

Aus den Anfängen des Traktors in der Schweiz

Die Firma Bühler in Hinwil war einer der führenden Hersteller

Zwischen 1940 und 1978 wurden in Hinwil (zuvor für ein paar Jahre in Bäretswil) Traktoren produziert. Die Bühler-Traktoren entwickelten sich in der Nachkriegszeit zu einer der erfolgreichsten landwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen. Führend waren sie vor allem im Getreideanbau. In den fünfziger Jahren erlebte die Hinwiler Firma ihre goldenen Zeiten. Mit Einsetzen der zunehmenden ausländischen Konkurrenz in den sechziger Jahren ging es bergab, 1973 musste Fritz Bühler seine Einzelfirma verkaufen, 1978 schliesslich war die Ära «Bühler-Traktoren» zu Ende.

Die Mobilmachung während des Ersten Weltkrieges (1914–18) entzog den Bauernbetrieben den grössten Teil des Pferdebestandes. Neben den Zugkräften fehlten aber auch die menschlichen Arbeitskräfte. 1915 spürte man die Lebensmittelverknappung. An einen Mehranbau war aber unter den gegebenen Umständen nicht zu denken.

Die Brotnot veranlasste das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement in Verbindung mit landwirtschaftlichen Vereinen, eidgenössischen und kantonalen Amtsstellen, das Interesse am Motorpflug und am Traktor zu wecken. Als Gegengewicht zum Import ausländischer, vor allem amerikanischer Traktoren wurde der inländischen Maschinenindustrie nahegelegt, den Bau von eigenen Traktoren und mehrscharigen Pflügen an die Hand zu nehmen und auf

diesem Weg den Getreideanbau zu fördern, die Selbstversorgung sicherzustellen.

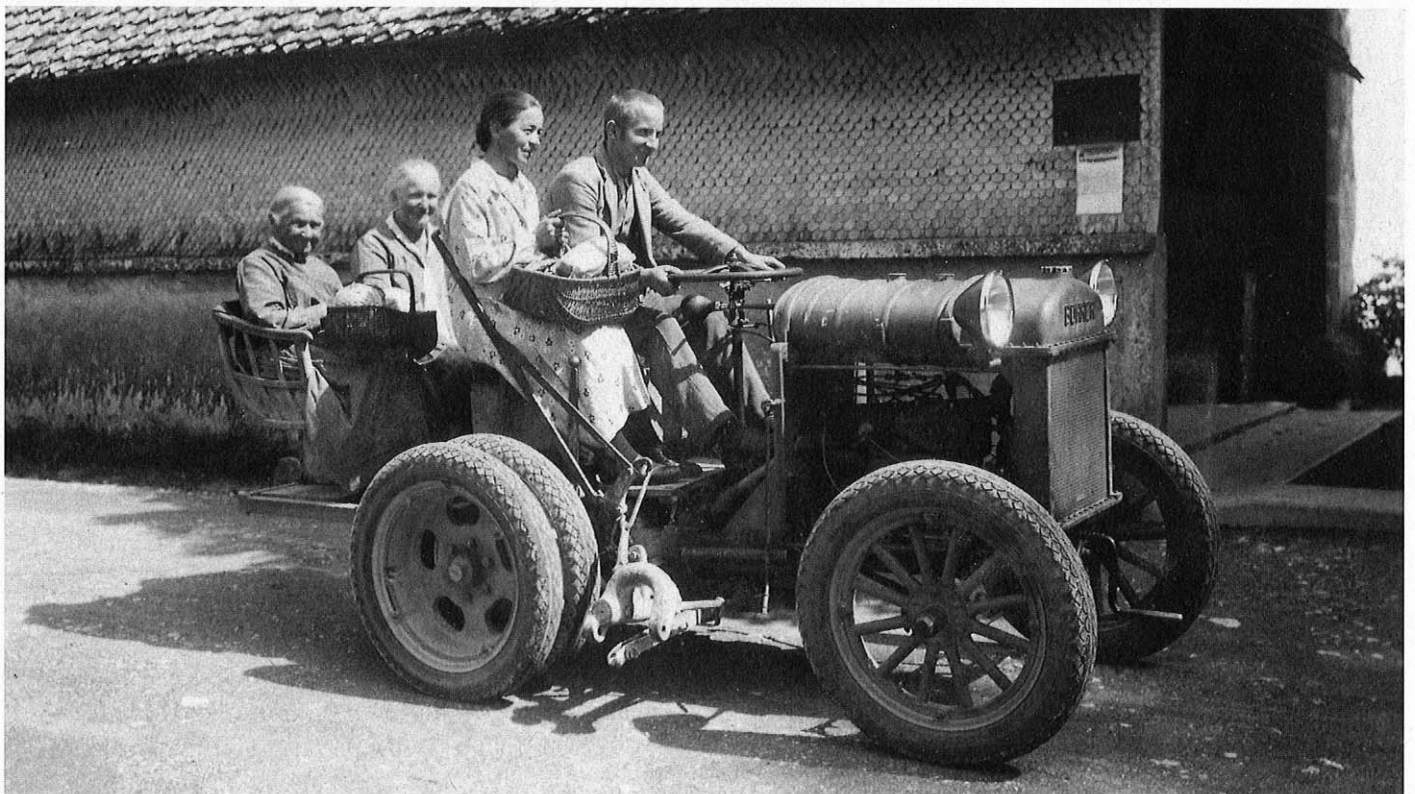
Die erste schweizerische Motorpflugdemonstration fand im Februar 1918 auf dem Gutshof der Strafanstalt in Witzwil statt. Von den sechs beteiligten Traktoren waren nur zwei schweizerischer Herkunft. Die Umstellung der Traktoren von einer Arbeit zur andern beanspruchte viel Zeit, Hilfskräfte und Hilfsmittel. Mit ihren Eisenreifen verursachten sie an Wegen und Wiesen grosse Schäden. Auch fehlte es an Personal für die fachmännische Bedienung und Wartung dieser doch sehr teuren Traktoren. Der Durchschnittsbauer konnte sich damit nicht anfreunden.

Bald zeigte sich, dass auf Futterbaubetrieben die aus alten Automobilen zusammengesetzten, pneubereiften Autotrakto-

ren den eisenbereiften Ackertraktoren überlegen waren. Eine neue Epoche im Traktorenbau der Schweiz leiteten die Firmen Hans Hürlimann, Wil SG, und Fritz Bühler, Hinwil, ein. Sie schufen den kleinen, leichten Traktor mit Mähbalken für die Graswirtschaftsbetriebe.

Fritz Bühler, 1896–1974

Als Sohn eines Landwirtes wurde Fritz Bühler am 3. Oktober 1896 in Hofen SH geboren. Nach der Schulzeit absolvierte er eine Mechanikerlehre in Frauenfeld. Dazwischen half er weiter auf dem elterlichen Bauernhof. Bereits 1920 kaufte er den ersten Traktor, um die beschwerliche Arbeit zu erleichtern. Hier lernte er Vor- und Nachteile des Traktors kennen.



Bühler-A-Traktor: «Cabriolet» mit Doppelbereifung.

Nach einem Zwischenjahr in Lausanne übernahm Fritz Bühler in Burgdorf eine eigene Werkstatt. Zwei Jahre später bot ihm sein ehemaliger Lehrmeister seine Werkstätte an. So erfolgte die Rückkehr in die Ostschweiz, nach Frauenfeld. 1927 wurde ihm dort die Regionalvertretung für Fordautomobile, -Lastwagen und -Traktoren übertragen. So war es naheliegend, dass er seine Erfahrungen vom elterlichen Bauernhof im Traktorbau einfließen lassen wollte. 1927 verunfallte in Saland ein Autofahrer, mit seinem Ford T fuhr er in den Zug. Die Gebrüder Jucker übernahmen das demolierte Auto und brachten es nach Frauenfeld. Hier in der Autogarage des befreundeten Fritz Bühler entwickelte sich im



Fritz Bühler (1896-1974).

Gespräch die Idee, einen Traktor daraus herzustellen. 1929 erschien der erste Bühlertraktor mit seitlich angebautem und vom Traktor angetriebenen Mähapparat.

1925 heiratete Fritz Bühler Rosa Zuber. Seine Frau unterstützte ihn von Anfang an. Es waren schwere Zeiten. Um über die Runden zu kommen, flickte Fritz Bühler auch Uhren. Seine Frau Rosa war ausgebildete Schneiderin und half mit, Geld zu verdienen. Sie konnte zupacken und scheute sich vor keiner Aufgabe. So lernte sie auch Autofahren und war die erste Fahrlehrerin in Frauenfeld. Fritz Bühler verkaufte Autos, und seine Frau brachte den Kunden das Fahren bei. Diese Aufgabe behielt sie auch später: Bertha Bühler auf einem Traktor zeigte eindrücklich, wie leicht die Handhabung des Bühler-Traktors war. Sie war auch massgeblich an der Entwicklung des späteren Unternehmens beteiligt. Vor allem während Fritz Bühlers Abwesenheit in der Aktivdienstzeit oblag ihr die Verantwortung über den ausgedehnten Fabrikbetrieb.

Zwischen 1930 und 36 wurden die Bühler-Traktoren in Bäretswil von der Maschinenfabrik Reimann in Lizenz gebaut. Während dieser Jahre hiess die Firma: MUMAG, Maschinen- und Motorenfabrik AG, Hinwil, mit Fabrik in Bäretswil und Büro in Hinwil. 1936 übernahm Fritz Bühler diese Fabrik selber (Konkurs Reimann). Der erste Traktor, der unter der neuen Leitung die Fabrik verliess, war der Typ BG. Schon bald wurden die Gebäulichkeiten in der Mühle Bäretswil zu klein. Für ein Jahr, 1939, wurde die Verkaufs- und Fabrikationslizenz an die Motrac AG an der Letzigrabenstrasse in Zürich abgetreten. In der Zwischenzeit kaufte Fritz Bühler das Gebäude an der Fabrikstrasse in Hinwil, an günstigster Verkehrslage, neben dem Bahnhof. Die gesam-

te Belegschaft von 60 Mann wechselte im Frühjahr 1940 nach Hinwil.

Fritz Bühler, Traktorenfabrik, Hinwil

Während der Kriegsjahre waren es die Bühler-Traktoren mit ihren Holzvergäsern, die mithalfen, den Anbauplan Wahlen einzuhalten. In der Nachkriegszeit erfasste die schweizerische Landwirtschaft eine starke Motorisierungswelle. Für den Bühler-Traktor begann die Blütezeit. Die populärste Baureihe war der leichte Vielzwecktraktor Spezial, von dem rund 7000 Stück gebaut wurden. Der Bühler-Traktor entwickelte sich zu einer der erfolgreichsten landwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen. Führend war er vor allem im Getriebebau. Vom einfachen Schaltgetriebe über das bewährte Triplexgetriebe (1953) entwickelte Fritz Bühler das Traktospeed-Leichtschaltgetriebe (1965). Der Erfolg der Bühler-Traktoren lag darin, dass die neuen Entwicklungen in enger Zusammenarbeit mit der Landwirtschaft erarbeitet wurden. Bei der Einführung der folgenden Neuerungen hatte die Firma Bühler stets die Nase vorn: Luftbereifung, elektrischer Anlasser, Ritzelantrieb, Differentialsperre, Ganzradlenkung, Einzelradbremse, Mehrgang-Mähapparat, Zehngang-Lastschaltgetriebe.

Für folgende Erfindungen besass Fritz Bühler zum Teil in Europa und in den USA Patente. Die Jahreszahlen betreffen die Anmeldung der Patente.

- | | |
|-----------|------------------------------------|
| 1947 / 53 | Vorderachsfederung mit Blattfedern |
| 1951 | Hydraulik-Kolbenpumpe |
| 1953 | Triplexgetriebe |
| 1956 | Dreifachschaltung |
| 1956 | Vorderachsfederung, Tellerfedern |
| 1956 | Rutschkupplung beim Mähantrieb |



- 1960 Wechselgetriebe
- 1962 15-Gang-Schaltgetriebe
- 1962 / 63 Kupplung hinten, Fahrkupplung hinter Schaltgetriebe
- 1966 / 67 Zusatzpatent
- 1971 Abstützung für hydraulische Hubeinrichtung

1955 wurde die Fabrikanlage durch eine moderne Werkhalle erweitert. Die goldenen Zeiten der Firma Bührer hatten begonnen. Das Unternehmen beschäftigte nun um 300 Mitarbeiter, jedes Jahr verliessen ungefähr 1200 Traktoren die Fabrik.

Die Schwierigkeiten kamen mit der Aufhebung der Importbeschränkung und dem Zollabbau für Landwirtschaftstraktoren Ende der 50er Jahre. Die immer erdrückender werdende ausländische Konkurrenz in den 60er und 70er Jahren brachte die Schweizer Traktorenhersteller immer mehr in Bedrängnis. Einige Traktorhersteller mussten ihre Produktion einstellen (Vevey 1961, Meili 1965) andere schlossen sich mit ausländischen Firmen zusammen (Hürli-mann mit Same).

Firmenumstrukturierung und Fabrikationsaufgabe:

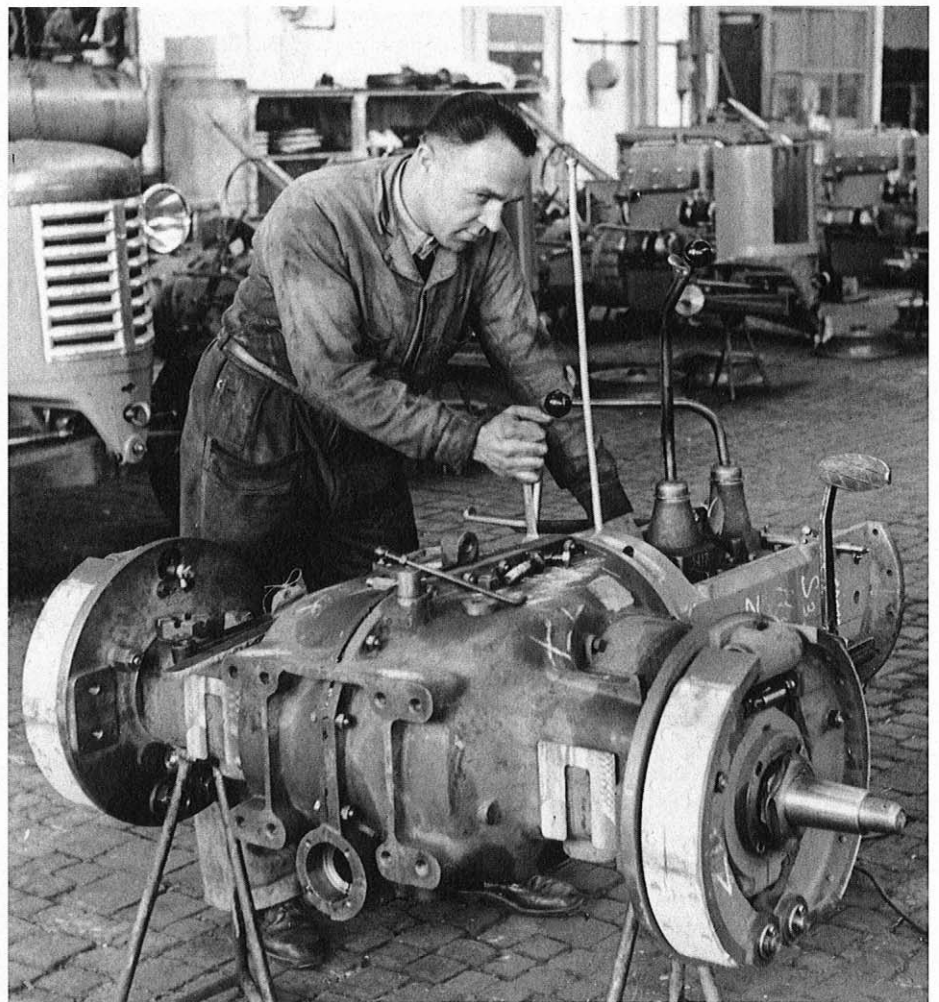
Am 23. Juli 1964 wurde im Handelsamtsblatt die Umwandlung der Einzelfirma in eine AG publiziert, mit Fritz Bührer als Verwaltungsratspräsident und folgenden vier Mitgliedern: Hans Suter, Vizepräsident (Schwiegersohn), Alfred Bührer (Cousin), Louis Stephan (Neffe), Dr. Walter Tschannen (Schwiegersohn). In den folgenden Jahren wurden die Verwaltungsräte ausgetauscht und traten zurück. 1968 unterbreiteten die neun Prokuristen dem einzig noch verbleibenden Verwaltungsratsmitglied Fritz Bührer den Vorschlag, in kollektiver Zusammenarbeit und Verantwortung die Geschäftsleitung zu übernehmen. Darauf ging er nicht ein, liess aber kurz darauf einen neuen Verwaltungsrat zusammenstellen, den er nie beglaubigen liess.

Der intelligente Erfinder Fritz Bührer war von den kaufmännischen Fragen überfordert. Er konnte sich nicht entscheiden, die nötigen Strukturanpassungen vorzunehmen.

Im Sommer 1973 sah sich Fritz Bührer gezwungen, seine Einzelfirma, die zu dieser Zeit noch 80 Arbeitskräfte beschäftigte, an die Rapid-Gruppe in Dietikon zu verkaufen. Er musste den Untergang seines Unternehmens nicht mehr miterleben. Er starb am 14. September 1974 in Hinwil. Er war ein Mann der Tat. Mit seinem technischen Flair und seinem treuen Mitarbeiterstab hatte er mit seinen bestens an die schweizerischen Verhältnisse angepassten Traktoren einen wesentlichen Beitrag zur Motorisierung unserer Landwirtschaft geleistet.

Werksiedlungsgenossenschaft «Lenzdörfli»

Die Traktorenfabrik beschäftigte 1943 rund 70 Mitarbeiter. Das bedeutete für Hinwil eine starke Bevölkerungszunahme, Wohnraum wurde knapp. Fritz Bührer gründete die Werksiedlungsgenossenschaft. Mit den Subventionen von Bund, Kanton und



Montage des Hinterachsgetriebes für Industrietraktor. Gut sichtbar die Radbremsbacken.



Fabrikation 1958: Der «Spezial» auf der Montagestrasse.

Gemeinde wurden in Hinwil, im Lenz, zwölf freistehende Einfamilienhäuser gebaut. Die 900 m² Umschwung gaben den Bewohnern die Gelegenheit, der zu dieser Zeit noch vorgeschriebenen Anbaupflicht nachzukommen und zusätzlich Kleintiere zu halten. Die Entstehungskosten inklusive Land betragen nach Abzug der Subvention pro Haus Fr. 21 000.–, der monatliche Mietpreis ca. 70 Franken. Das Lenzdörfli war eine bemerkenswerte Siedlung. 1960 tätigte Fritz Bühler im Schönenberg (Hinwil) den zweiten Landkauf, um seinen Mitarbeitern ein eigenes Heim zu ermöglichen. Zu dieser Zeit beschäftigte er 265 Männer und fünf Frauen.

Die Treue und Zufriedenheit seiner Belegschaft sicherte sich Fritz Bühler auch mit guten Löhnen und sozialen Einrichtungen. Seit 1940 war die 5-Tage-Woche eingeführt. Er garantierte vollen Lohn bei Betriebs- und Nichtbetriebsunfällen. Eine Stiftungs-urkunde, datiert vom 30. April 1945, belegt den Wohlfahrtsfonds seiner Firma.

Bühler-Traktoren:

1931 beschrieb Bühler im Prospekt für seinen Kleintraktor die Gründe der Skeptiker und die Vor- und Nachteile des Traktors:

Wegweiser für den fortschrittlich gesinnten Landwirt:

Das Problem, eine für schweizerische Verhältnisse geeignete Zug- oder Arbeitsmaschine von langer Lebensdauer zu bauen, schien fast unlösbar. Die wenigsten der heute im Betrieb sich befindlichen Traktoren haben bewiesen, dass sie dem Tierzug überlegen und den Anforderungen unserer Landwirtschaft angepasst sind...

Kenntnisse der Vorteile setzt immer gründliche Kenntnisse der Nachteile einer Konstruktion voraus, und so wurde denn der Bühler-Kleintraktor von einem Manne konstruiert, der Gelegenheit hatte, während Jahren auf dem Heimwesen seines Vaters, das mit dem Traktor bewirtschaftet wird, diese Nachteile zu studieren und durch einen speziellen Bau zu vermeiden.

Tierzug oder Traktor ?

Bestimmt sind die den Taktorenbetrieb ablehnende Antworten auf die bestehenden Mängel der bisherigen Traktoren im allgemeinen zurückzuführen. Schwere Inbetriebsetzung, Schleudern der Räder im Wiesenboden, für Strassentransporte ungeeignet oder wieder zu schnell abgenützte Bereifungsarten wie Gummistollen oder Raupen, zu hohe Anschaffungs- und hauptsächlich zu teure Unterhalts- und Betriebskosten bei kleinen Leistungen haben in nicht ganz unberechtigter Weise Gegner der Traktor-Bewirtschaftung erzogen.

Die schwerer gewordene Wirtschaftslage, der Mangel an geeigneten Hilfskräften, das Tempo der neuen Zeit bedingen, dass sich der Landwirt möglichst unabhängig macht.

Der Viehzug ist zu schwach und zu langsam geworden. Der Pferdezug ist zu kostspielig und meistens ist bei dem heutigen Ertrag ein Pferd schon zu teuer, wo zwei Pferde notwendig wären. Zum Unterschied zum Traktorzug müssen die Pferde auch dann

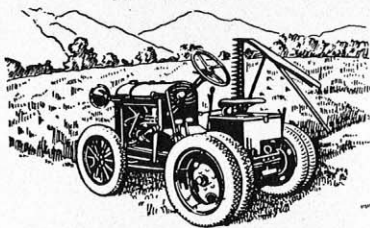
täglich gefüttert werden, wenn für dieselben längere Zeit, z. B. im Winter keine oder wenig Arbeit vorhanden ist...

1935 warb Bühler mit folgendem Plakat:

Traktor

Liebe Puuremaa! Lass Dich berate:
Milch- und Fleischabschlag! ? Ergrif de Spate!
Da heisst's halt wieder Furre mache,
Brot pflanze und e settig Sache!
Zu dem brucht's Zug, en guete Zug!
Chauf en Traktor! Es ischt kein Lug:
„Dä schafft für vier Ross, choscht im Jahr
was eis!
Im Winter nüd putze! Heu frisst er keis!“
Chauf en Traktor, wie

„Bühler“



rassig und guet,

Wo d'Bräme nüd störed, wo willig alls tuel,
Chauf en Traktor, wo gschwinder als d'Chüeh,
Wo d'Freud häsch dra, wo d'Hüfe chasch zieh.
Chauf en Traktor mit Luftbireifig! Was ?!
„Dieschonet d'Maschine und schonet au s'Gras!
Mit neue Stolle, s'ischt tatsächlich woher,
Innert Minute en Achertraktor! —“
Wänn's Gäld vertooret und 's kei Zeis meh gid?
Chäsch dänn e Maschine, bis doch so gschid!
„haufscht en Traktor, verhilfscht der Krisis
zum Tod,
Bringscht viellne Schwizer Arbet und
s'täglichi Brod! F.

Verlangen Sie bitte den Gratis-Prospekt von der
Maschinen- u. Motorenfabrik AG., Hinwil
Fabrik und Bureau in Bäretswil - Tel. Nr. 59

Bühler stattete seine Traktoren von Beginn weg mit starken Vierzylindermotoren aus. In der Praxis hatte es sich gezeigt, dass für die vielseitige, harte Beanspruchung in der Landwirtschaft nur sehr starke Maschinen genügend Zugleistung aufbrachten. Zudem wurde ein grosser Teil der Arbeit auf der Strasse geleistet, und auch da wurde vom Traktor ein schnelleres Tempo als beim Pferdezug verlangt.

Vor allem in nasser Wiese zeigten sich die Vorteile der Doppelpneubereifung. Der Luftreifen schmiegte sich infolge seiner Elastizität besser dem Boden an, presste die Ketten nur dort ein, wo der Boden weich und ein Einpressen nötig war. Ketten hatten den Vorteil, dass sie beim Umlaufen des Rades den Kot abschüttelten und so immer wieder griffen. Gummistollen füllten sich und bildeten nachher eine glatte, leicht spulende Fläche. Bei kleinem Raddurchmesser konnte der Motor, nach Ansicht der Bühler-Werbung (eine später widerlegte Philosophie), seine ganze Kraft besser abgeben. Mit dem neuen «Bühler-Patent» für Doppelpneubereifung waren die Felgen der Hinterräder leicht auswechselbar. Zum Aufstecken der Ackerstollen waren zwischen den Pneu Vierkantzapfen aus Eisen

eingegossen. Eine Arbeit, die innert weniger Minuten erledigt war und die vor allem kein zusätzliches Werkzeug benötigte.

Modelle A, B, C

- A Zwei Fahrgänge (unter Last schaltbares Planetengetriebe), Geschwindigkeit 4–18 km/h, für ebenes Gelände, nicht allzu schwerer Boden. Die Zugleistung entspricht 2–3 Pferden.
- B Zwei Fahrgänge (unter Last schaltbares Planetengetriebe) mit stärkerem Untersetzungsverhältnis, Geschwindigkeit 3–15 km/h, geeignet für hügeliges Gelände und schweren Boden. Die Leistung entspricht 3–4 Pferden
- C Vier Fahrgänge (einfache Schwungradkupplung), Geschwindigkeit 2–20 km/h, geeignet für grosse Heimwesen mit hügeligem Gelände und schweren Böden sowie für grössere Strassenfahrten. Die Zugleistung entspricht 4–6 Pferden.

Dadurch, dass Bühler die Ford-Vertretung hatte, waren die ersten Traktoren alle mit diesen Motoren ausgerüstet. Die Getriebe mit zwei oder vier Übersetzungen vorwärts und einem Rückwärtsgang waren sehr einfach in der Bedienung. So heisst es in der Werbung: Kinder von 10 bis 12 Jahren fahren in wenigen Minuten mit diesem Schaltsystem.

Grosse Konkurrenz

Die Konkurrenz – vor allem zwischen Bühler und Hürlimann – war gross. In einem Werbepostcard wehrte sich Bühler folgendermassen dagegen:

Landwirte:

*Lasst den «Sieger» ruhig siegen!
Mit dem «Bühler» könnt ihr pflügen,
Eggen, mähen, wenden, rechnen,
Er will mehr halten, als versprechen. –
Ohne auf dem Kühler*

*2 Mann Schwergewicht,
«Bühler» macht das «Männchen» nicht!
Wendig, sparsam, rasch und leicht,
in seiner Art noch unerreicht!
Der «Bühler» will bescheiden zeigen,
Was er für Vorteile nennt sein eigen,
Und dass auch gut das «Bühler Rad»
Hat Euch bewiesen längst die Tat!
Wohl bevor Ihr kauft,
Wie Ihr Euren Traktor taufet
Und muss es denn ein «Sieger»
oder «König» sein.
So sollt Ihr die Richter und Wähler sein.*

Ohne schreiende Reklame aller Art und ohne unwahre Behauptungen haben während und unmittelbar nach der landwirtschaftlichen Maschinenschau in Brugg 20 Landwirte den Bühler-Kleintraktor gekauft!

Der Sieger war vermutlich eine Anspielung auf die Zürcher Motoren in den Hürlimann-Traktoren, die 1931 im Rennen Wien–Paris den Silberpokal gewannen.

Die Modelle BG4, BGB6, BGF6, BGB8 mit Holzgasanlagen

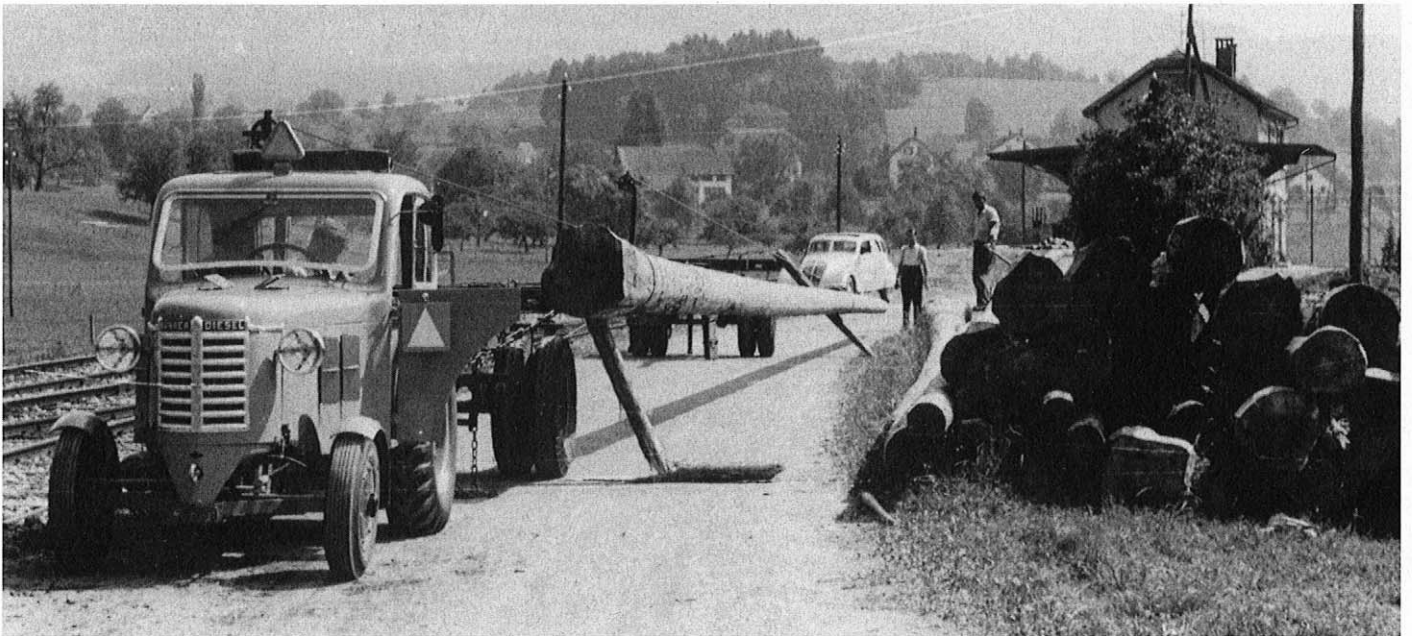
Um den Treibstoffmangel während der Kriegsjahre zu entschärfen, entwickelte Bühler Traktoren mit Holzvergassern. Viele



BG4E mit Holzgasanlage und Eigenmotor, selbsttragend; ohne Vorderteil-Chassis.



Industrie-B-Traktor.



Industrietraktor in Dürnten. Hergestellt für den Export nach Bratislava, Tschechien.

Autorin dieser Ausgabe

Verena Wolfensberger-Häfner (Primarlehrerin und Hausfrau) ist seit 1968 Aktuarin der Gesellschaft Ortsmuseum Hinwil. Für den Heimatspiegel hat sie bereits den Beitrag 7/97 verfasst.

Traktoren wurden aber auch nachträglich auf Holzgasanlagen umgerüstet. Grundsätzlich eigneten sich alle Harthölzer für die Vergasung in den Bührer-Anlagen. Wichtig war, dass gut getrocknete Qualitäten verwendet wurden. Buchenholz eignete sich am besten, Eichenholz musste mehrjährig gelagert sein, da sonst Verteerungsgefahr bestand. Bei der Verwendung von Weichholz war es zweckmässig, mit Hartholz im Verhältnis $\frac{2}{3}$ Hart- zu $\frac{1}{3}$ Weichholz zu mischen. Sonst bestand die Gefahr, dass Herd und Filter mit Holzkohlestaub verstopft wurden.

Inbetriebnahme und Wartung waren sehr aufwendig. Die Fahrtechnik erforderte Geduld, Ruhe und Erfahrung.

Der Bührer-Dieselmotor

Für Bührer waren die Ford-Motoren die ideale Ergänzung zu seinen Traktoren. Ausschlaggebend waren vor allem ihre Zuverlässigkeit und die bewährte Dauerhaftigkeit. Ergänzt mit einem Petrolvergaser, von Bührer konstruiert, erlaubten sie auch die Verwendung von preisgünstigerem Petrol. Vor allem während, aber auch nach dem Krieg war es schwierig, passende Motoren zu erhalten. 1942 wurden beim BG 4E kopierte Ford-Motoren eingebaut (E = Eigenbau). Der nächste Schritt war die Konstruktion und die Fabrikation von eigenen Bührer-Dieselmotoren mit zwei, drei und sechs Zylindern. Der Konstrukteur war Heinrich Schönenberger. Der Bührer Diesel-Motor zeichnete sich durch einfachste Bauart und Bedienung aus. In all seinen

Teilen war er robust gehalten. Seine Demontage und Remontage erforderte keine Spezialwerkzeuge.

Bahnbrechende Neuerungen:

Triplexsystem: 1953 Patentanmeldung

Wurde der Traktor ursprünglich hauptsächlich als Zug- oder Mähmaschine verwendet, dehnte sich sein Einsatz mit der Zeit kontinuierlich aus. Er wurde die ideale Antriebsmaschine auf dem Hof und im Feld für Mähdrescher, Gebläse- oder Silohäcksler, Mistzettmaschine, Bodenfräse usw.

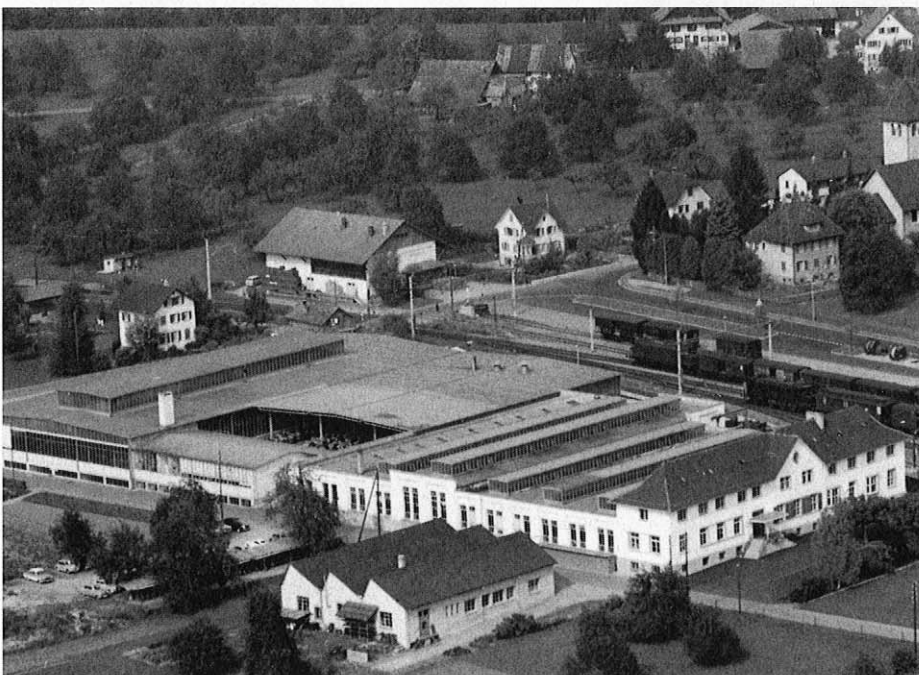
Für den einwandfreien Betrieb dieser vom Traktor betriebenen Hilfsmaschinen war eine vom Fahrmanöver unabhängige Kraftabnahme, die motorabhängige Zapfwelle, nötig. Denn diese Maschinen sollten auch weiterarbeiten können, wenn der Traktor aus irgendeinem Grund seine Fahrt unterbrechen musste. Diese neueste Anforderung verwirklichte Bührer mit dem Triplexsystem. Durch völlig neuartige Getriebeanordnung, in Verbindung mit einer Doppel-Lamellenkupplung, wurde dieses Problem gelöst. Die unabhängige, konstante Kraftabnahmemöglichkeit war nicht nur an der Zapfwelle, sondern auch am Mähantrieb, an der Hydraulik und nötigenfalls an andern Stellen gesichert.

Beispiel: Wurde mit dem Bindemäher in einem bestimmten Gang gefahren und musste infolge der Bodenbeschaffenheit ein anderer Gang eingeschaltet werden, so geschah das beim Bührer-Traktor fortan durch blosses Umlegen des Handhebels unter dem Lenkrad, also ohne auszukuppeln.

Das war nicht der einzige Vorteil. Durch diese neue Getriebeanordnung entstanden auch fünf weitere Vorwärtsgänge und ein zweiter Rückwärtsgang (nur Spezial). Zudem erhielt der Traktor eine neue, bisher nicht bekannte Fahreigenschaft, den Kriechgang: 0,5–1,2 km/h.

Tractospeed-Getriebe: patentiert 1965

Auf unkonventionelle, verblüffend einfache Weise erzielte Bührer mit dem Trac-



22 Fabrik mit erstem Anbau. Vorderteil ehemals Reimann

1929	1. Bührer-Traktor aus Frauenfeld
1930–1936	MUMAG, Maschinen und Motorenfabrik AG, Hinwil Herstellung der Bührer-Traktoren in Lizenz durch Johann Reimann
1936–1940	Fritz Bührer, Traktorenfabrik, Bäretswil
1940–1964	Fritz Bührer, Traktorenfabrik Hinwil
1964–1973	Fritz Bührer, Traktorenfabrik AG, Hinwil
1973–1978	Fritz Bührer, Traktorenfabrik AG, Hinwil Besitzer: Rapid, Maschinen- und Fahrzeug AG, Dietikon

tospeed seine zweite wesentliche Schalterleichterung. Die Neuerung bestand allein darin, dass die Kupplung – in Richtung des Kraftflusses gesehen – hinter dem Getriebe und nicht wie bisher üblich zwischen Motor und Getriebe angeordnet war.

Mit der neuen Antriebsanordnung konnten nun also alle Gänge auf- und abwärts, und was noch wichtiger war, von vor-auf rückwärts ohne Zwischengas und Doppelkupplung, bei jeder Motorendrehzahl, ohne Rücksicht auf die Fahrgeschwindigkeit,

die Anhängelast und die zugeschalteten Nebenantriebe, rasch und leicht geschaltet werden. Es war ohne weiteres möglich, bei vorwärtsrollendem Traktor in den Rückwärtsgang zu schalten und umgekehrt. Insgesamt ergaben sich 15 Vorwärts- und drei Rückwärtsgänge. Da keine neuen Elemente hinzugekommen waren, hiess das für den Unterhalt und die Reparaturen, dass weiterhin jede Werkstatt oder der Bauer selber das erledigen konnte.

Diese wegweisende Erfindung wurde in folgenden Ländern patentiert: Schweiz 1965, Belgien 1964, England 1965, Deutschland 1966, Österreich, Italien und USA 1967.

Namhafte Interessenten aus dem In- und Ausland meldeten sich für dieses Getriebe. Fritz Bührer konnte sich jedoch für keine Zusammenarbeit entschliessen. Die Herausforderung, zusammen mit einer andern Firma zu expandieren, lehnte er ab. Die Konkurrenz übernahm die Idee der Konstruktion und fand ihre eigenen Lösungen.

Das Ende der Bührer-Traktoren

Um den bereits erwähnten Auftragsrückgang Ende der 60er Jahre aufzufangen und die Arbeiter zu beschäftigen, wurden verschiedene Versuche mit Kundenarbeit unternommen. Diversifikationen für bekannte Firmen wurden hergestellt. Das leitete den Zusammenschluss mit der Firma Rapid, Maschinen und Fahrzeuge AG, Dietikon, ein. Im Juli 1973 war es soweit. Im «Zürcher Oberländer» stand zu lesen: «Für die Bührer AG beginnt jetzt eine neue Zukunft».

Die neuen Besitzer waren überzeugt, die jährliche Produktion von bisher nur noch 400 auf wieder 800 Traktoren zu erhöhen. Bereits im Januar 1978 mussten sie sich eingestehen, dass die Nachfrage nach inländischen Traktoren rückläufig war. Zuerst wurde nach einem ausländischen Partner gesucht, vergebens. Am 2. August 1978 stand es klar und deutlich in den Zeitungen: Bührer ist am Ende.

Der Ersatzteil- und Reparaturdienst wurde auch von den nächsten Besitzern, der Gebrüder Mägerle AG, 1979 vertraglich garantiert und bis auf den heutigen Tag, also fast 20 Jahre nach Fabrikationsaufgabe, aufrechterhalten. Mitte der 80er Jahre versuchte ein ehemaliger Bührer-Mitarbeiter, die Produktion unter dem Namen Swisstrac wiederaufzunehmen; jedoch vergeblich.

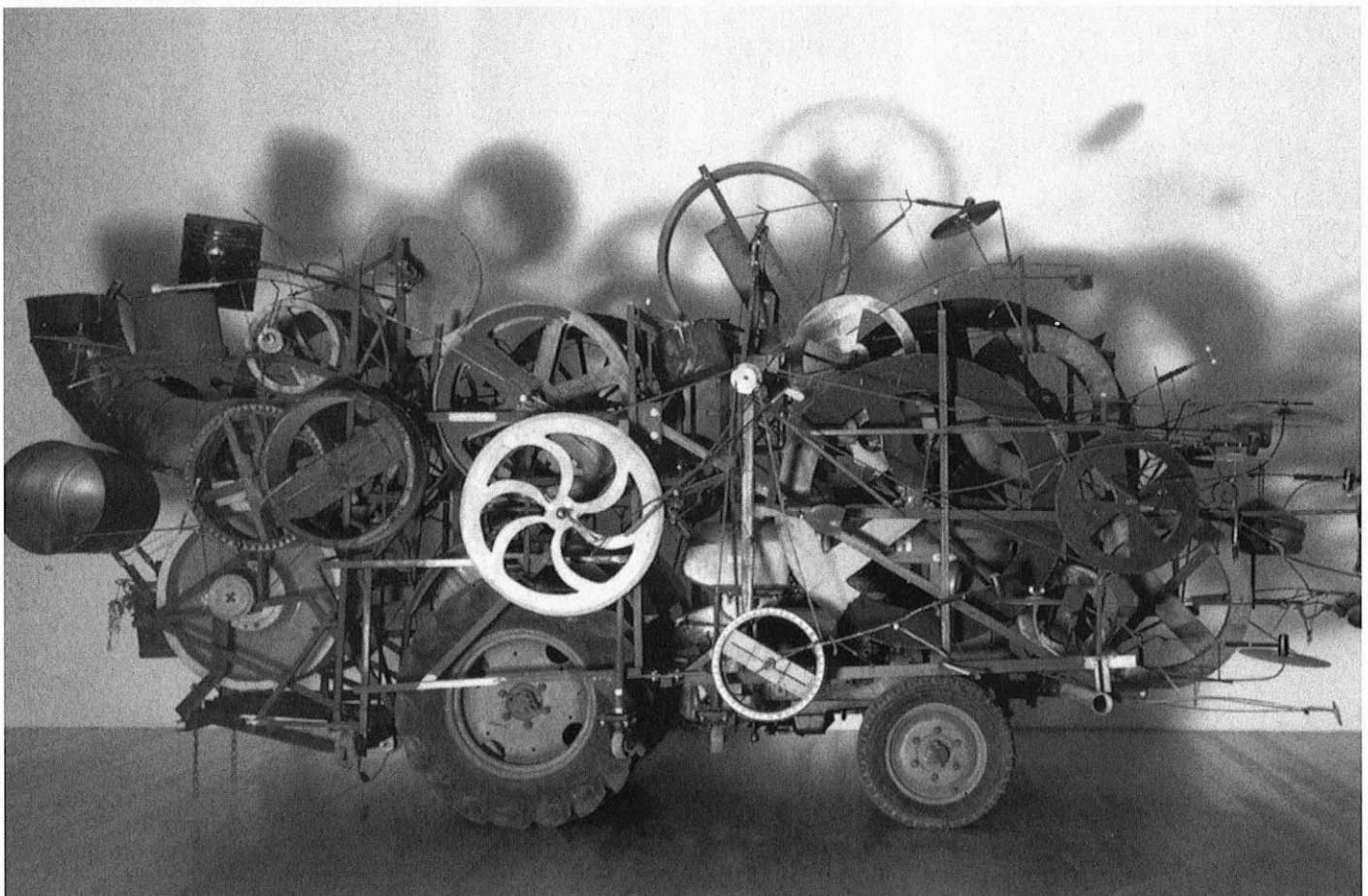
Der Bührer-Traktor war während Jahrzehnten der führende Traktor in der Schweiz. Darüber, wie weit ein Zusammenschluss mit einer ausländischen Firma den Fortbestand der Produktion gesichert hätte, lässt sich nur spekulieren.

Verena Wolfensberger-Häfner

Quellen:

Albert Weiss, leitender Mitarbeiter bei Bührer von 1948 bis 1974

Diverse Unterlagen, Prospekte und Fotos der ehemaligen Firma Bührer und aus privatem Besitz



Auch ein Bührer: Klamauk von Jean Tinguely.