

| | |
|---------------------|--|
| Zeitschrift: | Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisierte Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique |
| Herausgeber: | Schweizerischer Traktorverband |
| Band: | 4 (1942) |
| Heft: | 9 |
| Artikel: | Que va-t-il se passer après la démonstration de bandages de remplacement? |
| Autor: | Begliger, H. |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-1048615 |

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.02.2026

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

Que va-t-il se passer après la démonstration de bandages de remplacement?

Deutscher Text siehe No. 8 des „Traktor“

Il est étonnant de constater combien les propriétaires de tracteurs se rendent peu compte des conditions actuelles du marché des pneumatiques. En effet, de multiples demandes d'attribution de pneus sont formulées tant par les propriétaires de tracteurs que par les fabricants et si ces demandes ne peuvent être satisfaites que dans une faible proportion, ce n'est pas par mauvaise volonté de la part des autorités compétentes.

Afin de prolonger le plus possible la faible réserve en pneus (neufs et usagés), il ne sera plus fait d'attribution que dans les cas exceptionnellement urgents, en donnant d'abord la priorité aux tracteurs transformés aux carburants de remplacement. En aucun cas des attributions ne seront affectées à de nouveaux tracteurs munis de moteurs à mazout ou à pétrole. Il est heureux que ces mesures n'ont pas du être appliquées aux propriétaires de tels tracteurs, maintenant déjà.

Chaque demande d'attribution de pneumatiques sera examinée avec attention. Dans la plupart des cas, une expertise sera effectuée afin de déterminer s'il y a lieu d'envisager un remplacement, une réparation, une vulcanisation ou éventuellement la pose d'un bandage de remplacement. D'autre part, les demandes sont préavisées par l'Office cantonal pour la culture des champs qui spécifie si la mise à disposition du tracteur pour les cultures est urgente et indispensable. On peut se procurer les formulaires pour demandes de pneumatiques à ce même office. Il est à prévoir, en outre, que les instances compétentes publieront sous peu des directives concernant l'utilisation des pneumatiques dans l'agriculture.

Cette situation extrêmement grave nous oblige à protéger les pneus des tracteurs de toutes les manières possibles. Vue cette situation, le service technique de notre association a organisé, à l'Ecole d'agriculture de la Rütti, près de Zollikofen, une démonstration d'appropriation de bandages de remplacement pour tracteurs qui a donné lieu à un rapport dans l'avant-dernier N° du « Tracteur ». Nous voulions savoir si des solutions s'adaptant pratiquement aux exigences de l'agriculture étaient déjà trouvées. Une voie était ouverte à l'adaptation du fait que l'histoire du tracteur agricole a vu la roue évoluer de la roue en fer à la roue à pneumatique. Les stages intermédiaires tels qu'ils ont été démontrés par les maisons Neuhaus, Lambert, Lamprecht et en partie aussi par la maison Grunder, lors de cette démonstration, peuvent être à nouveau appliqués dans les circonstances actuelles.

Pour passer de la route dans le champ, la solution Neuhaus prévoit un changement de roue tandis que l'adaptation de Lambert et de Lamprecht comporte des crampons escamotables. Pour ce qui concerne les bandages pleins, il peuvent être remplacés, en partie du moins, par du bois sur lequel on fixera des morceaux de vieux pneus. De cette manière, le roulement sur la route

peut s'effectuer sans trop de secousses. L'adaptation Grunder enroule une chaîne composée de morceaux de vieux pneus autour de pneus usagés de camions.

Puisque dans la plupart des cas on ne pourra attribuer en remplacement du pneu 11,25×24, que des pneus de camions usagés, il y aura lieu de se servir à nouveau de chaînes d'adhérences métalliques. De nouvelles constructions à proprement parler n'ont été présentées que par les maisons Hürlimann et Meili. Un type de roue Hürlimann est complètement en métal avec un profil correspondant à un pneu, soutenu par des ressorts prolongeant chaque rayon et se prête principalement aux labours et transports sur champs, mais par contre, demande beaucoup de précautions en circulant sur les routes dures. Le second type qui ne diffère du premier que par le fait qu'il est muni de bandages pleins convient surtout à la circulation routière et nécessitera l'emploi de chaînes pour les travaux des champs. Etant donné que ces deux types de roues exigent beaucoup de matières premières, leur prix de revient sera par conséquent élevé.

Seule la roue à ressort Meili, peut être qualifiée comme étant universelle. On peut même affirmer qu'il ne s'agit plus d'une roue de remplacement en période de pénurie, mais, qu'une telle roue peut être conçue comme étant en tout temps applicable aux tracteurs agricoles. Si le tracteur agricole est pourvu de roues très bien suspendues et qui ont en même temps une bonne adhérence sur les routes aussi bien que sur les prairies et les champs labourés, on pourrait éventuellement renoncer aux bandages pneumatiques pour les roues arrières.

Du reste, l'usure due au soleil, au purin, aux huiles, aux graisses, aux pierres coupantes, aux racines pointues, etc. ..., que subit la large surface portante des roues de tracteur serait de ce fait éliminée. Etant donné que la maison Meili a consacré beaucoup de temps et n'a pas reculé devant les frais pour sa nouvelle construction, il est à prévoir que cette roue s'appliquera dans la pratique. La construction relativement simple de ces roues permettra de les obtenir à des prix abordables pour les agriculteurs. Ceci dit, en complément de la note de notre correspondant concernant cette roue, parue dans le numéro 7.

Nous espérons que d'autres constructeurs s'attacheront encore au problème des bandages de remplacement en prenant en considération non seulement la suspension des roues mais encore leur adhérence.

Selon l'art. 38, 2ème alinéa, les tracteurs et machines agricoles motorisées peuvent être équipés de bandages en fer à condition d'être munis, lorsqu'ils circulent sur la route, de dispositifs qui les empêchent de dégrader la chaussée (coussinets ou bandages en caoutchouc). Les roues

Meille par exemple, sont munies, à cet effet, de la surface portante de vieux pneus d'automobiles.

Pour les tracteurs industriels, l'emploi de bandages de remplacement durs n'est pas toléré sur les voies publiques, conformément à l'art. 14 de la législation sur les véhicules à moteurs. En ce qui concerne les tracteurs mixtes, cette question reste pendante.

Afin d'élucider la question du réemploi des bandages de remplacement durs sur les voies publiques, des échanges de vue sont déjà en cours avec le Département fédéral de Justice et Police pour adapter la législation aux conditions actuelles de pénurie.

Le service technique: *H. Beglinger.*

MITTEILUNGEN DES ZENTRALEKRETARIATES COMMUNICATIONS DU SECRÉTARIAT CENTRAL

Monatsrapport pro August 1942. Neue Policien 5, Total der registrierten Geschäftsvorfälle 504; Eingänge 224, Ausgänge 280.

Mitglieder: Neuzugänge im August 1942: Sektionen Aargau 3, Freiburg 1, Schaffhausen 4, Zug 1, Zürich 1, total 10.

Preise für flüssige Brennstoffe. Von Lieferantenseite werden wir darauf aufmerksam gemacht, dass sich die in No. 8 des «Traktor» publizierten Preise nur auf das Gebiet der Petroleum-Konvention von Luzern und Umgebung beziehn und dass gegenüber andern Konventionsgebieten in erster Linie frachtlich bedingte Differenzen bestehen. Nach den uns bisher zugekommenen, leider noch nicht vollständigen Angaben bewegen sich die Differenzen für die in Frage kommenden Preis-Kategorien für Traktoren-Brennstoffgemisch zwischen minus Fr. 1.75 und plus Fr. 6.— gegenüber den publizierten Preisen. Eine vollständige Publikation der Preise sämtlicher 14 Petrolpreiskonventionen würde zu weit führen. Das Zentralsekretariat ist aber in der Lage und gerne bereit, nähere Auskunft zu erteilen.

Les prix des carburants liquides. Des fournisseurs nous informent que les prix publiés dans le No. 8 du «Tracteur» se comprennent pour le domaine de la convention de Lucerne seulement et qu'il y a des différences, dues en premier lieu aux frais de transport, entre les différents domaines de convention. Les différences constatées varient entre Fr. 1.75 de moins et Fr. 6.— de plus en relation avec les prix publiés. Une publication complète des prix de tous les 14 groupements de grossistes en pétrol serait trop compliquée. Mais le secrétariat central fournira volontiers des informations y relatives qui pourraient être demandées.

Preise für Gasholz und Generatorholzkohle unverändert.

Neue Brennstoffe.

In Ergänzung des B-Artikels «Neue Brennstoffe», sind wir in der Lage, dazu noch folgende Mitteilungen bekanntgeben zu können, sie allen Traktorbesitzern zur nachhaltigen Beachtung empfehlend.

Die Gemische bestehen aus Gasöl und Benzin und zwar enthält Gemisch I ca. 60% Benzin und 40% Gasöl, Gemisch II dagegen ca. 80% Gasöl und ca. 20% Benzin. Sie wurden durch die «Petrola» als Dieselgemisch I und Dieselgemisch II bezeichnet, wobei das erstere hauptsächlich für Idw. Traktoren und Vergasermotoren und das letztere für Dieseltraktoren und andere Fahrzeuge und Anlagen bestimmt ist. Der Name Dieselgemisch I wurde jedoch beanstandet und das durch die «Petrola» herausgegebene Merkblatt über die beiden Gemische, welches wir in dieser Nummer mitteilen wollten, wurde zurückgezogen. Wir werden daher in der nächsten Nummer darauf zurückkommen. Das neue Gemisch I wird übrigens erst nach Erschöpfung der noch vorhandenen Vorräte des jetzt für die Idw. Traktoren mit Vergasermotoren abgegebenen Petrol-White-Spirit-Para-Gemisches erfolgen.

Merkblatt über die Verwendung von Gemisch I und Dieselgemisch II in der Landwirtschaft.

Achtung!

leicht brennbare Treibstoffe.

An Stelle des bisher an die Landwirtschaft zugeteilten Dieseltreibstoffes wird ab August 1942 ein Dieselgemisch II und an Stelle von Traktoren-Gemisch ein Gemisch I geliefert. Diese Treibstoffe sind genau so feuergefährlich wie Bezin.

Es ist deshalb zu beachten:

1. In der Nähe der lagernden Treibstoffe, besonders beim Umfüllen und Tanken, ist das Rauchen und jeglicher Gebrauch von offenem Feuer zu unterlassen. In der Nähe des lagernden Treibstoffes darf die Anheizlampe des Glühkopfmotors und die Lunte (Glimmpapier) des Dieselmotors nicht angezündet werden. Größte Vorsicht bei ihrer Handhabung. Kinder sollen von Treibstoff-Fässern ferngehalten werden.
2. Die Menge des lagernden Treibstoffes ist möglichst klein zu halten. Bei ausbrechenden Bränden wird dadurch die Gefahr vermindert.
3. Der Treibstoff ist so zu lagern, dass ein allfällig ausbrechender Brand sich nicht auf Gebäude und lagern-de Erntevorräte ausdehnen kann. Der Treibstoff ist auch nicht in unmittelbarer Nähe von Feuerstätten, Futterkesseln und dergleichen zu lagern. Räume, in denen Treibstoffe gelagert werden, müssen — wenn sie nicht schon durch ihre Lage genügend Schutz gegen Feuerübertragung bieten — feuerbeständig sein. Sie dürfen mit Wohnräumen, Treppenhäusern und Räumen mit leicht entzündlichem Inhalt nicht in unmittelbarer Verbindung stehen (z. B. durch Türen oder Fenster). Es ist empfehlenswert, die Treibstoff-fässer in flachen, eingezäunten Erdgruben aufzubewahren.
4. Gefüllte und leere Fässer sind wegen Explosionsgefahr stets dicht geschlossen zu halten und gefüllte Fässer sollen mit dem Spundloch nach oben lagern.
5. Die eingangs erwähnten, leicht brennbaren Treibstoffe sollen nicht im Unterstellraum des Traktors gelagert werden. An der Türe ist ein Schild anzubringen mit der Aufschrift «Feuer und Rauchen polizeilich verboten».
6. Treibstoff ist nur bei stillstehendem Motor aufzufüllen. Es soll dabei nichts verschüttet werden.
7. Ganz besonders ist auf die Feuersicherheit des Traktorunterstellraumes zu achten. Da, wo sie nicht voll gewährleistet ist, empfiehlt es sich, den Traktor unter ein Schutzdach im Freien aufzustellen.
8. Sand und Schaufeln sind bereitzuhalten, denn Brände von Gemisch I und Dieselgemisch II sind, wie Benzinbrände, nicht mit Wasser zu löschen.
9. Es sind alle Personen, die auf dem Hofe tätig sind, über den Inhalt dieses Merkblattes genauestens zu informieren.

Wenn einmal Störungen im Motor zufolge der Verwendung von Gemisch I oder Dieselgemisch II auf-

Gute Traktorführer

Das Zentralsekretariat ist stets in der Lage, solche namhaft machen zu können.