

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

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 16 (1954)

Heft: 4

Artikel: Tiefgangwagen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1048563>

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: 15.03.2025

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

Tiefgangwagen

Ich benütze gerne die Gelegenheit, um der freundlichen Aufforderung in einer der letzten Nummern des «Traktor» nachzukommen und einige Erfahrungen bekanntzugeben, die ich mit meinem Tiefgangwagen seit sieben Jahren gemacht habe.

Ich lege Wert darauf, nicht festzustellen, wer dazu die erste Idee gehabt hat, als vielmehr einen Beitrag im «Traktor» zu geben, um andere Berufskollegen über Nachteile und Vorteile zu unterrichten und dabei mitzuhelfen, die gegenwärtig hohen Unkosten in der Landwirtschaft zu senken.

Die Konstruktion meiner Wagen weicht in einigen Punkten von den in Nr. 11/53 beschriebenen Art. ab, so z. B. in der Brückenhöhe, die infolge der abgekröpften Achse nur noch 45 cm beträgt. Obwohl ich meine Wagen

Abb. 1

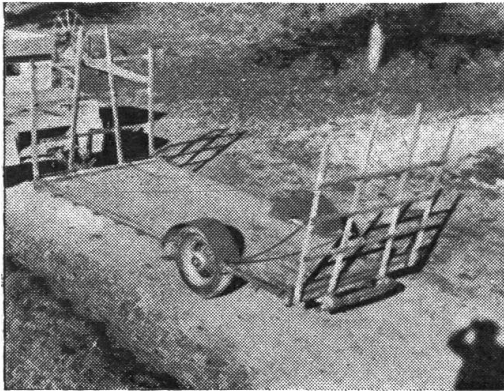


Abb. 2

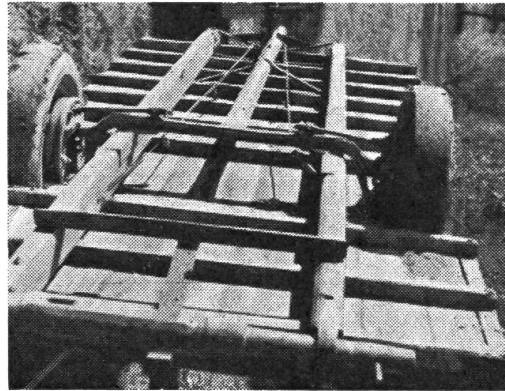
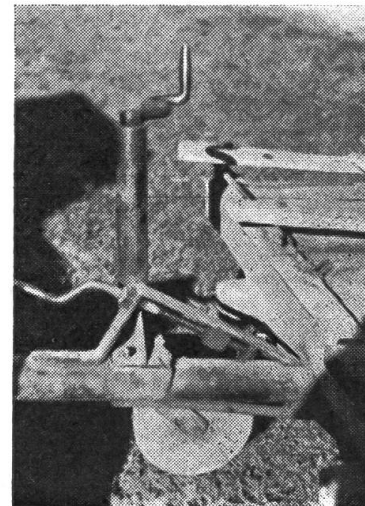


Abb. 3



nicht kombinierbar baue, kann ich sie praktisch doch zu allen Arbeiten verwenden, ohne dabei etwas ändern zu müssen. Ich werde auf diesen Punkt am Schlusse dieser Betrachtungen noch zurückkommen.

Die Vorteile des nicht kombinierbaren Wagens sind die folgenden: Der niedrige Bau, die grosse Tragfähigkeit bei geringem Eigengewicht und die stete Einsatzbereitschaft.

Abbildung 1 zeigt einen Wagen mit einer Ladefläche von 1,90/4,00 m und einer Tragkraft von ca. 2—2,5 t. Das Eigengewicht beträgt nur etwa 500 kg. Diese Konstruktion weist ein Zentralrohrchassis auf, wie es aus Abb. 2 ersichtlich ist. Es ist dabei möglich, eine schon vorhandene Brücke zu verwenden, was häufig vorkommen dürfte.

Abbildung 3 zeigt den Vorderteil dieses Wagens mit Stützrolle und Bremse. Die Bremse soll derart angeordnet sein, dass sie stets vom Führersitz des Traktors aus bedient werden kann. Die Stützrolle soll vor allem kräf-

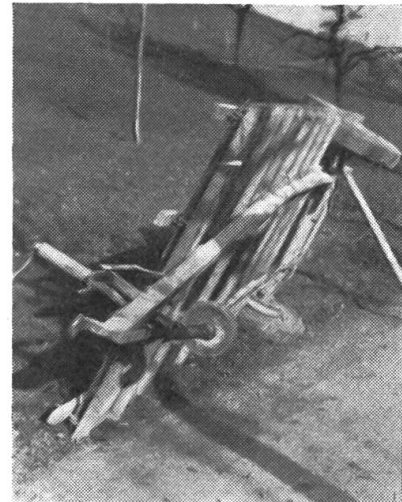
tig gebaut und mit grossem Rad und genügendem Hub versehen sein. Dies gestattet, auf gutem Boden, ein Verschieben des Wagens auf der Stützrolle auch ohne Traktor; wobei das Abhängen (Aufwinden) auch bei grosser Last leicht gehen soll. Es empfiehlt sich deshalb, hier Druckkugellager zu verwenden.

Wer einen neuen Wagen anfertigen will, ohne eine schon bestehende Brücke zu verwenden, dem kann der Wagen nach Abb. 4 empfohlen werden. Von oben gesehen weist der Wagen, gegenüber demjenigen auf Abb. 1, keinen grossen Unterschied auf. Die Ladefläche beträgt 1,8/4,5 m, was man bei normalen Verhältnissen als ideal bezeichnen kann. Das Eigengewicht bewegt sich ebenfalls um 500 kg herum. Die Tragkraft wird mit 2,5 t bemessen. Das Chassis jedoch besteht hier aus einem U-Eisenrahmen, wie er aus Abb. 5 ersichtlich ist und nach der Prinzipskizze angeordnet wird.

Abb. 4

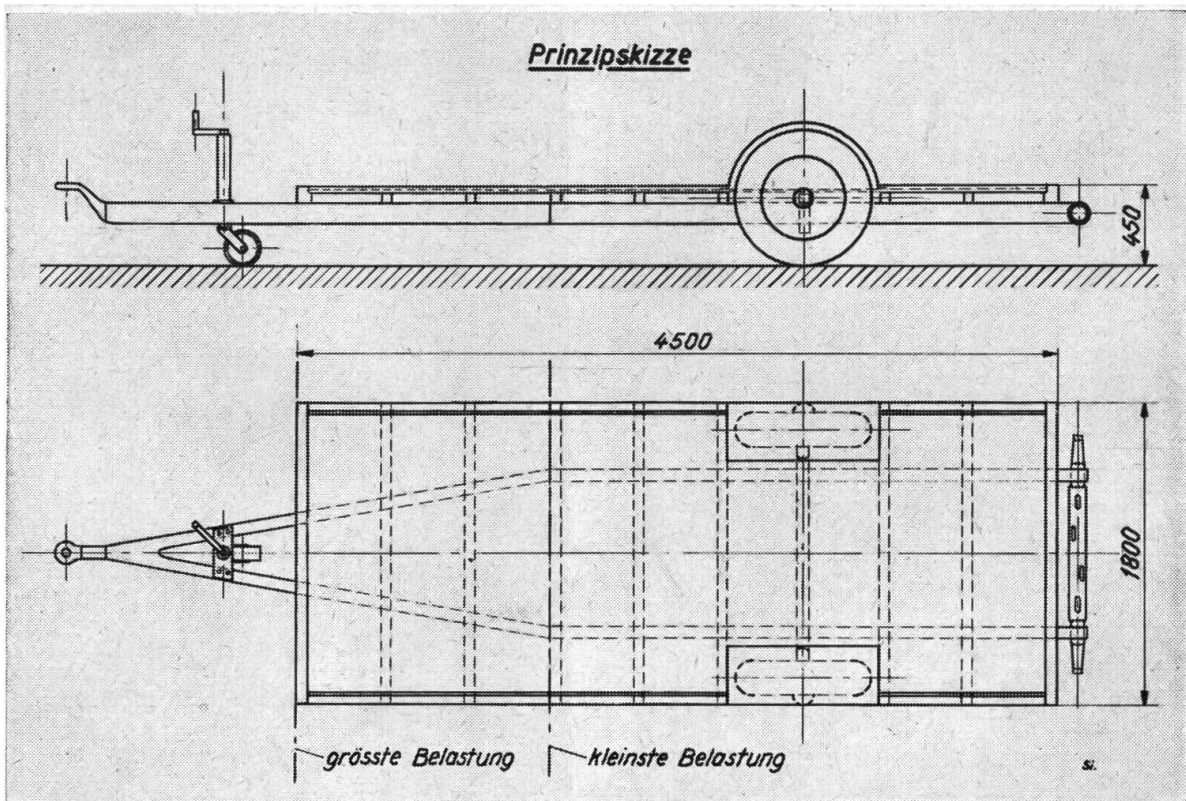


Abb. 5



Die Traversen der Brücke werden direkt auf die U-Eisen-Träger geschraubt. Besonders zu beachten sind die Traversen an beiden Brückenden. Sie sind aus Eisen und verhindern daher frühzeitiges Faulen und das lästige Ausreissen der Gestützkloben. Die Oesen können direkt an die Traversen angeschweisst werden.

Nun noch ein Hinweis zur Form des Chassis (siehe Prinzipskizze). Damit am Traktor die nötige Adhäsion erreicht wird, ist der Anhänger vorderlastig gebaut. Rund $\frac{2}{3}$ der Last liegen vor den Rädern des Anhängers. Man soll es deshalb aus folgenden Gründen vermeiden, dass eine Biegung auf der Linie der grössten Belastung eintritt: Erstens müsste das U-Eisen, um die gleiche Tragfähigkeit aufzunehmen, hier stärker dimensioniert werden, und zweitens würde durch eine andere Anordnung der Einschlag kleiner und dadurch der Lenkradius grösser. Der Einzug des U-Eisenrahmens gegen die Anhängervorrichtung hin erfolgt ca. in der Mitte desjenigen Brückenteils, der vor den



Rädern des Anhängers liegt. Die beiden Nachteile könnten nur durch ein Zentralrohrchassis ausgemerzt werden; es ist jedoch nicht in allen Fällen anwendbar.

Als weiteren Wagen, der momentan im Studium ist, möchte ich erwähnen eine ohne Traversen ausgeführte Brücke. Diese würde nur aus Querbrettern bestehen und als Aussenumrandung ein Winkel- oder U-Eisen aufweisen. Ich glaube kaum, dass man das Ganze noch einfacher gestalten könnte!

Zum Schluss seien noch einige allgemeine Betrachtungen zu den beschriebenen Tiefgangwagen angebracht. Die Brückenhöhe, die bekanntlich nur 45 cm beträgt, scheint manchem Leser wohl etwas niedrig zu sein. Die Erleichterung jedoch, die das Aufladen von Heu, Gras, Getreide, Mist, Kartoffeln, Rüben, Erde, Steine, Holz usw. mit sich bringt, kann nur derjenige richtig ermessen, welcher schon mit einem solchen Wagen gearbeitet hat.

Als einziger Nachteil dieser kleinen Ladehöhe muss das Abführen von Lasten von Rampen (Bahnhof, Genossenschaftsdepot usw.) angesehen werden. Dieser Nachteil fällt jedoch, im Vergleich zu den vielen Vorteilen, nicht stark ins Gewicht. Wer viel an die Bahn fahren muss, besitzt sicher nicht nur einen einzigen Wagen.

Man hört viel den Einwand, mit einem derartigen Wagen bleibe man bei jeder grössern Bodenunebenheit stecken. Darauf erwidere ich, dass z. B. die Reigoldswiler-Kuhweide, auf der ich jedes Jahr heue, genug solcher Unebenheiten bietet und ich bis jetzt noch nie stecken geblieben bin. Allen Zweiflern möchte ich gerne einmal einen solchen Wagen am Hang vorführen. Es kann am steilsten Hang alles am Berg geladen werden, ohne dass das Heu seitlich

Bautz

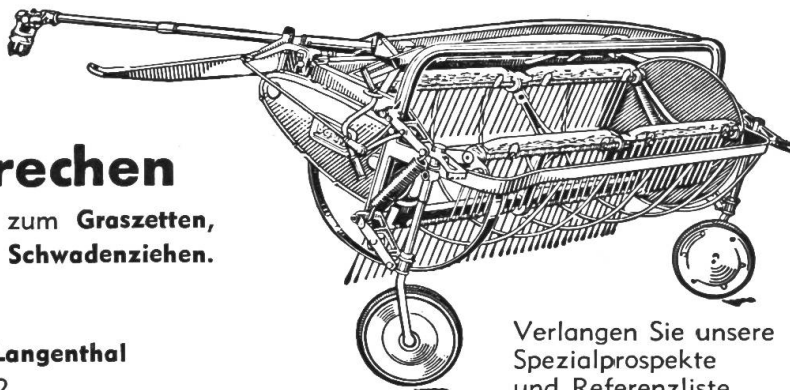
Schwadenrechen

mit Zapfwellenantrieb zum **Graszetten, Heuwenden, Rechen u. Schwadenziehen.**

U. AMMANN

Maschinenfabrik AG., **Langenthal**

Telephon (063) 2 27 02



Verlangen Sie unsere
Spezialprospekte
und Referenzliste

Für jene, die es wissen wollen . . .



bringt AECHERLI einen neukonstruierten **Motormäher** mit **Mittelantrieb**: Formvollendet, sauber bearbeitet, handlich, leicht und wendig. Mit **interessanten Neuerungen** in Getriebe, Schaltung und Motor, elektr. Beleuchtung.

Dieser **Mäher TYP 54** ist die Maschine für **jedes** Gelände. Nicht nur Form und Konstruktion finden begeisterte Bewunderung, sondern vor allem der vorteilhafte Preis!

Verlangen Sie unsere Spezialprospekte,
wir beraten Sie kostenlos.



Ich interessiere mich für TR

Genaue Adresse

.....
mit 5 Rp. frankiert offen einsenden an:

AECHERLI AG. MASCHINENFABRIK REIDEN LU Tel. (062) 9 33 71

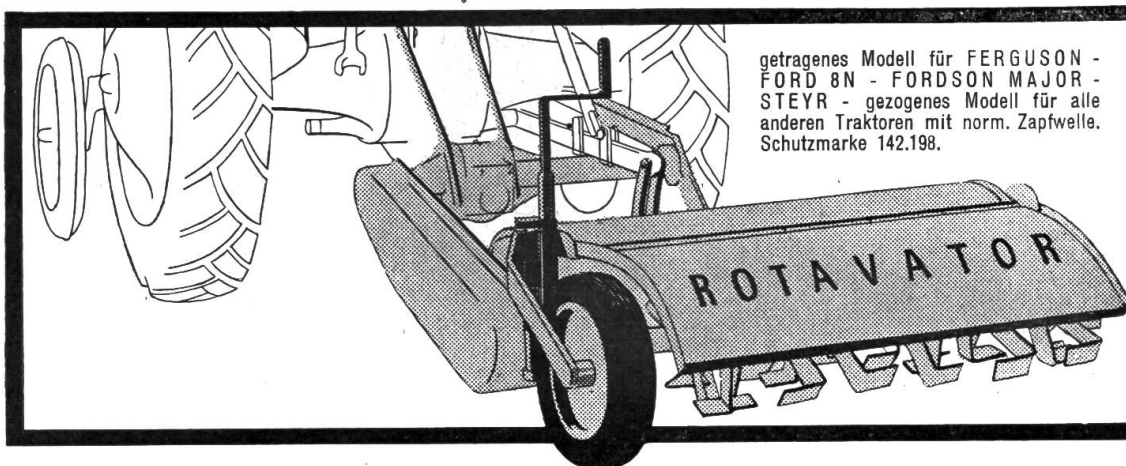
abrutscht. Die «verpönten» Schutzbleche, die über der Brücke vorstehen, verhindern nämlich ein Abrutschen der Ladung. Auch wenn mit dem Wagen leer umhergefahren wird, bieten die Bleche einen gewissen Halt gegen seitliches Abrutschen für Geräte wie z. B. Gabeln, Bindebäume. Was die Mehrzweckverwendung des Wagens anbelangt, möchte ich erwähnen, dass ich alles auf die gleiche Brücke lade. Die Kartoffeln und Rüben z. B. werden zuerst in starke Harassen aufgelesen und so auf dem Wagen transportiert. Diese Methode finde ich sehr vorteilhaft, besonders in kleineren Betrieben, wo man oft die Früchte nicht sofort vom Wagen an Haufen schütten kann. Man realisiert auch auf diese Weise noch einen beträchtlichen Zeitgewinn.

Ich bin mir bewusst, dass ich bisher nur von Einachsern gesprochen habe und weiss, dass diese Wagen neben den vielen Vorteilen auch gewisse Nachteile besitzen, besonders auf der Ebene und in grösseren Betrieben, wo die Wagen viel gewechselt oder mit andern zusammengehängt werden.

Wie ich dieses Problem zu lösen gedenke, kann ich erst dann bekanntgeben, wenn ich weiss, ob sich dieses Konstruktionsprinzip bewährt; vielleicht findet auch ein Leser unterdessen noch eine bessere Lösung. Erachtet jedoch ein Leser meine Ausführungen für ungeeignet oder übertrieben, so gebe ich ihm den Rat: Zuerst ausprobieren und dann urteilen . . . ! S.W.

Bodenfräse Rotavator

Grün- und Stallmistdüngung - Saatbereitstellung - Struchen und alle Hackarbeiten in **125 cm Breite und 30 cm Tiefe** im Einmannbetrieb... mit der leistungsfähigsten Bodenfräse ROTAVATOR • Präzises Arbeiten im Kriechgang (beim FERGUSON und FORD 8 N mit dem Reduktionsgetriebe) Knollengrösse der Erde regulierbar • Zapfwellenantrieb - dreifache Bruchsicherung - automatische Ausschaltung bei Ueberlastung -



getragenes Modell für FERGUSON - FORD 8N - FORDSON MAJOR - STEYR - gezogenes Modell für alle anderen Traktoren mit norm. Zapfwelle. Schutzmarke 142.198.

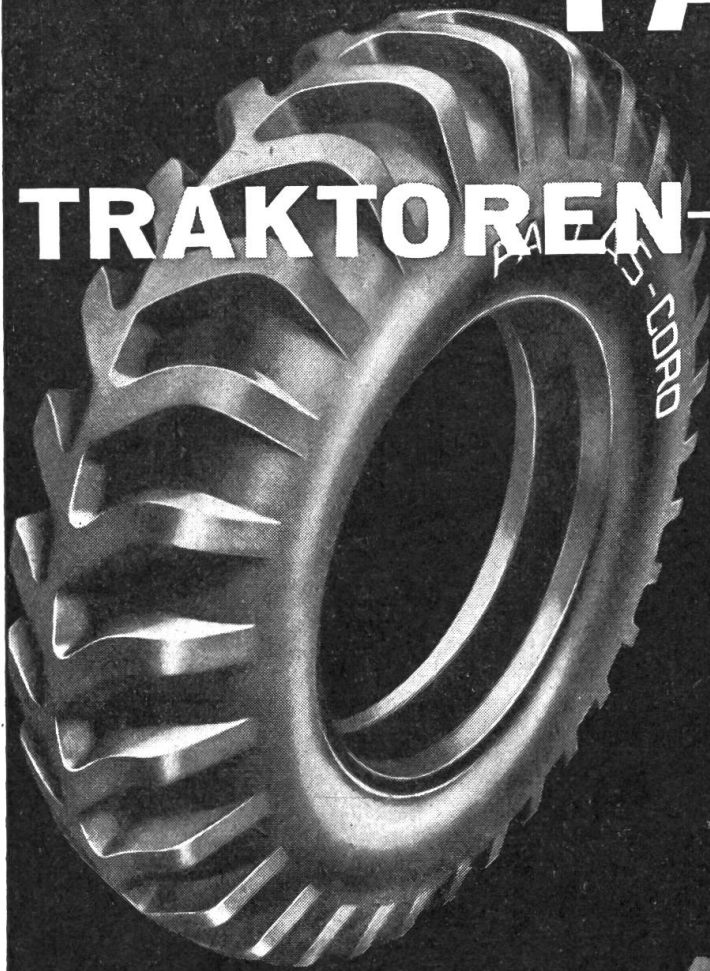
Antrieb luftdicht im Oelbad eingeschlossen - einfache Montage, Bedienung und Wartung. Preise ab Fr. 3095.— (Modell FERGUSON und FORD 8N).

Bezugsquellennachweis: Generalvertretung und Ersatzteillager FERGUSON - RAU - ROTAVATOR
SERVICE COMPANY LTD. • ZÜRICH

Dreikönigstrasse 21 Zürich 2 Telefon 27 25 52

PALLAS

TRAKTOREN-REIFEN



Der bewährte Straßen-Ballonpneu
für Industrie- und Landwirtschafts-
Traktoren

Dimensionen: 11,25—24" / 6,00—20"
4,75—18" / 1200×300

Der tiefgreifende Gelände-Ballonpneu
für Landwirtschafts-Traktoren

Dimensionen: 11,25—20" / 11,25—24"
1200×300

**PNEU
PALLAS**



AKTIENGESELLSCHAFT R. & E. HUBER PFÄFFIKON-ZH · SCHWEIZ. KABEL- DRAHT- UND GUMMIWERKE