

beschränkte. Das Auto aber hat weder das eine noch das andere nötig. Es ist stets arbeitswillig und dienstbereit.

Wie oft kommt es vor, daß Pferde gerade dann krank werden, daß sie „umstehen“, wenn man sie am notwendigsten braucht. Sie sind dann oft monatelang nicht arbeitsfähig. Beim Auto liegen die Verhältnisse bei weitem günstiger. Wird gelegentlich eine Reparatur nötig, so kann sie meist von den Fahrern ausgeführt werden, die heute in den Motorpflugführer-Schulen eine sehr gute Ausbildung erhalten. Außerdem sitzen in fast allen Landstädten gut durchgebildete Monteure. Überall sind Reparaturwerkstätten errichtet, so daß jeder Schaden rasch behoben ist. Da kann es vielleicht einmal eine Verzögerung um einige Stunden, aber normalerweise nicht um Wochen oder Monate geben.

Die Landwirtschaft leidet unter der „Leutenot“. Alles wandert nach den Städten. Immer schwerer sind die Arbeitskräfte aufzutreiben. Auch hier greift das Auto helfend ein. Man denke an ein weit entlegenes Feld, von dem die Ernte eingebracht werden muß. Ein Paar kräftiger Pferde kann höchstens einen einzigen hochbeladenen Erntewagen langsam dahinziehen. Man muß also, will man die Ernte rasch unter Dach und Fach bringen, viele Wagen, viele Pferde und dazu entsprechend viele Kutscher bereithalten. Das Auto dagegen kann hinter sich vier, fünf oder sechs Erntewagen schleppen. Dabei ist nur ein einziger Fahrer nötig. Seine Leistung kann durch richtige Einteilung der Arbeit ganz erheblich gesteigert werden, insbesondere dadurch, daß man die beladenen Wagen vor der Scheuer stehen läßt, ohne zu warten, bis sie abgeladen werden und daß man statt ihrer bereits abgeladene zurückfährt.

In Gestalt des Kraftpfluges hat das Motorfahrzeug seinen Einzug in die Landwirtschaft gehalten. Amerika ist hier bahnbrechend vorangegangen. Ums Jahr 1911 herum begann die Einführung des Kraftpfluges in der deutschen Landwirtschaft. Die Pflüge waren, technisch betrachtet, eine Einheit. Motor und Pflugapparat waren fest zusammengebaut. Bald jedoch ging man dazu über, die Pflugscharen abnehmbar zu machen. Dadurch wurde eine Anzahl von Vorteilen erreicht. Zunächst einmal konnte man die Scharen auswechseln, also zerbrochene durch bereitgehaltene neue ersetzen. Dann aber ließ sich durch die Auswechslung sämtlicher Scharen eine Anpassung an den Boden erzielen. Für leichten Boden schraubte man diese Sorte von Scharen an, für schweren Boden andere, wieder andere für mageren und wieder andere für fetten. Waren die Pflugscharen abgenommen, so konnte der Pflug dazu benutzt werden, um Beförderungsdienste zu leisten. Man konnte an ihm Wagen anhängen, in denen man die Arbeiter aufs Feld hinausfuhr. Man konnte Saatfrüchte dorthin befördern, Rodungsarbeiten konnten durchgeführt werden, die Erntefrucht ließ sich nach Hause ziehen. Es zeigte sich jedoch, daß der früher fast ausschließlich hergestellte Großpflug als Beförderungsmittel nur in besonderen Fällen wirtschaftlich arbeitet. Im allgemeinen ist es nicht ökonomisch, 60 oder 80 Pferdestärken aufzuwenden, um einige Säcke Kartoffeln zur Bahn zu schaffen oder einen einzigen Heuwagen von der Wiese nach Hause zu ziehen.

Deshalb entstand nach dem Großpflug bald der Kleinpflug, der wesentlich dazu beitrug, die Verwendung des Autos in der Landwirtschaft zu fördern. Der Großpflug war wegen seiner erheblichen Anschaffungskosten meist nur für den Großgrundbesitzer erschwinglich. Der kleine und mittlere Besitzer mußte in alter Weise weiter pflügen, es sei denn, daß die Anschaffung auf genossenschaftlicher Grundlage erfolgte. Der Kleinpflug machte das Auto auch für den kleineren und mittleren Besitzer zugänglich. Die Bezeichnung „Auto“ ist hier ganz besonders am Platze; diente doch der Pflug, wie wir gesehen haben, niemals nur als solcher. Er wurde nach Abnahme oder nach Hebung der Pflugscharen — die verschiedensten Konstruktionen wurden geschaffen — stets auch, und zwar von Anfang an, für die Zwecke des Zugs verwendet.