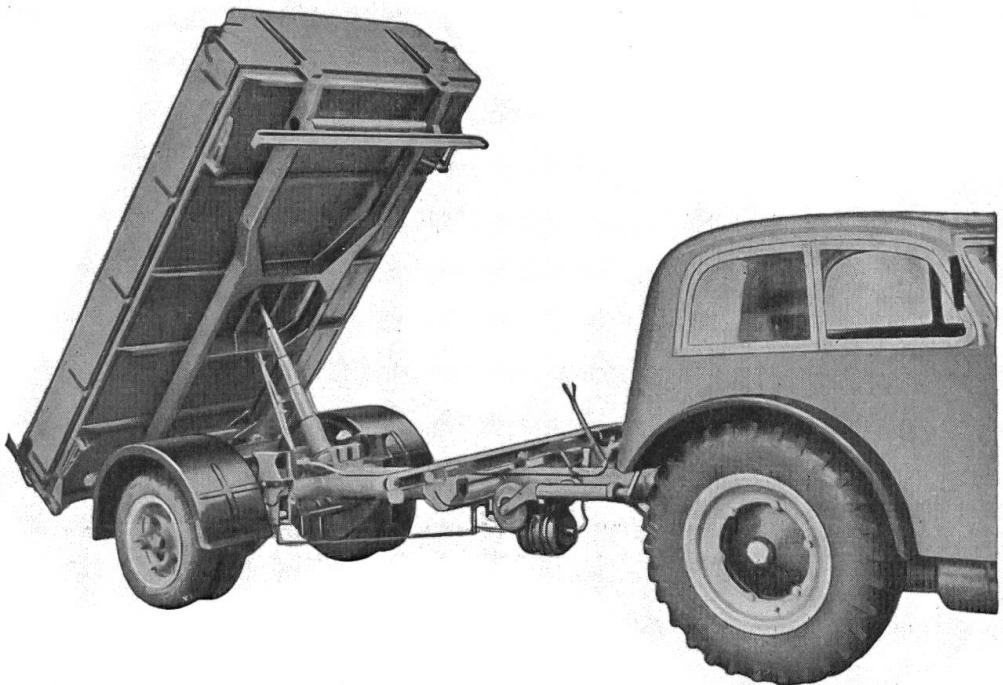
Der **Petroltraktor** arbeitet wirtschaftlich, wenn sein Motor auf Vollast dreht; d. h. bei den Schwerarbeiten. Er eignet sich schlecht für leichte und häufig unterbrochene Arbeiten. Diese Maschine ist deshalb der ideale Traktor zum Brechen der Arbeitspitze, wenn die beiden Pferde des Betriebes die Arbeit nicht zu bewältigen vermögen. Indem der Petroltraktor den beiden Pferden des Bauernhofs die anstrengendsten Arbeiten (Ernte, Pflügen und Eggen) abnimmt, schont er die Zugtiere und verlängert damit deren Leben. Bei dieser Verwendung sind die Pferde in der Lage während vieler Jahre ohne Ueberanstrengung eine grosse Arbeitsstundenzahl zu leisten.

Der Petroltraktor ist aber zu teuer, sobald man die Pferde im Stall stehen lässt und ihn selbst für leichte Arbeiten verwendet.

Der **Dieseltraktor** erscheint teuer im Ankauf. Er ist aber sehr interessant, weil sein Brennstoffverbrauch ungefähr der verlangten Leistung proportional ist; d. h. dieser steigt pro PS Stunde nicht wesentlich an, wenn der Motor nur zu einem Teil belastet wird. Diese Maschine wird deshalb vorteilhaft auch für leichte Arbeiten verwendet.

Aus diesem Grund kann ein mit einem Dieseltraktor ausgerüsteter Betrieb die Pferde vollständig abschaffen. Die dadurch erzielte Ersparnis gestattet die teure Maschine rasch zu amortisieren. Praktisch gesehen kann der Betrieb mit 7 bis 10 ha Boden sich den Luxus einer doppelten Anspannung nicht erlauben; d. h. er kann nicht Pferde und dazu einen Traktor halten. In diesen Verhältnissen ist der Diesel besonders interessant. Der Bauer, dem die Arbeitskräfte fehlen, verfügt in jedem Augenblick über eine arbeitsbereite Maschine, die

**Keine grössere Reparatur keine Revision
ohne Kostenvoranschlag!**



Traktor- oder Auto-Anhänger

mit Rohr-Chassis +GF+-Räder Hydraulische Kippvorrichtung
Nutzlast 3,5 - 5 t Brücke in Stahl- oder Aluminium-Ausführung
für Landwirtschaft und Industrie

Spezielle Fahrzeuge auf Wunsch Stützrollen Auflaufbremsen
Bremsdämpfer Anhänger-Achsen Innenbackenbremsen

Spez. Reparaturwerkstätte

für Traktoren u. Anhänger Pflüge landw. Maschinen u. Geräte

Ernst Schwarzenbach Thalwil

Konstruktionswerkstätte Telephon 920827 Zürich

rasch und billig arbeitet. Er gewinnt die viele Zeit, die er tagtäglich, auch wenn keine Arbeit vorhanden ist, für die Besorgung der Pferde aufwenden müsste.

Für Betriebe von mehr als 25 ha gibt es verschiedene Möglichkeiten, am einen Ort sind ein Dieseltraktor und ein oder zwei Pferde am Platz, an einem andern Ort ein Diesel und ein Jeep. Ist der Betrieb noch grösser, werden es zwei Dieseltraktoren sein oder zwei Dieselschlepper und eine Limousine.

Nachschrift des Uebersetzers:

Man hört gelegentlich, dass der Universaljeep in allen Teilen verstärkt sei, dass er mit verstärkter Kupplung und mit verstärktem Getriebekasten lieferbar sei. Von anderer Seite wird gesagt, es seien nunmehr Militärjeeps mit einem noch weiter reduzierten Getriebe am Markt. Diese Maschinen können auch

mit 3 km/st Geschwindigkeit pflügen. Bisher sind uns alle diese Änderungen nicht nachgewiesen worden, ausser der normalen Abweichung des Universaljeeps vom Militärjeep. Diese besteht in der um 26 % reduzierten Geschwindigkeit in den untern Gängen. Vor einer weiteren Untersetzung der Geschwindigkeit ist zu warnen. Je weiter der Wagen ins Langsame untersetzt wird, um so höher wird die Zahnbelastung im Differenzial. Die 26 % beim Universaljeep sind scheinbar das, was der Konstrukteur den Differenzialen des Jeep zuzutrauen wagt. Geht man noch weiter, sind Brüche und Reparaturen zu befürchten.

C. Boudry, Masch.-Ing.

(Übersetzung besorgt durch Ineichen.)

Das Versuchs- u. Untersuchungswesen bei den Landmaschinen

Weite Kreise unter den leitenden Köpfen in den landwirtschaftlichen Organisationen sind heute soweit, dass sie eingesehen haben, dass der Landwirtschaft Millionen Schäden oder Millionen von Kosten deshalb entstanden sind, weil das Landmaschinenwesen von seiten des Staates und der Fabrikanten nur ungenügend überwacht wird. Die Landwirte und mit ihnen die landwirtschaftlichen Organisationen und deren Funktionäre sind über die Brauchbarkeit, Vorteilhaftigkeit oder Unbrauchbarkeit der einzelnen Fabrikate absolut unzureichend orientiert. Das ist nicht in erster Linie die Schuld der betreffenden Personen, sondern das liegt viel mehr an der Art, wie der Handel mit diesen Geräten organisiert ist. Es ist im allgemeinen nicht möglich, dass der Landwirt, der ein Gerät kaufen will, die verschiedenen Fabrikate nebeneinander auf seinem Betrieb benützen und sich ein Urteil bilden kann. Die Händler und Fabrikanten geben im allgemeinen die Maschinen nicht auf Probe, weil eine zurückgegebene Maschine an Wert wesentlich verloren hat und nur mit bedeutenden Kosten für das Auffrischen oder mit einer beträchtlichen Preisreduktion wieder verkauft werden kann. Der wiederholt geltend gemachte Wunsch, die Verkäufer möchten besondere Leihmaschinen unterhalten und diese den Kaufinteressenten zur Verfügung stellen, damit sich diese einwandfrei über die Eignung orientieren können, verhallt ins Leere. Die Verkäufer fühlen sich eben bei den heutigen Gegebenheiten wohl. Selbstverständlich ist es leichter, Geräte mit Mängeln an den Mann zu bringen, wenn diese Maschinen nicht auf Probe genommen werden können.

Die Verkäufer sind, das ist klar, um Gründe nicht verlegen, die den Probetrieb überflüssig erscheinen lassen sollen. Sie erklären, jeder kann ja die Maschine beim Nachbarn sehen und feststellen, dass sie einwandfrei funktioniert. Das ist richtig. Der Kaufinteressent hat aber damit noch keine Vergleichsmöglichkeit mit andern Fabrikaten. Zudem sind die Betriebsverhältnisse von