Ab in den Acker!

Bauersleute sind seit jeher genügsam, schlau und einfallsreich, wenn es um die Verrichtung ihrer täglichen Arbeit geht. So begegnet derjenige, der sich ein bisschen mit der lokalen Geschichte auseinandersetzt und Orte wie Bauern- oder Ortsmuseen besucht, schon mal ihm unbekannten Werkzeugen – vor allem dort, wo es um die Mechanisierung der Landwirtschaft im Laufe des vergangenen Jahrhunderts geht. Er trifft zum Beispiel auf überraschend einfache, intelligente Lösungen bei Maschinen und Fahrzeugen wie den längst vergessenen Autotraktor. Autotraktor?

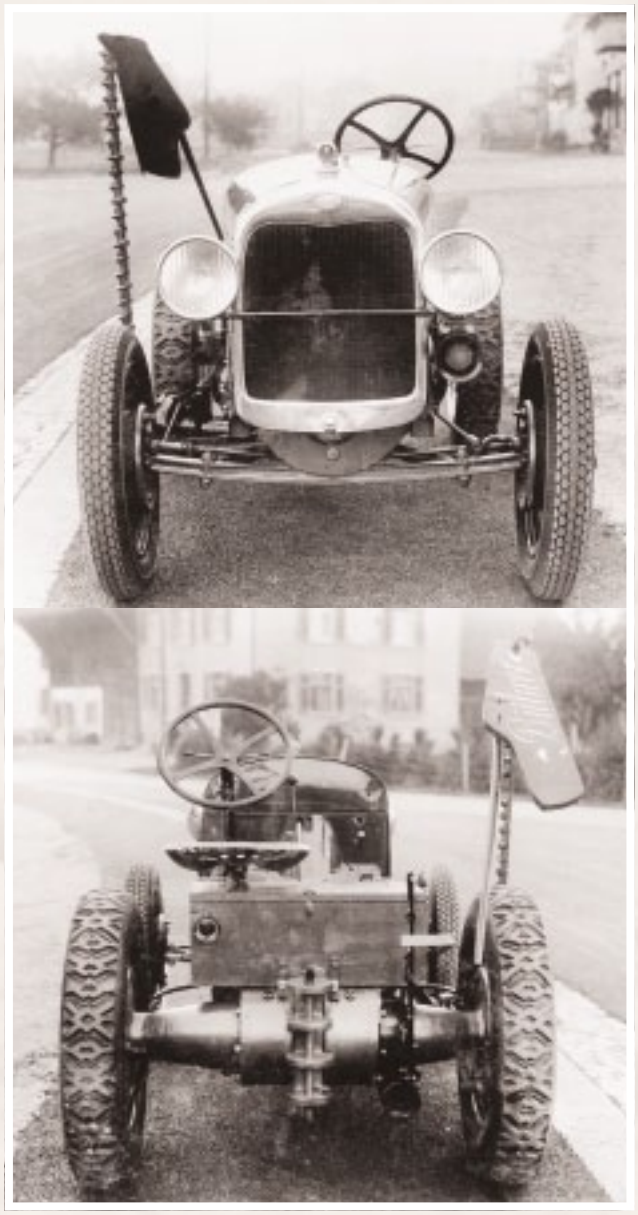
Text und Bilder: Heinz Ammann

Ein Bührer-Autotraktor aus Chrysler-Bauteilen mit Seitenmähwerk.

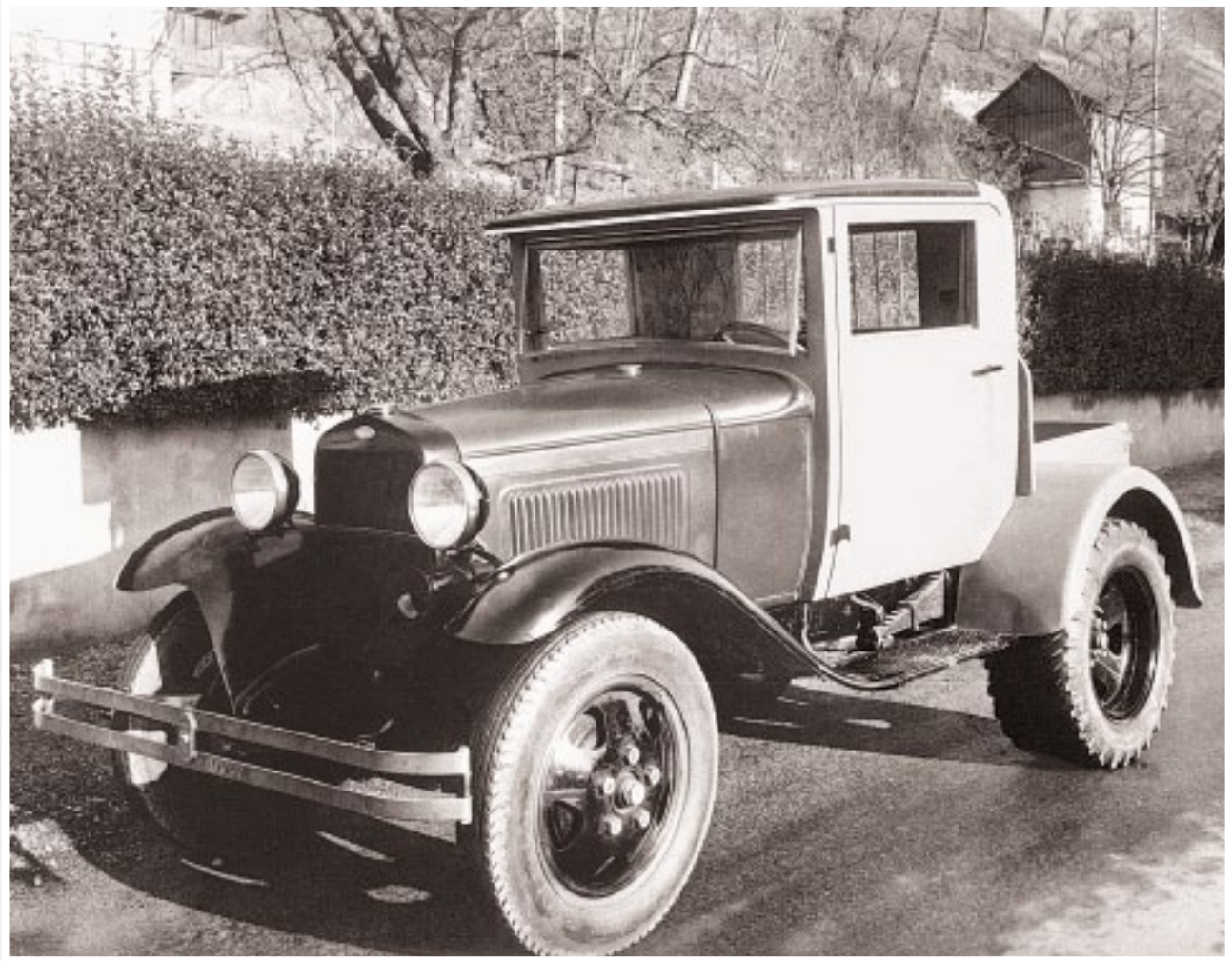
Bührer 1928 bis 1930.

Bührer baute zwischen 1928 und 1930 auch Industrietraktoren, die natürlich nichts anderes als Autotraktoren waren.

Der Begriff Autotraktor setzt sich aus den Begriffen Automobil, einer Mischung aus dem griechischen «auto» (selbst) und dem lateinischen «mobilis» (beweglich), und Traktor zusammen, der vom lateinischen «trahere» (ziehen) abgeleitet wurde. Der Autotraktor war also als Arbeitstier gedacht, welches anstelle eines importierten Traktors für allerlei Einsätze rund um den bäuerlichen Betrieb genutzt werden konnte. Nicht jeder konnte sich nämlich damals zwischen und auch noch lange nach den Kriegsjahren einen richtigen Ackerschlepper mit rahmenloser Blockbauweise, teurem Untersetzungsgetriebe und drehmomentstarkem Dieseltriebwerk leisten. So griffen vor allem Kleinbetriebe, wie sie in unserem Land seit jeher überall anzutreffen sind, gerne zu ausrangierten Automobilen und machten diese selber oder mit Hilfe von findigen Landmaschinenhändlern fit für den Acker, soweit das möglich war. Dass sich dabei nur Fahrzeuge mit richtigen Chassis eigneten, also in der Regel Vorkriegsmodelle, liegt auf der Hand. Sie wurden nämlich von allen unnötigen Carrosserieaufbauten befreit und mussten trotzdem für die geplanten harten Einsätze stabil genug bleiben. Oft blieben nur der Vorderbau bis zur A-Säule, mit oder ohne Frontscheibe, stehen. Dafür gab's dahinter einen anständigen Bretterboden bis ganz zum Heck und eine Kiste mit einem Holzbänkli oder zwei fröhlich federnden Traktorensitzen vom Abbruch darauf – also Luxus pur für zartbesaitete Hintern. In der Kiste war übrigens der Tank untergebracht, was heute wohl jedem BUL-Experten (Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft) das Herz in die Hose rutschen liesse. Im hintersten Drittel wurde – sofern es nicht völlig neu konstruiert und dann mit dem Vorderteil verschraubt wurde – eine Eisenplatte montiert, die dem Vehikel auf den Antriebsrädern ein bisschen vom ansonsten von der Konstruktion des Autos her fehlenden Gewicht gab und die Traktion optimierte. Drunter kam eine Nutzfahrzeugachse mit grossen Rädern. Vorne, unter der Motorhaube und bei der Lenkung, blieb alles beim alten. Den beiden ungleich grossen Radpaaren vorne und hinten spendierte der findige Mech eine zünftige Ackerstollenbereifung. Da fehlte nur noch der Zughaken vorne und hinten, und fertig war der Autotraktor Marke Eigenbau.



Einer der ersten Autotraktoren von Fritz Bührer mit seitlich angebrachtem Mähbalken.



Normalerweise wurde das «Fahrerhäuschen» demontiert – nicht so bei diesem Bührer.

Eine beachtliche Achsverschränkung zeigt dieser Meili-Autotraktor.

Der damalige «Skilift» der Wintertouristen in Les Diablerets war nichts anderes als ein Meili-Autotraktor.

Überflüssiges kommt weg

Betriebe, die ein bisschen mehr Geld zur Verfügung hatten, bestellten ihren fixfertigen Autotraktor bei der örtlichen mechanischen Werkstätte, die sich mit Landmaschinen auseinandersetzte und Autotraktoren im Angebot hielt oder solche auf Bestellung baute. Anfang der 40er-Jahre sollen das in der Schweiz um die 140 Betriebe gewesen sein. Deren Produkte unterschieden sich oft in ihrer mehr oder minder stabilen Bauweise und je nachdem, was der örtliche Autofriedhof an Fahrzeugruinen und Ersatzteilspendern hergab, kamen mitunter rechte Giganten unter die Leute. Bei vielen Modellen wurde ein Zwischengetriebe montiert, das die Geschwindigkeit reduzierte. Bei einigen verbaute man sogar Planetengetriebe, dank denen ohne Kuppeln mit den Fusspedalen zwischen Vor- und Rückwärtsfahrt gewählt werden konnte. So baute zum Beispiel Johann Neuhaus aus Wauwil Autotraktoren meist auf der Basis des Ford Model T. Auch Walter Schaad im bernischen Bannwil griff gern auf dieses Modell oder aber auf das viel modernere und stärkere Model B zurück und stellte zwischen 1933 und 1953 über 20 Autotraktoren her. So entstanden Hunderte von Fahrzeugen, von denen sehr wenige heute noch an Landmaschinentreffen zu Gast sind. Sie haben ihre Zeit überlebt, die von Anfang an auf fünf bis sieben Jahre veranschlagt worden war. Man muss sich die Kräfte vorstellen, die auf jede Schraube eines solchen Fahrzeugs einwirken, wenn man es in (nicht auf!) bodenlosem Grund bewegt oder ihm Lasten mit beinahe unvorstellbar hohen Gewichten anhängt, wie das zweifelsohne tagtäglich getan wurde.

Ein Meili mit Pflug.

Die grossen Marken

Bei vielen der vorher beschriebenen Autotraktoren kann heute nicht mehr nachvollzogen werden, wer sie damals hergestellt oder gar was für Fahrzeugteile er dafür verwendet hatte. Typenschilder und Fahrzeugpapiere von Scheunenfunden, die es immer noch gibt, fehlen gänzlich. Und angeschrieben ist oft gerade noch der Kühler, sofern intakt: Der Citroën-Winkel, das Balilla-Logo, der Peugeot-Leu oder was auch immer zeugt allerdings nur gerade vom Grundfahrzeug.

Anders sieht das bei den grossen Marken aus. Die schweren, vor dem Ersten Weltkrieg von einigen Schweizer Unternehmen wie IH (heute Case), Caterpillar, Ammann (ja, die in Langenthal) oder Bucher-Guyer aus Niederweningen importierten Landwirtschaftstraktoren wollten in unserem kleinen, doch recht unebenen Land nicht so recht überzeugen, und so kamen einige auf die Idee, Autotraktoren in ihr Sortiment aufzunehmen. Marktabklärungen waren damals nicht wirklich vonnöten, denn niemand hatte Geld und noch weniger Vertrauen in diese modernen Maschinen des Teufels. Abgesehen davon verfügte man ja über gesunde Ochsen.

Als einer der Ersten nahm sich der Bauernsohn Fritz Bührer des Autotraktors an. Er arbeitete in jungen Jahren in der Lausanner Ford-Vertretung und baute 1920 als erster Schweizer einen solchen aus der Ruine eines Model T. Es sollten viele folgen, bis er 1930 den ersten echten Traktor vorstellte und damit den Grundstein für einen der hierzulande erfolgreichsten Traktorenhersteller legte. Auch Ernst Meili aus Schaffhausen (den Nachfolger des Unternehmens gibt es als Viktor Meili

Der schwere Meili-Autotraktor mit Stollenkranzrädern im Forsteinsatz.

Ein Autotraktor von Johann Neuhaus aus Wauwil mit Pflug. Als Basisfahrzeug musste ein Ford Model T hinhalten.

Kein Fuder war zu gross für den Autotraktor.

AG heute noch) darf als einer der Pioniere im Autotraktorenbau erwähnt werden. Er ersann ein aus Stahl geschweisstes Normhinterteil mit schweren Gussrädern, das nicht auf eine Achsuntersetzung angewiesen war. Damit hatte er ein solides Fahrzeug, welches er Industrietraktor nannte. Jedes war ein Einzelstück, das exakt auf Kundenwunsch gebaut wurde. Im täglichen Gebrauch wurden die Nachteile des Autotraktors gegenüber dem richtigen Traktor schnell offensichtlich. Neben der robusteren Konstruktionsweise der als Ackerschlepper gedachten Maschine hatten vor allem die Triebwerke der Autotraktoren zu kämpfen. Weder ihre Kühlung noch die Schmierung waren für die (langsame) Feldarbeit geschaffen oder genügend, beides verursachte oft Probleme. Ohne erfrischenden Fahrtwind und ständig mit Tonnen am Haken konnte ein Motor niemals auf Dauer bei Laune gehalten werden. Als dann noch die Idee laut ausgesprochen wurde, man könnte mit Nebenabtrieben vom Motor her Zusatzgeräte wie komplexe Mähwerke oder automatisierte Ladewagen und dergleichen antreiben, musste man das Feld wohl oder übel den zwar teureren, dafür viel besser geeigneten Traktoren überlassen.

1937 bis 1956 transportierte in den Marmorsteinbrüchen von Poschiavo ein Autotraktor von Meili mit Cadillac-V12-Motor Brocken von bis zu 15 Tonnen Gewicht.

Die rasende Sägerei mit Kraftübertragung über einen Keilriemen.

Hält er, oder hält er nicht? Ernst Meili am Steuer seines Autotraktors.

Ein Autotraktor von Eberhard beim Güllen.

Leider trauen sich auch heute nur wenige an die Restauration eines Autotraktors.

Informationen

Gerold Röthlin aus Kriens heisst die Koryphäe hierzulande, wenn es um motorisierte landwirtschaftliche Fahrzeuge in der Schweiz geht. Er hat in vielen eigenen Büchern und unzähligen Fachberichten sein Wissen über das faszinierende Thema zusammengetragen und bietet in seinem hauseigenen Verlag Diesel-Post auch viele Bücher mit Prospektsammlungen an.

Tipp für Modellautofreunde

Warum nicht ein Modell im Massstab 1:43 nehmen und zum Autotraktor umbauen – zum Beispiel aus einem Peugeot 201 der Marke Eligor? Das sieht doch echt gut aus! Im Hintergrund ein Modell des legendären Hürlimann D70 von 1962.