

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

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 1 (1938)

Heft: 2

Artikel: Der Werdegang unseres Leiters des Technischen und Aussen-Dienstes

Autor: A.S.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1049136>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.11.2024

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

s par engrenages droits; t à pied et à main; u type automobile.

13. idem mais q six vitesses de 3 à 15 km/h; d 7750.- fr.; h chauffage électrique.

14. idem, mais g 30 chevaux à 760 t/min.; c 2650 kg; d 7700.- fr. à trois vitesses et mise en marche à la lampe à souder, 8750.- fr. à six vitesses et mise en marche électrique.

15. idem, Lanz 35, c 3750 kg; d 12,500.- fr.; g 45 ch à 560 t/min.

16. Motrac A.-G. Zürich

b Motrac TB; c 1450 kg; d 5950.- fr.; f Opel (Allemagne); g 15 à 20 chevaux *; h à l'essence, par démarreur électrique; j au white spirit; k régulateur manque; l réglage de la carburation manque; réglage de la température manque; n filtre à air manque; p Opel + réduction; q deux fois quatre vitesses entre 2,5 et 20 km/heure; r manque; s couples côniques et pignons; t à pied et à main; u par articulation du tracteur en son milieu; v roues identiques à l'avant et à l'arrière, de diamètre réduit, environ 90 cm contre 1,10 m normalement.

17. Remarques générales

Le Comptoir de 1938 fait constater de nouveaux progrès dans la construction des tracteurs. D'une part les améliorations introduites il y a deux ans par le tracteur Vevey-Diesel font école, d'autre part les constructeurs suisses cherchent à améliorer leurs constructions.

Notons que la direction à grand braquage, réalisée par Vevey, imitée l'an dernier par Bühler est adoptée cette année par Hürlimann. La boîte à cinq vitesses de Vevey est adoptée cette année par Hürlimann, de même que les freins indépendants sur roues arrières. Pour ces derniers toute fois il y a lieu de désirer que la maison Hürlimann modifie sa construction. Il n'est en effet pas admissible d'avoir des freins dans les roues arrières qui ne soient pas protégés contre la terre et l'eau; le mécanisme de commande de ces freins est aussi trop volumineux et embarrassant.

Le moteur diesel introduit dans la construction suisse également par Vevey, se trouve aussi cette année chez Bühler.

Le white spirit est soit un pétrole léger, soit une essence très lourde. Ce combustible permet cette année une réalisation nouvelle: Bühler et Motrac abandonnent le pétrole pour adopter le white spirit qui leur permet d'utiliser des moteurs d'automobiles avec très peu de modifications.

Dans la catégorie des prix d'achat des tracteurs, on note une gradation intéressante:

Le tracteur le moins couteux à l'achat serait le tracteur à essence (benzine), mais ce combustible est si cher qu'aucun tracteur à essence n'est offert.

Vient ensuite le tracteur à white spirit, tracteur qui reste le moins cher à l'achat, mais consomme le combustible le plus cher.

Le tracteur à pétrole coûte dans les grandes lignes mille francs de plus à l'achat, mais consomme un combustible moins cher que le white spirit.

Tout au haut de l'échelle des prix enfin, se trouve le tracteur Diesel. Il coûte deux mille francs de plus à l'achat pour le moins, mais consomme du gazoil coûtant 16 centimes au lieu de 23 ct/kg. L'économie du diesel ne réside pas seulement dans la différence de prix du combustible, mais aussi dans la consommation.

En effet un tracteur normal à pétrole consomme pour une bonne journée de labour 50 à 60 kg de pétrole alors que le tracteur diesel exécute le même travail avec 25 à 30 kg de gazoil. La dépense sera donc de 11,50 à 14 francs de pétrole contre 3,50 à 4,50 francs de gazoil.

Pour des travaux légers, fauchage, charrois, etc., la différence est également sensible: au lieu de 25 à 30 kg de pétrole par jour (5,50 à 7 fr.) on peut compter 12 à 15 kg de gazoil (1,90 à 2,40 fr./jour). En d'autres termes l'économie varie de 5 à 10 francs par jour ce qui justifie entièrement la différence de prix d'achat.

C. Boudry, ing. méc.

Der Werdegang unseres Leiters des Technischen und Außen-Dienstes

Hermann Beglinger ist 1894 geboren. Er befindet sich also in seinen besten Jahren. Schon als Knabe in der Landwirtschaft tätig, hat er nach Verlassen der Volksschule den zweijährigen Kurs der landw. Jahresschule am Strickhof absolviert und anschliessend noch während eines Jahres die Molkereischule Rütli-Zollikofen besucht. Eine hierauf beabsichtigte Uebersiedlung nach Russland scheiterte an den schon 1913 für ein solches Vorhaben bestehenden Schwierigkeiten. Beglinger kam hierauf auf den grossen und vielseitigen Gutsbetrieb von Grossrat Liechi und später denjenigen des jetzigen Präsidenten der Sektion Luzern, Herrn H. Leibundgut in St. Urban.

Dort beginnt seine praktische Schulung im

landwirtschaftlichen Maschinenwesen und es zeigt sich seine deutliche Vorliebe hierfür und für die motorisch betriebenen Maschinen im besondern. Bis 1917 war er die rechte Hand der Besitzer, die schon damals eine Motormähmaschine bauten und später einen grossen Traktor, der noch bis vor kurzem in Verwendung stand.

Ende 1917 wurde Beglinger von der eidg. Getreideverwaltung engagiert zur Anpflanzung der schweizerischen Waffenplätze unter der Oberleitung des verstorbenen Oberst V. Fehr auf Kartause-Ittingen. Neben diesen Arbeiten wurden die Landwirte speziell im Kanton Thurgau bei der Feldbestellung mit den Traktoren und Motorpflügen der Getreideverwaltung unterstützt, da

Kurswesen.

Die starke Ausdehnung der Maul- und Klauenseuche verunmöglicht leider vorläufig die Aufstellung eines Kursprogrammes. Zur Abklärung der Bedürfnisfrage bitten wir aber die Sektionen trotzdem, uns sofort alle diesbezüglichen Wünsche bekanntzugeben.

bei der Einführung des Anbauzwanges vielerorts nur wenige Pflüge vorhanden waren. In diese Zeit fallen im Auftrage des Bundes auch die ersten drei Traktorenkurse in Frauenfeld, Belpmoos und Yverdon zur Heranbildung von Landwirten zu Motorpflugführern. Da in jener Zeit



Hermann Beglinger

noch keine versierten Traktormechaniker vorhanden waren, schickte der Bund Beglinger in den Wintermonaten jeweils in verschiedene Fabriken zur weiteren Spezialausbildung, so in die Lastwagenfabrik Berna in Olten, die landw. Maschinenfabriken Bucher-Guyer in Niederweningen und Ammann in Langenthal, etc., sowie in die Werkstätten des Motorwagendienstes. Verschiedenen großen Meliorationen hat die Waffenplatzanbaukommission unter Beglingers Leitung ihre Traktoren zur Verfügung gestellt, z. B. in der Rhoneebene, Stadelmatt, Taubenried, etc. Diese Aufgaben waren mit den damaligen schweren Motorpflügen nicht immer leicht zu bewältigen. Nachdem die Anbaupflicht erlosch, und die Waffenplätze immer mehr wieder ihren ursprünglichen Zwecken dienen mussten, wurde Beglinger die Kontrolle der Getreidelager in der Schweiz übertragen. Auch wurde er bei der Uebernahme von Inlandgetreide verwendet.

Da durch das Angebot gut brauchbarer leichter Traktoren (Cletrac, Fordson, International) immer mehr Traktoren gekauft wurden, entschloss sich Beglinger zur Gründung einer eigentlichen Traktorführerschule, in Verbindung mit einem auf eigene Rechnung gepachteten grösseren Gutsbetrieb in Fey (Waadt). Während verschiedenen Jahren organisierte Beglinger in den Sektionen auch sog. Revisionskurse, an die sich wohl die älteren Traktorbesitzer noch gut erinnern können. Infolge verschiedener Verumstände wurde die Schule in Fey nach einigen Jahren auf den Guts-

betrieb der schweizerischen Innenkolonisation, den «Elektrohof» in Oberglatt verlegt, dessen Verwaltung Beglinger übertragen wurde. Die diesem Demonstrationshof für angewandte Elektrizität in der Landwirtschaft angegliederte Traktorschule war besser in der Lage, dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der überwiegende Teil der Interessenten an den Traktorkursen sich aus der deutschen Schweiz rekrutierte. Der Traktorschule war eine eigentliche Traktorenreparaturwerkstätte mit entsprechendem Personal angegliedert. Als im Jahre 1929 die Innenkolonisation beabsichtigte, den Betrieb zu verkaufen, nahm Beglinger eine Berufung der Firma Lumina A.-G. in Zürich an, in welcher Stellung er sich in erster Linie um das landwirtschaftliche Geschäft und das Traktorwesen annahm.

Beglinger war bei allen Gründungsbestrebungen um einen Schweiz. Traktorverband tätig und amtierte von 1924 bis 1928 als dessen erster Geschäftsführer. Speziell zu erwähnen ist seine uneigennützigste Tätigkeit als Leiter des Technischen Dienstes der Sektion Luzern. Deren erfolgreiche Entwicklung in den letzten Jahren ist in erster Linie diesen Bemühungen zu verdanken. Die Sektion Luzern hat einen grossen Teil des heutigen Programmes für den Ausbau des Technischen Dienstes durch die Bemühungen Beglingers bereits verwirklicht und die Grundlagen für das weitere Vorgehen im Zentralverband geschaffen. Schon seit Jahren sind im Kanton Luzern mit grösstem Erfolg öffentliche Traktor- und Motormähdemonstrationen unter schwierigen Verhältnissen durchgeführt worden, die den interessierten Landwirten willkommene Vergleichsmöglichkeiten geboten haben. Geschicklichkeits- bzw. Leistungsprüfungen von Traktorführern wurden durchgeführt und haben viel Anregung und gegenseitigen Ansporn zur weiteren Ausbildung gebracht. Der Technische Dienst der Sektion Luzern hat auch offiziell bei den kant. Traktorkontrollen und der Ausarbeitung der diesbezüglichen Vorschriften mitgearbeitet. Mit verschiedenen Traktormechanikern im ganzen Gebiet der Sektion Luzern wurden Reparaturabkommen getroffen. Kurse verschiedener Art wurden durchgeführt. Ebenso wurde die Einführung von Garantiekontrollen von Traktoren vor Schluss der Garantiezeit an die Hand genommen. Bei Streitfällen wurden Expertisen veranlasst, Rechnungen überprüft usw. Es sind dies alles Dienste, die in jedem einzelnen Falle imstande sind, den Traktorbesitzern evtl. ein Mehrfaches des bezahlten Jahresbeitrages zu ersparen.

Auch als Mitglied der Technischen Kommission des Schweiz. Traktorverbandes hat sich Beglinger stets initiativ betätigt und den Beweis seines engen Kontaktes mit der Praxis und sein grosses Verständnis speziell auch für die technischen Bedürfnisse des kleinen Landwirtes erbracht.

Da somit Beglinger seit 1913 fast ununter-

Expertisen und Garantiekontrollen sind nicht ein und dasselbe. Erstere sind Tatbestandaufnahmen bei Streitigkeiten, Unfällen, Beratungen etc. Letztere sind Ueberprüfung der Traktoren vor Ablauf der Garantiezeit. Vorsichtige Traktorbesitzer machen im Bedarfsfalle Gebrauch von beiden.

Meine Bedienung ist gut und zuverlässig :

Benzin, rumän. **Petrol Ia., Petrol Spezial W.** Diesel-Gasöl
Motor Oil „Solol“, Markenoel Traktoren-Oele Getriebe-Oele
und Fette Consistente-, Kugellager- und Wagen-Fette
Kühler-Frostschutzmittel Carbolineum Leinoel gekocht, liefert Ihnen die
Firma vom Fach:

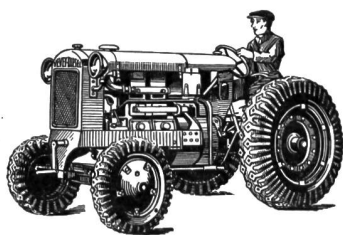
SA 7691 St.

Sylvester Schaffhauser, Mineraloelprod., Gossau St. Gallen

Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey

Téléphone 53167 / 168

Le Tracteur Agricole le plus économique



Der sparsamste landwirtschaft- liche Traktor

Cher à l'achat, mais . . .

1. Consomme 2 à 3 fois moins de combustible qu'un tracteur à pétrole (75 % d'économie).
2. Mise en marche directement sur mazout, sans benzine, sans réchauffage; départ instantané à froid (gain de temps et épargne d'essence).
3. Consomme 1 kg de mazout à l'heure pour les travaux légers (moins cher qu'un seul cheval).
4. Conduite extrêmement facile et agréable, freinage puissant.
5. Construction robuste excluant les nombreuses réparations qui grèvent les autres tracteurs.

Rentable même dans une exploitation relativement petite; permet de supprimer totalement les chevaux (augmente le nombre de bovins sans augmenter la surface de l'exploitation).

Renseignements et devis gratuits

Teuer im Ankauf, aber . . .

1. Verbraucht 2- bis 3mal weniger Brennstoff als ein Petroltraktor (75 % Ersparnis).
2. Läuft direkt mit Rohöl an, ohne Benzin, ohne Vorwärmen, sofortiger Kaltstart (Zeit- und Brennstoffgewinn).
3. Verbraucht 1 kg Rohöl pro Stunde für leichte Arbeiten (billiger als ein Pferd).
4. Besonders leichte, angenehme Lenkung, sehr wirksame Bremsen.
5. Sehr kräftige Konstruktion, dadurch Vermeidung von zahlreichen Reparaturen wie bei andern Traktoren.

Vorteilhaft selbst für kleinere Betriebe, ersetzt vollständig die Pferde (Erhöhen des Viehbestandes ohne Vergrößerung der Weidefläche).

Auskünfte und Angebote kostenlos

- Benzin
- Traktoren-Petrol
- Spezial-Petrol (White-Spirit)
- Safir-Traktoren - Oel

UNTERMÜHLE ZUG

SA 3821 Z

in Zug, Tel. 4 02 01

La Maison spécialisée dans l'Équipement du tracteur Fordson . . .

Roues en fonte arrière et avant, types spéciaux pour pneumatiques à basse pression,

Frein, système perfectionné, à action sur vis sans fin,

Charrue type spécial „portée“, de conception moderne, construction très solide et marche irréprochable. Nombreuses références,

Appareil-faucheur (brevet 1938) très simple, maniement facile, fauchage parfait. Références sérieuses,

Crochet à déclenchement automatique pour charrue tractée,
Etc. Etc.

HENRIOD FRÈRES S. à r. l. Ateliers de construct.

Agence Fordson, tél. 4 11 42, **Echallens**

AS 6736 L

Der Unterzeichnete meldet sich als Mitglied der Sektion / als direktes Mitglied*) (für Kantone, in denen bisher noch keine Sektion besteht) des Schweiz. Traktorverbandes an. Er ersucht um Zustellung der Verbandsstatuten und des roten Bestellscheinheftes.

Den Jahresbeitrag von Fr. 10.— habe ich auf das Postcheck-Konto VII 4361 einbezahlt.

Ich besitze einen (Marke) Traktor, Modell (Jahrgang)....., Steuerpferde
(Bitte um gefl. genaue Angaben, deutlich schreiben!)

Haben Sie eine Haftpflichtversicherung? Wünschen Sie nähere Auskunft hierüber?

Ort und Datum:

Unterschrift und **genaue** Adresse:

* Nicht Zutreffendes streichen.



Velos „HUGO“

Militärräder Fr. 110.—
Tourenräder Fr. 120.—
Sporträder Fr. 155.—
3 Gang-Uebersetzung Fr. 180.—

Auf Wunsch
Ratenzahlung

Katalog verlangen
Prompter Versand nach
auswärts SA 8309 Lz

Pneumatikhaus A.-G. Luzern

Obergrundstr. 26 Telefon 234 44

Alle Pneu, Benzin, Oele

Probieren Sie unser
Spezial-Traktoren-Oel
Fasspreis 80 Rp. pro Kilo

Traktor

mit 3 Schar Tief- und 5 Schar Schälplflug sowie Anhänger-Vorrichtung für Eggen und Walzen in einem Zug, Radverbreiterung für feuchten Boden. **An Tausch** nehme leichteren Schlepper mit Zubehör, auch andere Maschinen.

Offerten unter Chiffre SA 2269 Lz. an **Schweizer-Annancen AG., Luzern.**
SA 2269 Lz.

Mitglieder

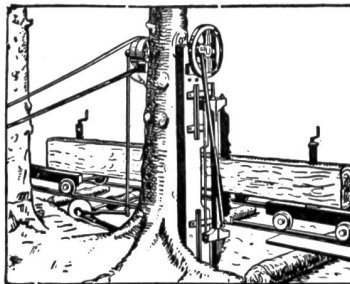
des Schweiz. Traktorverbandes
erhalten auf Gelegenheits-Inserate im „Traktor“

10% Rabatt

Inserate sind zu richten an
Schweizer-Annancen A.-G. Luzern
oder deren Filialen

Gattersägen

zum Schneiden von Bauholz u. Brettern.



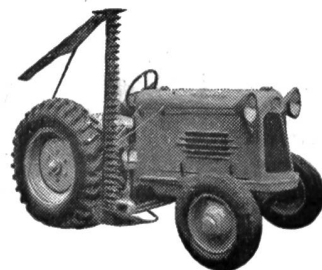
Für transportablen und stationären Gebrauch, mit Ober- und Unterantrieb.

Horizontalgatter. Langholzkreissägen

Prospekte und Preise durch

G. Müllers Wwe. SA 9680 B
Maschinenbau **Sumiswald** (Bern)

Traktorbesitzer, kauft bei unsern Inserenten



TRAKTOREN

für Landwirtschaft und Industrie, mit oder ohne Ritzelantrieb, mit u. ohne Mähapparat in vorsch. Preislagen und Ausführungen. Prima Referenzen.

Solide Mähmaschinenantriebe und Ritzelzwischengetriebe zum Einbau an jedem Autotraktor fertig auf Lager.

A. Stirnimann, Neuenkirch

Traktorenbau

Vertrauensmechaniker des Luz. Traktorverbandes
Telephon 7 50 93 SA 3109 Lz

Mitgliederwerbung. Mitglieder! Macht alle neuen Traktorkäufer und Traktorkaufinteressenten sowie Euch bekannte Nichtmitglieder auf den Verband aufmerksam. Zeigt ihnen den „Traktor“ und unterbreitet ihnen die Beitrittserklärung. Die Vorteile der Mitgliedschaft sind gross und Einigkeit macht stark!

brochen direkt oder indirekt im Traktorwesen tätig ist und dessen ganze Entwicklung mitmachte, hoffen wir in ihm den geeigneten Leiter des Technischen Dienstes des Schweiz. Traktorverbandes gewählt zu haben und bitten alle unsere Mitglieder ihm ihr Vertrauen entgegenzubringen.

Aus organisatorischen Gründen wird der Technische Dienst erst ab 1. Januar 1939 in Funktion treten können und bleibt vorläufig auf das Gebiet der deutschen Schweiz beschränkt. Wir sind aber bereit, bis dahin dringende Anfragen und Begehren wie bisher bestmöglich zu behandeln.

A. S.-r.

Verkehrsunterricht für Führer von Landwirtschaftstraktoren **Règles de circulation pour conducteurs de tracteurs agricoles**

Von Jost Elmiger, Kant. Automobilexperte, Luzern

1. Fortsetzung.

2. Frage: Auf welcher Strassenseite muss gefahren, ausgewichen und überholt werden?
Antwort: MFG. *, Art. 26, Ziff. 1 und 2.

Der Führer hat rechts zu fahren, nach rechts auszuweichen und nach links zu überholen. Rechtskurven sind kurz, Linkskurven sind weit zu nehmen.

Bemerkung: Der Führer eines langsamer fahrenden Fahrzeuges hat stets so zu fahren, dass der Verkehr für die schneller fahrenden Fahrzeuge in keiner Weise gehemmt wird, d. h. er hat stets die rechte Strassenseite zu benützen, und zwar in dem Sinne, dass die schneller fahrenden Fahrzeuge weder zum Kreuzen noch zum Ueberholen unbedingt gezwungen sind durch Hupsignale ihre Fahrbahn freizulärmen.

Vor dem Linksausschwenken, um Fussgänger, Radfahrer, Handkarren etc. zu überholen, empfiehlt es sich für die Führer von Landwirtschaftstraktoren, ein solches Manö-

verieren durch Handausstrecken nach links den von hinten kommenden schneller fahrenden Fahrzeugen frühzeitig kenntlich zu machen, da sehr oft durch die Ladung oder die Traktoren selbst den von hinten heranahenden Fahrzeugen die Sicht auf Strassenbenützer wie Fussgänger, Radfahrer, Handkarren etc. genommen ist, und sie somit auf ein Linksausschwenken des im Ueberholen begriffenen Landwirtschaftstraktors nicht gefasst sind.

Sind am Landwirtschaftstraktor jedoch grosse Anhänger angekuppelt, wie Heuwagen, Brückenwagen mit hohen Bordladen etc., so hat der Führer des Traktors beim Ueberholen anderer Strassenbenützer streng darauf zu achten, dass er nicht plötzlich, sondern langsam u. rechtzeitig immer mehr u. mehr nach links ausschwenkt, dadurch wird die Ueberraschungsgefahr für ein von hinten kommendes, schneller fahrendes Fahrzeug wenn nicht ganz aufgehoben, so doch auf ein Minimum herabgesetzt.

* MFG Motorfahrzeuggesetz.
MFV Motorfahrzeugverordnung.

Aus der Praxis der Traktorbesitzer **La pratique du tracteur**

Die Inbetriebsetzung des Traktormotors wird jetzt schwieriger

Mit zunehmender Kälte, besonders dann, wenn die Traktoren in nicht heizbaren Räumen stehen, zeigt sich oft eine schwere Ingangsetzung des Motors. Diese Tatsache ist je nach Traktortypen verschieden, kann sich sogar je nach dem mechanischen Zustand bei einzelnen Maschinen desselben Typs ändern.

Andererseits gibt es Motoren, die am besten im kalten Zustande anspringen, währenddem sie heiß abgestellt fast nicht mehr in Gang zu bringen sind. Dieses Thema soll aber einem späteren Artikel vorbehalten bleiben.

Heute wollen wir den Fall besprechen, wo die abnehmende Aussentemperatur, d. h. die Kälte die Hauptursache der Anlaßschwierigkeiten bil-

det. Sie hat sowohl auf den Motor wie auch auf die zu verwendenden Betriebsmittel eine Einwirkung. Diese kann so gross sein, dass einzelne Organe des Motors in ihren Funktionen gestört werden, ja sogar ihren Dienst ganz versagen. Auch die Betriebsmittel, d. h. Brennstoff und Oel wie sie im Sommer zur Verwendung kamen, eignen sich nicht mehr und müssen durch andere ersetzt werden.

Am Motor selbst sind es insbesondere der Vergaser mit allen seinen Teilen, aber auch die Zündung, die durch die Kälte Störungen unterworfen sind. Das Mischungsverhältnis von Brennstoff und Luft im Vergasermotor beträgt ca. 15 Teile Luft und dazu 1 Teil Brennstoff, wenn der Motor normal läuft. Für die Inbetriebsetzung des Motors dürfen jedoch nicht so viele Teile Luft zugelassen werden, da der eine Teil Brennstoff