

Die KAISER Autotraktoren



Die Entstehungsgeschichte des Autotraktors haben wir im Rahmen unseres Jubiläumsbuches "100 Jahre Innovation. 100 Jahre Kaiser." aufgearbeitet. Neben geschichtlichen Fakten und Interviews sind tolle Bilder von damals illustriert.

Die komplette Ausgabe ist im Buchzentrum Liechtenstein (www.buchzentrum.li, ISBN: 978-3-905437-37-9) erhältlich.

Die Kaiser Autotraktoren

Erfolgreicher war Josef Kaiser mit dem Bau von Autotraktoren. Von 1928 bis 1955 stellte die Firma Kaiser an die hundert Exemplare her, darunter drei in dreirädriger Ausführung. Der Umbau von Gebrauchtwagen zu Autotraktoren war in den 1930er und 40er Jahren weit verbreitet und wurde in Liechtenstein auch von Egon Meier, ebenfalls Schaanwald, und den Brüdern Karl und Josef Elkuch, Schellenberg, praktiziert.

Im Standardwerk zum Schweizer Traktorenbau von Manuel Gemperle und Hermann Wyss werden die Kaiser Autotraktoren folgendermassen beschrieben: «Nahezu alle Kaiser Autotraktoren hatten trotz zusammengestellten Komponenten ein einheitliches Erscheinungsbild: Lenkstock und Pedalerie fanden über der Vorderachse, seitlich vom Kühler respektive Motor, eine neue Platzierung. Diese Anordnung ergab einen sehr kurzen Führerstand, sodass über der Hinterachse genügend Fläche für eine Aufsattelplattform oder eine Ladebrücke verblieb. Ein möglichst kurzer Radstand bedeutete eine gute Manövrierbarkeit des Gefährts. Der übrige Aufbau glich im Wesentlichen allen anderen Autotraktoren: verkürztes Chassis mit Motor und Getriebe, dann als Untersetzung ein zweites Getriebe von einem Liefer- oder Lastwagen mit dazu passender starr montierter Hinterachse; an der Vorderseite beliest man die Federung. Gebrauchte Fahrzeugteile der Kaiser Autotraktoren stammten von verschiedenen Automarken wie Opel, Ford, Fiat, Mercedes usw., wobei zu erwähnen ist, dass unter einer Mercedeshaube nicht zwingend auch ein Motor dieses Herstellers seinen Dienst tat. Der Zollanschluss an die Schweiz gestattete die Teilebeschaffung bis weit über das Rheintal hinaus. So ist erwiesen, dass die Firma Kuhn, Autoabbruch in Rätterschen bei Winterthur, ein namhafter Lieferant von Getrieben und Achsen war. Auch ein exklusives 6-Zylinder-Automobil des damaligen Fürsten von Liechtenstein erlebte seinen zweiten Frühling als Kaiser Autotraktor.» Manuel Gemperle, Hermann Wyss: Schweizer Traktorenbau, Bd. 3, Niederbüren 2003, S. 142–148.

Die zu einer Reparaturwerkstätte umfunktionierte ehemalige Spinnerei und Weberei Josef Kaiser, 1930er Jahre.



Kaiser Autotraktor mit Mähbalken, im Hintergrund Josef Kaiser.



Schwierige wirtschaftliche Bedingungen in den 1930er Jahren

Der Ausbruch der Weltwirtschaftskrise im Jahr 1929 traf das noch agrarisch geprägte Liechtenstein schwer. Ab 1931 fielen die Preise für landwirtschaftliche Produkte, insbesondere für das wichtigste Exportgut, das Vieh, ins bodenlose. Die Aufträge im Gewerbe brachen ein, in der Textilindustrie, die sich von den Umbrüchen des Ersten Weltkriegs erst zaghaft erholt hatte, kam es erneut zu Entlassungen. Trotz der Bemühungen der Behörden, mittels öffentlicher Aufträge, wie zum Beispiel dem Bau des Binnenkanals, oder der Ansiedlung neuer Betriebe Arbeitsplätze zu schaffen, war die Arbeitslosigkeit hoch. Die Lage verbesserte sich erst, als es in den Nachbarstaaten infolge des Kriegsausbruchs im September 1939 zu einem Mangel an Arbeitskräften kam. 1941 waren über 700 Liechtensteiner und Liechtensteinerinnen im nahen Vorarlberg und in der Schweiz als Grenzgänger beschäftigt.

Eine Entlastung des Arbeitsmarkts brachten auch drei 1941 in Liechtenstein gegründete Industriebetriebe: die Maschinenbau Hilti o.H.G. in Schaan, die Press- und Stanzwerk AG (Presta) in Eschen und die PAV Präzisions-Apparatebau Vaduz AG in Vaduz. Alle drei Unternehmen arbeiteten für den deutschen Kriegsbedarf und beschäftigten in Kürze mehrere Hundert Personen. In politischer Hinsicht versuchte Liechtenstein seine Unabhängigkeit zu wahren. Es erklärte sich bei Ausbruch des Kriegs für neutral und betonte gegenüber Anschlussbestrebungen an das Deutsche Reich die Zollgemeinschaft mit der Schweiz.

Die 1930er Jahre waren für die Familie Kaiser, die dem Nationalsozialismus ablehnend gegenüberstand, schwierig. Nicht dass es an Arbeit gefehlt hätte. Die Reparaturwerkstätte beschäftigte anfangs der 1930er Jahre zeitweise bis zu fünf Personen, darunter auch mehrere Lehrlinge. Das Problem war die allgemeine Geldknappheit. Melitta Marxer-Kaiser (* 1923), die älteste Tochter von Josef und dessen Frau Lydia Kaiser, erinnert sich noch gut an die damaligen Schwierigkeiten:

«Die 30er Jahre waren keine guten Zeiten. Die Leute hatten kein Geld. Sie liessen etwas machen und bezahlten nicht. Wir mussten dann zu den Leuten, um das Geld einzutreiben. Es waren wirtschaftlich schwierige Jahre. Mein Vater war Erfinder, kein Kaufmann. Da war mein Bruder Josef, der später das Geschäft übernahm, anders. Er reiste in der ganzen Schweiz herum. In Schwung kam das Geschäft erst mit ihm. 1939 bis 1945 waren Krisenjahre. Die Bauern wurden aufgefordert, so viel als möglich zu produzieren. Es war die Zeit der <Anbauschlacht>. Meinen Vater interessierte die Arbeit in der Landwirtschaft nur soweit, als man sie mit Maschinen verrichten konnte. Es wurden alte Autos zu Traktoren umgebaut, mit denen man auch mähen konnte. Kaiser Traktoren kannte man im ganzen Land. Sie waren vielseitig, billiger als die sogenannten Fabrik-Traktoren, also ein Segen für unsere Bauern.» Melitta Marxer-Kaiser, Vaduz, Oktober 2012.

Die auch für Kleinbauern erschwinglichen Autotraktoren bedeuteten eine immense Arbeitserleichterung, mussten bis dahin doch alle Transporte mit Kühen, Ochsen oder Pferden durchgeführt werden.



Kaiser Autotraktoren vor der Werkstatt in Schaanwald, 1950er Jahre.

In lebhafter Erinnerung blieben die Kaiser Autotraktoren auch Alexander Frick (*1940) aus Schaan/Liechtenstein, der als Bub anfangs der 1950er Jahre oft mit den Fabrik-Traktoren seiner Onkel unterwegs war:

«Wir hatten damals einen <Lanz Bulldog> und einen Mägerle-Traktor, die beide nicht schneller als 18 Kilometer pro Stunde liefen, und es ärgerte mich immer, wenn auf dem Weg durch die Riede [Moorgebiet] die Unterländer Bauern mit ihren Kaiser Traktoren mir ständig um die Ohren fuhren. Ganz besonders blamabel aber war es, wenn einer unserer Traktoren im Feld stecken blieb und irgendein Kaiser Traktor mit beladener Brücke unseren teuren Fabrik-Traktor samt vollem Anhänger aus dem Schlamm zog. Die Idee, die Ladebrücke auf die Triebachse zu setzen, wurde später von Unimog übernommen.»

Alexander Frick, Bogata/USA, 1. Juli 2013.

Mit den Autotraktoren konnte man bis zu 80 Stundenkilometer fahren. Da sie über zwei Getriebe verfügten, liess sich die Übersetzung ändern, was ein schnelleres Fahren ermöglichte. Das zweite Getriebe hätte eigentlich gesperrt sein müssen. Die rasanten Fahrten über Land waren also streng genommen gesetzeswidrig.