

<b>Zeitschrift:</b>	Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisierte Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerischer Traktorverband
<b>Band:</b>	12 (1950)
<b>Heft:</b>	5
<b>Artikel:</b>	Kippvorrichtungen an Ackerwagen
<b>Autor:</b>	Jakob, R.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-1048774">https://doi.org/10.5169/seals-1048774</a>

### 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:** 18.01.2026

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

# Kippvorrichtungen an Ackerwagen

**Vorwort der Redaktion:** Vor allem in Frankreich werden in der Landwirtschaft Kippwagen in grosser Mannigfaltigkeit angeboten. Dort sind die Schnappkarren weit verbreitet und der Landwirt vermisst beim an den Traktor angehängten Zweiachser die vom Schnappkarren her gewohnte Kippmöglichkeit.

Die meisten angebotenen Kippwagen sind für grosse Nutzlasten gebaut, bis 6 t, recht hoch im Eigengewicht und im Preis. Doch sind Ausnahmen nicht selten. Es gibt auch verhältnismässig leichte und im Preis interessante Kipper. Ob diese den schwierigen Anforderungen unseres Geländes gewachsen sind, ist wieder eine andere Frage.

Es darf auch gesagt werden, dass die Kippvorrichtung nur für einen recht bescheidenen Teil der landwirtschaftlichen Transporte brauchbar ist, vor allem für Rüben, Erde, Steine usw. Hingegen kann das Kippen für Kartoffeln, wie es im Auslande da und dort üblich ist, nur bedingt empfohlen werden. Wir wissen heute, dass die Gesundheit der Knollen unter den Stössen und Schlägen Schaden leiden. Bei Futterkartoffeln freilich ist das nicht von Bedeutung, und es machen diese eine Ausnahme.

Trotzdem wollen wir es nicht unterlassen, unsren Lesern einen interessant gebauten Kippwagen zu beschreiben. Der Artikel ist aus der Zeitschrift: «**Dreschen und Pflügen**», Pfaffen-hofen, entnommen.

Der Transport hat bei keinem Unternehmen einen so grossen Anteil an der Gesamtarbeit wie bei der Landwirtschaft. Er wird im Konkurrenzkampf «der entscheidende Faktor» werden. Alle Mittel müssen ausgenutzt werden, welche dazu beitragen, dem Landwirt den Transport so billig wie möglich zu gestalten. Berechtigterweise verlangt der fortschrittliche Landwirt von seinem Ackerwagen, dass er gekippt werden kann. Bei Licht betrachtet, hat der Bauer mit seinen Kartoffeln, Rüben usw. weit mehr Schüttgut als allgemein angenommen wird.

Vielerorts ist es heute auch schon dem Bauern zur Selbstverständlichkeit geworden, dass er reine Transportarbeiten im Lohn ausführen lässt. Gerade in Gegenden mit kleinen Landwirtschaften führt es sich mehr und mehr ein, dass Lohnunternehmer mit ihrem Schlepper im Herbst die Transporte zur Bahnstation bzw. in die verarbeitenden Fabriken schnell und billiger ausführen als es der Bauer bei richtiger Berechnung seiner Eigenkosten tun könnte. In jedem Falle ist aber wichtig, dass Wagen und Zugmaschinen möglichst kurze Wartezeiten für das Be- und Entladen benötigen.

**Autobenzin, 70/72 rein, 74/76 verblebt  
White Spirit, Traktorenpetrol, Dieselgasöel  
Traktoren-Motoren-Oel „SOLOL“**  
Premium-Typ für Benzin-/Petrol-Motoren  
HD-Hochleistungs-Typ für Dieselmotoren  
**Sämtliche Maschinenoele und -Fette**



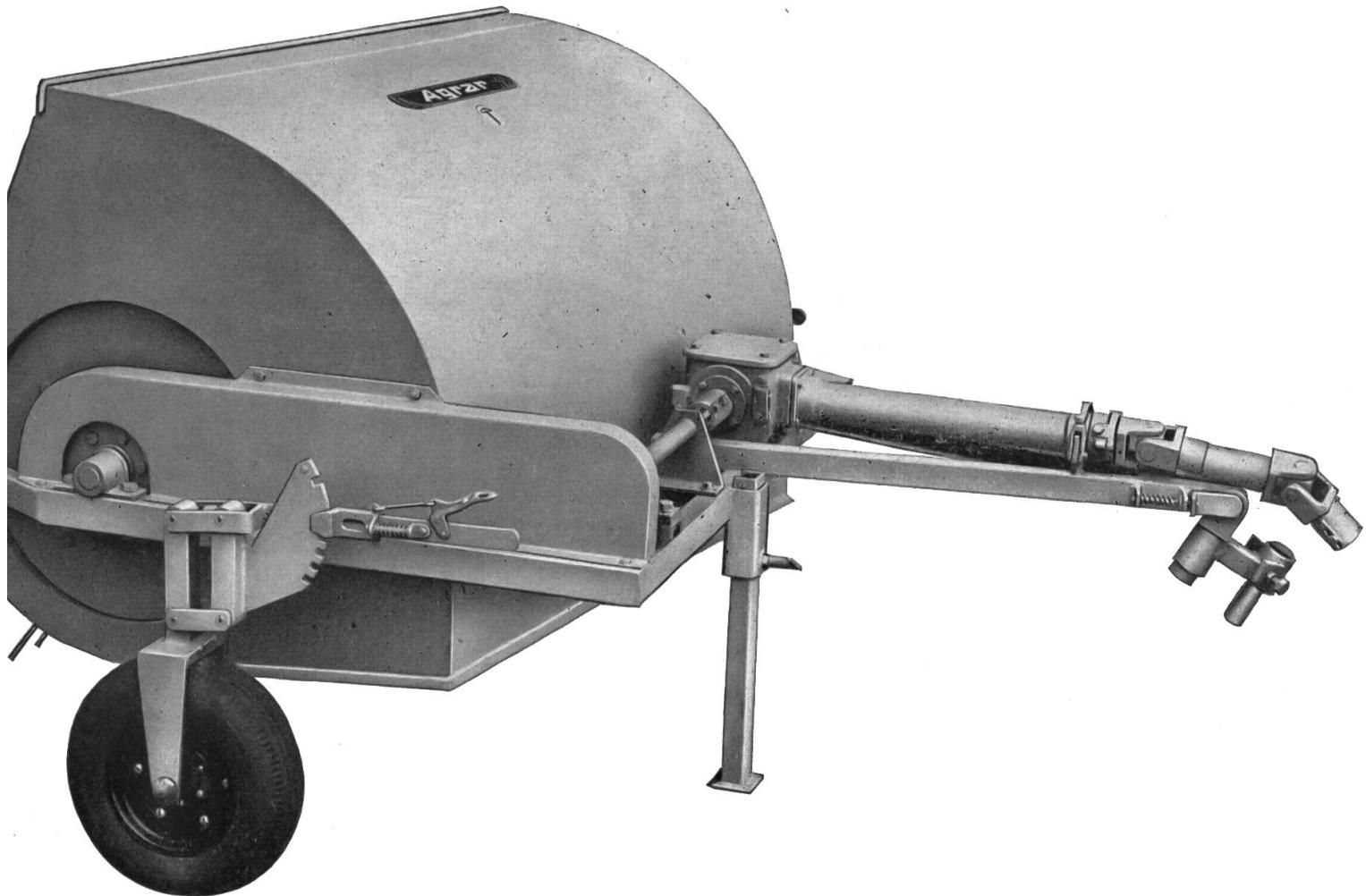
**Sylvestr Schaffhauser AG**

MINERAL-OELE

TEL. (071) 853 33

GOSSAU (ST.G.)

**Die neue Graszettmaschine Agrar mit Zapfwellenantrieb . . . . .**



eignet sich zum Anschluss an alle Traktoren mit normalisierter Zapfwelle.

Die Graszettmaschine AGRAR erlaubt, das Mähen und Zetten im gleichen Arbeitsgang auszuführen, und ist wohl die rationellste Maschine, die Sie einsetzen können. Wir garantieren für einwandfreie Zettarbeit auch in längstem Futter. Die Solidität der Agrar-Graszetter ist unübertroffen, denn in diesen Maschinen ist eine 14jährige Erfahrung der Praxis sinnvoll ausgewertet.

Für Traktoren ohne Zapfwelle bauen wir Zetter mit dem Haspelantrieb von den Laufrädern aus. Für Hürlimann-Traktoren sind Graszetter AGRAR zum Aufsatteln ebenfalls prompt lieferbar. Verlangen Sie bitte sofort unsern illustrierten Prospekt, selbstverständlich gratis und für Sie ganz unverbindlich.

# Agrar

**Agrar, Fabrik landw. Maschinen AG.**  
**Wil (St.G.)**      **Telephon (073) 6 0121**

In klarer Erkenntnis dieser Aufgabe bemüht sich deshalb die Industrie laufend durch Verbesserungen ihrer Konstruktionen dabei mitzuhelfen, das oben ausgeführte Problem schrittweise zu verbessern. In der Entwicklung des normalen gummibereiften Gespannwagens hat sich in den letzten Jahren eine gewisse Normalisierung herausgearbeitet. Ganz anders liegt es im Kipperbau für die Landpraxis. Es fehlt zwar nicht an Versuchen, normale Ackerwagen durch verschiedene Möglichkeiten zum Kippen zu bringen. Viele Landwirte machten sich 2 grosse Auffahrdreiecke aus Holz, auf welchen der Wagen einseitig mit dem Schlepper, oder, schon schwieriger, mit den Pferden aufgezogen und dadurch mitsamt der Achse gekippt wird. Die Auflaufdreiecke werden vorwiegend beim Abladen von Kartoffeln oder Rüben an den Mieten verwendet. Der Nachteil dieser Kippart liegt am Mitführen der grossen Auflaufdreiecke, die mindestens 60 cm hoch und 1,50 m lang sein müssen.

Die Wagenbauer gingen einen Schritt weiter und machten die Pritsche kippbar. Das Hochwenden der Pritsche wurde mit einer sogenannten Blockwinde durchgeführt, um dadurch den Wagenpreis durch eine eingebaute Winde nicht zu verteuern. Der Nachteil dieser Konstruktion liegt darin, dass die schwere Blockwinde, die auf jedem Bauernhof vorhanden ist, immer mitgeführt werden muss. Auch ist der Hub in den meisten Fällen zu gering, so dass die Pritsche nur leicht angekippt werden kann und ein Grossteil des Ladegutes letzten Endes doch mit der Schaufel abgeladen werden muss.

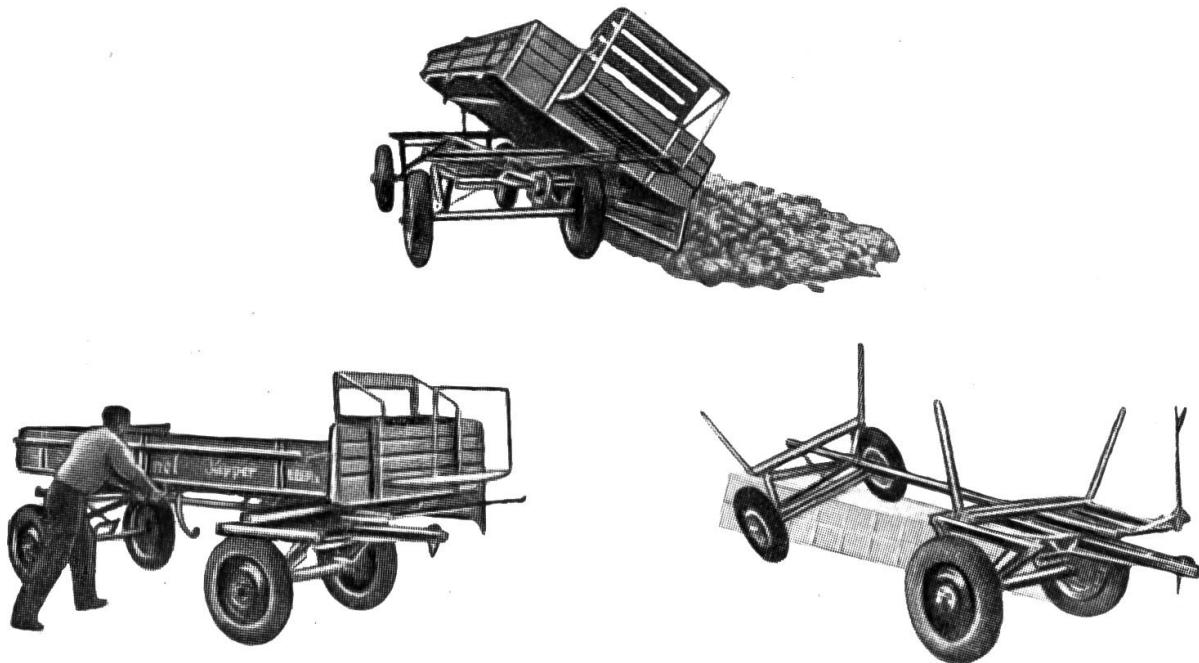
Ein weiterer Nachteil dieser Bauart liegt in der sich auf dem Boden abstützenden Winde, so dass das Fahrzeug im angekippten Zustand, also nicht weiter gefahren werden kann.

Daneben gibt es noch reinrassige Kipper, die durch Zahnstangen hydraulisch oder mit Druckluft gekippt werden. Einige Firmen bauen und bauten Kipper, die durch eine Zapfwelle vom Schlepper aus eine mechanische oder hydraulische Kippvorrichtung betätigen.

Durch verschiedene Neuerungen, die zum Teil auch zum Patent angemeldet wurden, hat z. B. die Firma H. Hummel Söhne, Ehrenstein-Ulm, versucht, diesem Problem einen grossen Schritt näher zu kommen. Sie hat einen kleinen Kipper entwickelt, dessen einfache und billige Bauweise Beachtung verdient. Gebaut wird der Kipper in zwei Größen und zwar für  $1\frac{1}{2}$  t Nutzlast mit einer Pritsche  $1,70 \times 3.00$  m, und für 2 t Nutzlast mit einer Pritsche  $1,70 \times 3,50$  m.

Kennzeichnend für diese Bauart ist, dass die zu kippende Last nicht gehoben werden muss. Um die Pritsche zu kippen, werden die 4 Stecker entfernt, welche die Pritsche auf dem Fahrgestell festhalten. Gleichzeitig wird die Seitenfalle geöffnet. Dann wird die Pritsche an dem seitlich angebrachten Handgriff bis zum Anschlag nach der zu kippenden Seite verschoben. Durch diesen Vorgang haben die zwei äusseren Räder die Auflageschienen verlassen. Die ganze Last ist somit im Drehpunkt der Pritsche gelagert wie ein Waagebalken. Man braucht nun die Pritsche am Handgriff nur nach oben

zu bewegen und das Ladegut kippt ab. Ein unten angebrachter Bügel hält die Pritsche, wenn sie die notwendige Schräglage erreicht hat, am Zentral-Rohr fest.



Normale Kipper, die ihre Pritsche an dem über den Reifen angebrachten Scharnieren kippen, bringen das Ladegut zu einem Teil unter die Reifen. Dadurch besteht die Gefahr, dass beim Wegfahren durch die darüber rollenden Räder das Ladegut zerquetscht wird, was vor allem bei Kartoffeln und Rüben eine recht unangenehme Begleiterscheinung darstellt. Beim vorgenannten Kipper wird durch das Verschieben der Pritsche nach der Seite das Ladegut ca. 85 cm weiter aussen abgekippt. Dadurch ist die Gefahr vermieden, dass das Ladegut in das Fahrbereich der Räder rollt. Ein Vorteil, der sicherlich von nicht zu unterschätzendem Wert ist.

Die Verwindungsfreiheit des gesamten Wagens liegt vor allem in dem Zentralrohrsystem. Dies ergibt eine sehr günstige Geländegängigkeit des Fahrzeuges.

Nach Abheben der Pritsche kann das Fahrgestell als kleiner Langholzwagen benutzt werden. Zu diesem Zweck liefert die Firma Rungen mit, die auf zwei Arten befestigt werden können. Zum Laden von Langmaterial werden Rungen steil befestigt. Bei dieser Anordnung können auch Bretter für einen Kastenwagen eingesetzt werden. Dies wird meistens dann der Fall sein, wenn der Wagen aus finanziellen Gründen ohne Pritsche gekauft wird. Eine zweite Befestigungsmöglichkeit für die Rungen dient zu einer wesentlichen Verbreiterung der Ladefläche. In diesem Fall werden die Bretter in nahezu flacher Lage befestigt.

Auch bei der Anordnung der Bremse ist daran gedacht worden, dieselbe sowohl vom Schleppersitz, als auch vom Wagen aus zu bedienen. Sie kann darum sowohl senkrecht wie waagrecht arretiert werden.

Ob.-Ing. R. Jakob.