Zeitschrift: Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 10 (1948)

Heft: 2

Artikel: Autotraktor oder Markentraktor

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1048715

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: 22.08.2025

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

Autotraktor oder Markentraktor

Es wird uns geschrieben:

«Sehr aus dem Herzen geschrieben haben Sie mir mit Ihrem Leitartikel in der Nummer 10/47 des «Traktor». In keiner Branche hat der Mittel- und Kleinbauer die Handelsgewinne aber so zu spüren, wie beim Traktorenkauf, wo die Grenze zwischen Ueberforderung und Betrug nicht immer gut zu unterscheiden ist. Dies hat am meisten noch der Bergbauer mit Einmannbetrieb zu spüren, denn wie kann er wegen der Viehwartung sich von zu Hause auch nur einen Tag entfernen und im Lande herumreisen, um einen Traktor zu besichtigen, von dem er ja sowieso nichts versteht.

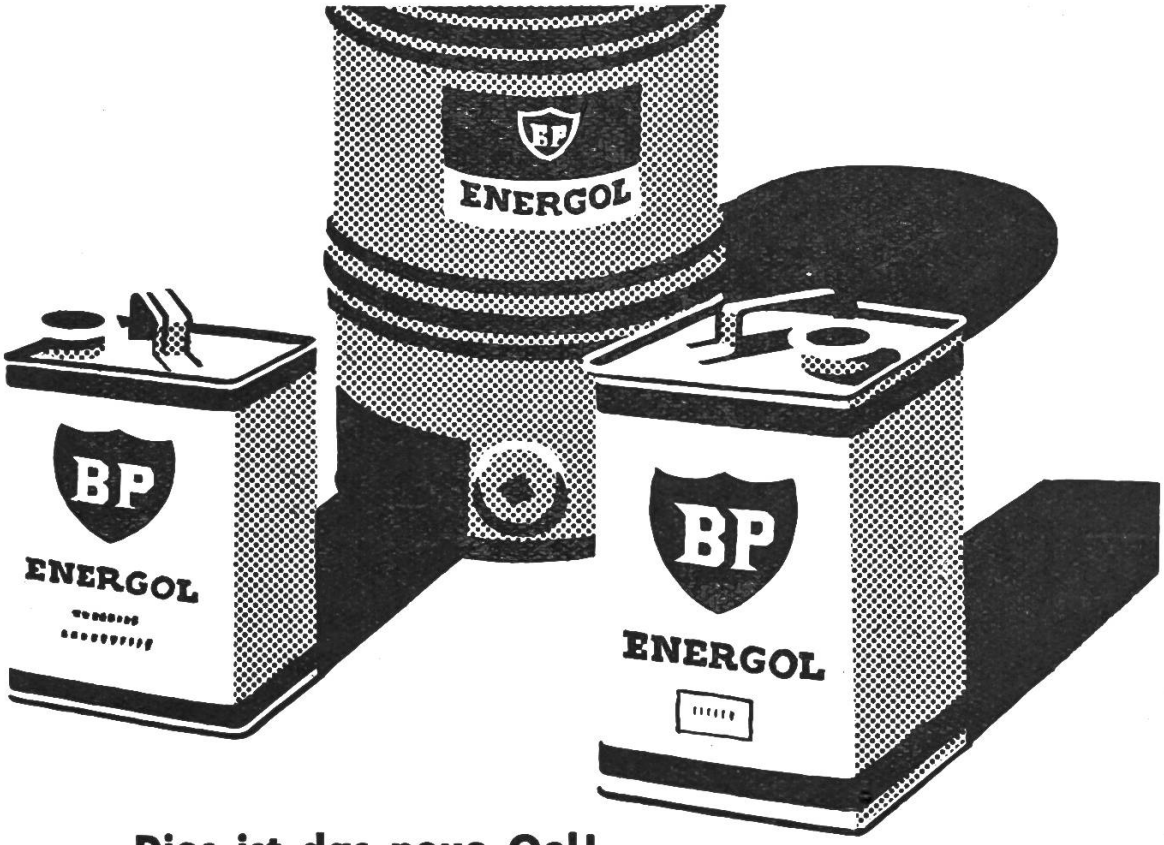
Neue Traktoren von Fr. 10,000.— und mehr, belasten die hiesigen Klein- und Mittelbetriebe zu stark. Es muss in dieser Sache einfach etwas getan werden. Für uns wird die Lage beim heutigen Mangel an Hilfsarbeitskräften wegen des relativ kurzen Sommers zum verzweifeln. Selbst bei der grössten Ueberanstrengung ist die Arbeit nicht zu bewältigen. Was bleibt uns anderes übrig, als sehnsüchtig nach den billigeren **Auto**-Traktoren Ausschau zu halten. Nach der «gelben Liste» der Automobilrevue gibt es solche, je länger je mehr, zu Preisen von ca. Fr. 3,000.— zu kaufen. Die Firma Aebi & Co. in Burgdorf offerierte vor Jahresfrist neue Mähbalken von 1,50 m Länge zu Fr. 480.— fix und fertig zum Einbau bereit. Mit letzterem will sie allerdings nichts zu tun haben. Ich vermute, wohl auch wieder wegen bestimmten Vorschriften, d. h. wegen einer Abmachung zwischen den Fabrikanten in bezug auf die Autotraktoren. Auch die landw. Presse scheint den Autotraktoren nicht besonders gewogen zu sein, wohl deshalb, weil sie von den Traktorenfabriken viele Inserate erhalten, von den Konstrukteuren von Autotraktoren aber sozusagen keine. Dies nur deshalb, weil die Spezialgeschäfte nicht bekannt sind. Es ist ein Jammer, dass man so viele Traktorenfabriken erhalten muss und dass keine bekannte Garage zum fachgemässen und geübten Einbau von Mähapparaten vorhanden ist. Dazu braucht es spezielle Werkzeuge und geübte Leute. Bei einem abgelegenen Garagisten, der solche Arbeiten noch nie oder ganz selten ausgeführt hat, können leicht Fehlprodukte entstehen. Es wäre einfach an der Zeit, von der neugeschaffenen schweizerischen Maschinenprüfstelle aus, kaufs- oder pachtweise, eine solche Garage zu betreiben, auch wenn die landw. Verbände daran noch spezielle Subventionen leisten müssten. Sie vermögen es ja 1/2-Millionen-Bauten zu erstellen. Von einer solchen Garage könnte dann der abgelegene Landwirt den Kauf ohne vorherige Besichtigung tätigen. In dem Sinne ungefähr, wie man bei einer landw. Genossenschaft die Ware auch ohne Besichtigung kauft. Was nützt eine Besichtigung, wenn man von der Sache sowieso nichts versteht.

Sie als Präsident des IMA möchten für eine solche Garage besorgt sein, dies zum Wohle der Klein- und Mittelbauern der ganzen Schweiz. Nach einer Publikation im «Traktor» sind ja weit mehr Autotraktoren als Markentraktoren vorhanden. Das dürfte der Beweis dafür sein, dass man mit diesen auch auskommen kann. Mit dem Geld, das man dank der geringen Anschaffungskosten ersparen kann, lässt sich manche Reparatur ausführen. Wenn in dieser Sache nicht endlich etwas geschieht, so werden in absehbarer Zeit billige Traktoren vom Ausland eingeführt und dann haben unsere Fabrikanten erst recht nichts zu verdienen. Die Automobilisten könnten die ausrangierten Autos, derer es ja immer mehr gibt, auch nicht mehr so gut verkaufen. Die landw. Organisationen nehmen bekanntlich bei andern landw. Bedarfsartikeln auch nicht Rücksicht auf den Handel, sonst wären sie ja unnütz . . . .»

K. M., Landwirt, Brienz.

Allgemeines.

Der Einsender bringt zum Ausdruck, dass heute ein **grosses, unbefriedigtes Bedürfnis für einen Traktor besteht, der für den Kleinbetrieb geeignet ist.** Er sieht den praktischen Weg darin, dass in der Schweiz eine oder mehrere grosse Garagen sich auf den Umbau von alten Autos zu Traktoren, also zu



Dies ist das neue Oel!

. . . ein Spitzenprodukt moderner Schmieröltechnik aus den Laboratorien der Anglo-Iranian Oil Co. ENERGOL enthält besondere Zusätze zur Verhütung von Oxydation und Lagerkorrosion. Mit ENERGOL geschmierte Motoren bleiben sauber und behalten auch unter schwierigen Arbeitsbedingungen stets ihren vollen Wirkungsgrad.

Sie fahren besser
mit BP Qualitätsprodukten:

BP Benzin
BP Diesoleum
BP Traktoren-Petrol
BP White-Spirit
BP Energol Motoren- und Getriebeöl

BP ENERGOL

. . . ein neues, ein besseres Öl

Autotraktoren, spezialisieren. Es wurde schon vor vielen Jahren durch die Vorgängerin des IMA, durch die Stiftung «Trieur» untersucht, ob auf diesem Wege befriedigende Resultate erzielt werden können. Schon damals musste von der Motorisierung der Kleinbetriebe auf diesem Weg abgeraten werden. Das hinderte freilich nicht, dass Autotraktoren in grosser Zahl in den Handel gebracht wurden. Es konnte aber anhand der Motorfahrzeugkontrollen der Kantone festgestellt werden, dass die Autotraktoren im Durchschnitt eine recht kurze Lebensdauer besitzen. Knapp die Hälfte dieser Maschinen sind damals zwei Jahre alt geworden. Die Folge war und ist, dass die Autotraktoren — auf die Dauer gesehen — meist noch kostspieliger als die Markentraktoren sind. Es mag sein, dass die Qualität der Autotraktoren inzwischen besser geworden ist. Es darf aber nicht übersehen werden, dass dem Autotraktor immer wesentliche Mängel anhaften, auch wenn er sorgfältig, durch eingearbeitete Fachleute, gebaut wird.

Da gibt es einmal Schwierigkeiten mit dem **Motor.** Im Traktor wird meist der Motor dauernd bis an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit ausgenützt, mit dem höchsten Gang, der die Last zu ziehen vermag. Das erträgt aber der Automobilmotor nicht ohne weiteres. Seine Schmierung ist für einen derartig schweren Gebrauch nicht ausreichend, meist erweist sich aus dem gleichen Grund auch die Kühlung als unzureichend und der Kühler kommt zum Kochen (zur Kühlung eines Automotors wird bekanntlich u. a. auch die durch die Fahrgeschwindigkeit erzeugte Zugluft benützt; beim Autotraktor fällt wegen der reduzierten Geschwindigkeit dieser Anteil der Kühlung aus). Man kann diesem Uebel durch den Einbau eines Drehzahlreglers mehr oder weniger beikommen. Diese Regler sind aber nicht ohne weiteres zur Verfügung, vor allem nicht in Modellen, die sich in jeden beliebigen Motor einbauen lassen. Die Folge ist die, dass sich die Hersteller der Autotraktoren mit primitiven Reglern behelfen, die in die Ansaugleitung eingebaut werden. Diese zeitigen keine guten Resultate. Sie setzen die Leistung des Motors herab und regulieren unvollkommen.

ELECTRONA A.-G.

Boudry / Neuenburg

Tel. (038) 6 42 46

Wir fabrizieren diese Spezial-Batterie für Traktoren; nebst allen andern Accumulatoren für sämtliche in der Schweiz laufenden Automobile.

Unsere Accumulatoren bürgen für Sicherheit!

Noch grössere Schwierigkeiten ergeben sich beim Umbau in der **Kraftübertragung** vom Motor auf die Hinterachse. Die Geschwindigkeit des Traktors ist um das Vielfache kleiner als die des Automobils. Der Bauer will bei der stark herabgesetzten Drehzahl der Hinterräder trotz allem die Leistung des Motors vollständig ausnützen. Es fällt deshalb auf eine Radumdrehung eine viel grössere Arbeit. Entsprechend wachsen auch die Kräfte, die in den Zahnrädern, den Wellen und den Lagern auftreten. Deshalb wurde früher verlangt, dass die Hinterachsbrücke eines Autotraktors von einem Wagen genommen werden muss, dessen Motor 3mal mehr PS besass, als der im zu bauenden Autotraktor vorhandene Motor. Diese Regel wurde vielfach missachtet. Brüche, Anfressen der Lager, in einem Wort, kostspielige Reparaturen und die genannte kurze Lebensdauer waren die Folge. Man hat recht bezeichnend Traktoren, die ganz und gar aus alten, meist nicht gut passenden Automobilbestandteilen zusammengebaut werden, als «Friedhof-Traktoren» bezeichnet. Sie sind eben aus Teilen zusammengesetzt, die man auf einem Autofriedhof findet.

Es kommt dazu, dass die Triebräder eines Autos zu klein sind, um dem Autotraktor eine gute **Adhäsion** zu geben. Man ist deshalb in der Folge dazu übergegangen, dem dadurch auszuweichen, dass man einzig den Rahmen und den Motor eines Automobils verwendete und diese mit der annähernd normalen Hinterachse eines Traktors verband. So entstehen solidere, aber auch bereits viel teurere Maschinen.

Alle diese Verhältnisse haben dazu geführt, dass die Fachleute zum Schluss gekommen sind, es sei nicht möglich, mit dem Autotraktor dem Kleinbauer wirksam zu helfen. Es ist diesem nämlich nicht geholfen, wenn er eine billige Maschine kaufen kann, die so viele Reparaturen erfordert und so rasch dahin ist, dass die jährlichen Kosten viel höher sind, als bei einem teuren Markentraktor.

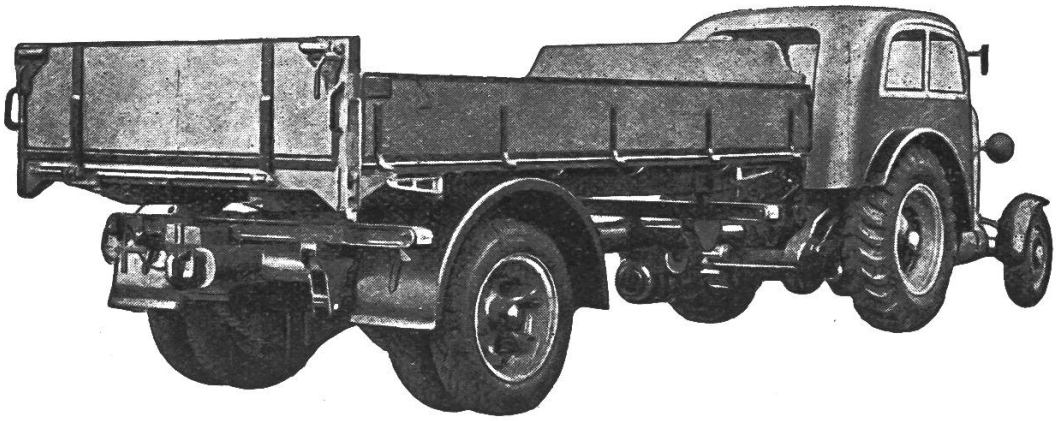
Normalisierung.

Es scheint viel aussichtsreicher, einen einfachen und kräftigen Markentraktor zu schaffen, der zu einem annehmbaren Preis verkauft werden kann, weil er in grossen Serien gebaut wird. Das ist heute jedoch nicht ohne weiteres möglich, da es an der notwendigen Geschlossenheit der Bauern fehlt. Wollen wir einen relativ billigen und einfachen Traktor für alle Verhältnisse erhalten, müssen wir uns bescheiden, wir dürfen nicht Maschinen mit allen möglichen Abweichungen von der normalen Ausführung verlangen. Es soll nicht jeder dritte Bauer eine Maschine mit besonders starkem Motor verlangen, damit er den Nachbarn damit imponieren kann. Der Bauer darf nicht verlangen, dass seine Maschine unbedingt einen zwischen dem Hinter- und dem Vorderrad liegenden Mähbalken haben muss, nachdem sich mit dem hinten angebrachten Balken ebenso gut oder besser und sorgfältiger mähen lässt. Solche Extrawünsche verteuern die Maschine um viele Hundert Franken und zwar nicht nur für den, der den Extrawunsch äussert, sondern auch für den, der mit der normalen, einfachen Ausführung zufrieden wäre.

Das IMA hat empfohlen, sich auf **144 cm Spurweite** zu einigen. Da darf nun nicht jeder Dritte kommen und etwas anderes verlangen, sonst werden die Maschinen zu teuer. Uebrigens verteuert die veränderliche Spur nicht nur den Traktor, sondern auch die zugehörigen Geräte und Maschinen. Diese müssen nachher wenigstens zum Teil Verstellmöglichkeiten besitzen, um den verschiedenen Spuren angepasst werden zu können.

Das IMA empfiehlt, sich bei den Rädern der Traktoren, Ackerwagen und Geräten auf total **4 Felgendurchmesser** zu bescheiden, 16, 20, 24 und 32, d. h. 40, 50, 60 und 80 cm. Zählt man zu diesen Massen noch zweimal die Stärke des Luftreifens hinzu, erhält man den Raddurchmesser. Diese Beschränkung der Radgrössen verbilligt nicht nur die Herstellung der Maschinen, sondern auch die Lagerhaltung bei den Pneulieferanten und den Ersatzteil-Dienst bei den Maschinenfabrikanten und -Händlern.

Wenn der Traktor und die dazu notwendigen Geräte billig sein sollen, so müssen **die Verbindungen zwischen Traktor und Aufbaumaschine oder Anhängegerät** einheitlich sein. Heute wird die Beschaffung der Maschinen stark verteuert, weil es an dieser Einheitlichkeit fehlt. Will ein Fabrikant einen Traktor verkaufen, so muss er dafür sorgen, dass die Maschine auf dem Betrieb des Käufers ungehindert verwendet werden kann. Er muss am Traktor und meist auch an den Geräten Abänderungen anbringen. Er erreicht damit, dass die Sache notdürftig klappt. Das alles kostet aber viel Zeit und Geld. Diese müssen zum vornherein in den Preis einkalkuliert werden und verteuern die Maschine



Kipp-Anhänger für Traktor- oder Lastwagenzug
sowie Landwirtschaftsanhänger in verschiedener Ausführung

Verlangen Sie unverbindlich unsern Prospekt
oder den Besuch unseres Fachmannes

Ernst Schwarzenbach - Thalwil
Konstruktionswerkstätte Telephon (051) 92 08 27

Traktorenbesitzer!
Wir liefern in erstklassigen, bewährten Qualitäten

Traktoren-Petrol
White Spirit
Diesel-Treibstoff
Benzin
Traktorenöl dünn-, mittel- und dickflüssig
Getriebefett aus eigener Fabrikation

„RIMBA" Rob. Jos. Jecker Mineraloel & Benzin AG.
Zürich-Altstetten Telefon 25 53 62 (051)
Lager in Zürich-Altstetten und in Sempach-Neuenkirch

wesentlich. Deshalb verlangt das IMA die Normalisierung der Traktoren und der Anhängegeräte. Die Verbindungsorgane zwischen Traktor und Gerät sollen allgemein soweit vereinheitlicht werden, dass jedes Gerät, — so wie es aus der Fabrik kommt — mit allen in der Schweiz fabrizierten Traktoren gekuppelt werden kann und zwar, wenn möglich, ohne einen Schlüssel oder irgend ein anderes Werkzeug verwenden zu müssen.

Das geht heute nicht, weil einmal die Schweizerbauern zu wenig geschlossen hinter den Forderungen des IMA und des Schweiz. Traktorverbandes stehen und sodann sind diese Organisationen auch zu knapp an Mitteln, um grosszügige Aktionen durchführen zu können. Die landwirtschaftlichen Verbände — das darf anerkannt werden — unterstützen das IMA in der Hauptsache im vorgesehenen Ausmass. Hingegen fehlt es an den Beiträgen, die wir vom Bund erwarten, sowie von den Fabrikanten und Händlern.

Der Schweiz. Traktorverband und die Kreise um das IMA bemühen sich seit dem Jahre 1939, die vorgesehene Normalisierung zu erreichen. Wir kommen aber nicht vorwärts, weil vor allem die Traktorfabrikanten jede Einmischung in die Fabrikation und damit die Normalisierung ablehnen, d. h. gelegentlich wäre der eine oder andere unter der Voraussetzung für die Normalisierung zu haben, dass ausgerechnet seine Fabrikate als normal erklärt werden. Auf diesem Boden ist selbstverständlich nicht vorwärts zu kommen. Doch werden der Schweiz. Traktorverband und seine Sektionen, sowie das IMA, nichts unterlassen, um die Normalisierung als Mitel zur Produktionskostensenkung durchzudrücken. Es ist im übrigen nicht zu verstehen, dass sich die Behörden dieser Sache nicht in vermehrtem Masse annehmen — nachdem doch die Gestaltung der landw. Produktionskosten in nicht unwesentlichem Masse davon abhängt — dass in dieser Beziehung Ordnung geschaffen wird.

Lösung.

Selbstverständlich wird auch der normalisierte Traktor noch viel mehr kosten, als ein schlechter Autotraktor. Wir sind aber der Meinung, dass die vorgesehene Normalisierung trotzdem dem «kleinen» Mann Maschinen in annehmbarer Preislage zur Verfügung stellen wird. Wir stellen uns das ungefähr wie folgt vor: Wenn die normalisierten Traktoren und Geräte auf dem Markt erscheinen werden, dürften viele besser fundierte Betriebe ihren alten Markentraktor verkaufen und dafür eine normalisierte Maschine anschaffen. Es werden darauf auf dem Markt in grosser Zahl Markentraktoren als Okkasion erscheinen und zu annehmbaren Preisen zu erwerben sein. Damit ist dem «kleinen» Mann viel besser gedient, als mit primitiven Autotraktoren. Wir treffen heute in solchen Betrieben in grosser Zahl Fordson-Traktoren, die vor 20 und mehr Jahren gebaut worden sind und ihren Dienst heute noch einigermassen befriedigend versehen, besser als ein neuer Friedhoftraktor. Dabei ist der Fordson-Traktor eine billige Maschine, die im Grunde genommen nicht auf eine lange Lebensdauer hin konstruiert ist.

Der Kleinbauer darf aber nun nicht annehmen, dass ein als Okkasion angebotener, in gutem Zustand sich befindender Markentraktor, nicht mehr kosten

wird, als ein Friedhoftraktor. Trotzdem wird er mit dieser etwas teureren Maschine billiger fahren. Wir sehen zahlreiche Fälle, man könnte sagen, dass sie geradezu zur Regel gehören. Da entscheidet sich ein Schuldenbauer, es einmal mit einem Traktor zu probieren. Er kauft seinen kleinen Verhältnissen entsprechend das Billigste, was auf dem Markt zu finden ist, einen Autotraktor bescheidenster Güte. Recht bald werden grosse Reparaturen notwendig. Nach wenigen Jahren, sehr oft schon nach 2—3 Jahren, ist es so weit, dass mit dem billigen Traktor nichts mehr anzufangen ist. Der Mann entschliesst sich, den Friedhoftraktor durch etwas Besseres zu ersetzen und kauft sich vielleicht einen Autotraktor mit Traktorhinterachse. Nach wenigen weitern Jahren muss er erkennen, dass sein «neuer» Traktor eben die Mängel besitzt, die von den Fachleuten diesen Maschinen immer wieder vorgeworfen werden. Er entscheidet sich deshalb schweren Herzens, die Maschine gegen einen Markentraktor einzutauschen. Klar ist, dass er mit dem zweimaligen Wechsel seiner Maschine viel Geld verliert, dass es weit wirtschaftlicher gewesen wäre, von Anfang an einen Markentraktor zu kaufen, wenn es auch nur eine Okkasion gewesen wäre.

Dabei sei auch hier wieder darauf hingewiesen, dass derBauer keine Okkasion kaufen sollte, ohne dass die Maschine vorher durch einen Experten des Schweiz. Traktorverbandes überprüft ist. Der Kauf einer Okkasion birgt eben immer ein gewisses Risiko in sich.

Herr M. befürchtet, wir raten von den Autotraktoren ab, weil die Fabrikanten und Verkäufer von Markentraktoren den landw. Fachblättern mit Inseraten zu verdienen geben; das sei von seiten der Verkäufer der Autotraktoren weniger der Fall. Da ist der Fragesteller auf dem Holzweg. Es sei darauf hingewiesen, dass der Verband der schweizerischen Fabrikanten von Markentraktoren seit längerer Zeit unsere Fachzeitschrift «Der Traktor» für Inserate seiner Mitglieder gesperrt hat. Sie können sich darauf verlassen, dass der Grund für diese Massnahme in erster Linie darin liegt, dass wir eben gelegentlich etwas sagen oder verlangen, was mehr im Interesse des Landwirtes liegt, als im falsch verstandenen Geschäftsinteresse dieser Firmen. I.

DAS MARKENÖL FÜR HÖCHSTLEISTUNGEN

«JB»

Fahre Markenöl „JB", das bewährte Traktorenöl von überlegener Qualität.

Der Fachmann empfiehlt es - Der Kenner schätzt es.

Plombierte Originalgebinde aller Grössen.

Vertrauenslieferant der Sektion Bern

JENZER/BÜTZBERG · MOTORENÖLE · TELEFON (063) 30117