

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

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 7 (1945)

Heft: 10

Artikel: Brief aus Luxemburg

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1048982>

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: 17.04.2026

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

teur, ou souvent, combien la vitesse réduite du tracteur l'empêche de quitter rapidement une zone dangereuse.

Exemple : Tout récemment, un assuré qui n'avait même pas fini de payer son tracteur a pu se persuader des avantages que représente une assurance casco. Il roulait sur un chemin étroit qui conduisait à un passage à niveau non-gardé des chemins de fer. Le bruit que faisait le tracteur et sa remorque empêcha les occupants d'entendre le signal du train. Au moment de traverser la voie, le tracteur entra subitement en collision avec la locomotive. Le choc fut si violent qu'il entraîna la démolition complète du tracteur. La récupération du fer ne rapporta que la maigre somme de Fr. 400.—. Les occupants s'en tirèrent avec des blessures plus ou moins graves qui nécessitèrent un séjour à l'hôpital. L'assurance remboursa le dommage total subi par le tracteur, soit environ Fr. 10,000.—.

Conclusion : Cet exemple confirme que l'assurance casco n'est certainement pas un luxe. Par le jeu de la compensation, elle permet d'équilibrer un risque difficilement supportable par un seul individu.

Afin de faciliter à ses membres la conclusion d'assurances casco, l'Association suisse de Propriétaires de Tracteurs est entrée en relation avec l'Assurance Mutuelle Vaudoise pour mettre sur pied un contrat de faveur. Grâce à ce contrat de faveur, les membres de l'association bénéficient d'un rabais de 10% sur la prime du tarif normal. Les primes dans l'assurance casco se calculent sur la base du prix du catalogue ou sur le prix de vente du véhicule. Si l'on considère que l'assurance doit servir, avant tout, à garantir le gros dommage, il faut reconnaître que les primes sont très raisonnables.

Les polices qui ne sont frappées d'aucun sinistre, bénéficient d'une rétrocession de prime contractuelle de 10%. A cela s'ajoute la répartition annuelle des bénéfices de la Mutuelle vaudoise. Cette répartition s'est élevée, ces dernières années pour l'assurance casco, à 10% de la prime annuelle.

Brief aus Luxemburg.

Bekanntlich haben schon einige Traktor-Kolonnen, im Auftrag der Schweizer-Spende unser Land verlassen, um in den kriegsgeschädigten Nachbarstaaten dringende landwirtschaftliche Arbeiten auszuführen. So ist, am 16. Sept. dieses Jahres, unter anderem, unsere Kolonne nach Luxemburg abgereist.

Im Elsässerbahnhof in Basel sind wir eingestiegen. Vor der Abfahrt wollten wir es uns nicht nehmen lassen, unsere Lokomotive näher anzusehen. Die nicht besonders Vertrauen erweckende Dampfmaschine hätten wir gerne gegen eine «Gotthardloki» ausgetauscht. Auch im Innern des Wagens sah es nicht «schweizerisch» aus. Wir zogen vor, am Fenster zu stehen, als auf den staubigen, einst gepolsterten Bänken zu sitzen. Die für uns sehr interessante Fahrt führte über Mülhausen, Strassburg und Metz. Wir rauchten natürlich. Mit dem guten Duff unserer Schweizer-Stumpen lockten wir die französischen Kondukteure in unser Abteil. Zwischen Häuserruinen durch und über Notbrücken — alles stumme Zeugen des Krieges — brachte uns die Bahn, nach elfstündiger

Fahrt endlich ans Ziel. Nach dieser langen Reise interessierten wir uns natürlich für das leibliche Wohl mehr als für die grosse Empfangszeremonie, die die Luxemburger verständlicherweise aus Freude für die kommende Hilfe veranstalteten.

Bis unsere Traktoren eintrafen, hatten wir Gelegenheit, uns die Stadt näher anzusehen. Ein stadtkundiger Herr zeigte uns verschiedene Sehenswürdigkeiten. Endlich kamen unsere Maschinen, die «Vevey-Diesel» an. Rasch wurden sie abgeladen und schon ging es an die Arbeit.

Im ganzen Ländchen wurden wir verteilt, immer ein Traktor mit je zwei Mann. An unserem Bestimmungsort angelangt, machten wir uns, nach sorgfältiger Ueberprüfung der Maschine, rasch entschlossen ans Werk und schon zog der Pflug — das Symbol des Friedens — dem nächsten Acker zu.

Stark verunkrautete Aecker, Granatrichter und durch Panzerwagen verursachte Unebenheiten, Handgranaten, leere Hülsen, meist grossen Kalibers, all das erschwerte uns wohl die Tätigkeit, verhinderte uns aber keineswegs, saubere Arbeit zu leisten. Steile Abhänge und Hügel, die man bei uns nicht, oder nur mit der Seilwinde pflügt, haben wir mit unserem Vevey-Diesel «im Sturm genommen». Den «Ateliers de Constructions» in Vevey winden wir ein besonderes Kränzlein, denn nach meiner festen Ansicht hätten wir mit keinem anderen Traktor die gleiche Leistung im H ü g e l g e l ä n d e erzielt. Als Berufstraktorführer und gründlicher Kenner aller schweizerischer Markentraktoren erlaube ich mir, das zu erwähnen.

Tag und Nacht wird gearbeitet. Die Leute bewundern unsere saubere und schöne Arbeit. Dafür sind sie sehr zuvorkommend mit uns. Verpflegung und Behandlung sind ausserordentlich gut. Die durch den Krieg schwergeprüften Menschen sind voller Dankgefühle für unser Schweizerland. Wir schätzen diese Anerkennung, doch erfüllen wir ja nur unsere Pflicht — wir helfen.

Urspelt, im Oktober 1945.

M. B., Traktorfahrer.

Verwaltung der Traktor-Haftpflichtversicherung.

Bekanntlich besteht zwischen dem Schweiz. Traktorverband und der «Waadtländischen Versicherung auf Gegenseitigkeit» ein Haftpflichtversicherungsvertrag für Traktorhalter. Gemäss den Bestimmungen musste die gesamte damit verbundene Verwaltungsarbeit bis anhin durch unser Sekretariat geleistet werden. Im Laufe der Jahre erwies sich nun, dass diese vielfältigen Arbeiten, vom Abschluss der einzelnen Versicherung bis zum jährlichen Prämieninkasso und der damit verbundenen Korrespondenz, viel Zeitaufwand und Mühe verursachte. Oft empfanden wir es auch als Mangel, unsere Mitglieder nicht immer mit der eingehenden Versicherungsfachkenntnis beraten zu können. Der Vorstand kam daher zur Einsicht, dass diese Spezialarbeit der Versicherungsgesellschaft überlassen werden sollte.

Nach gründlichen Erwägungen und Verhandlungen mit der Direktion der Waadtländischen Versicherung, beschloss der Zentralvorstand in seiner September-Sitzung grundsätzlich eine Aenderung in nachstehendem Sinne: