

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Traktorverband

**Band:** 8 (1946)

**Heft:** 1

  

**Artikel:** Ne précipitons rien!

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1049003>

### **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:** 21.02.2026

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

toute opposition stérile. Nous devons rechercher d'autres méthodes pour continuer à marcher avec le progrès. N'est-il pas significatif qu'en 1946 nous en soyons encore au département fédéral qui porte comme seul titre celui de « Postes et chemins de fer ». A mon avis, il serait grand temps de créer un « Département des postes et communications ». Le fait que l'on conserve, le sachant et le voulant, l'ancienne désignation, montre clairement que dans certains milieux l'ont veu par tous les moyens, jeter un voile sur tout ce qui touche à l'automobile.

Le résultat de la votation du 10 février pourra être ce qu'il voudra, je me risque tout de même à prédire que l'inutilité de tenter de nager contre le courant devra être bientôt constatée. On doit simplement se demander s'il vaut la peine qu'on laisse s'installer une èse déficitaire, ne serait-ce qu'à titre provisoire, alors que nous nous condamnerions du même coup à un immobilisme dont nous n'avons pas le droit de prendre la responsabilité.

Le propriétaire de tracteur qui se rendra compte par lui-même des dangers cachés qui se présentent à lui dans l'article 23<sup>ter</sup>, pour la moto, l'auto, le camion et le tracteur, votera contre le projet qui lui est soumis et qui n'est qu'une synthèse, de toutes les petites compromissions, réalisée par les partis politiques.

H. Rüttschi, Président central.

### **Ne précipitons rien!**

Si les temps modernes poussent souvent à prendre des décisions subites parce que tout paraît se dérouler sur un rythme rapide, on peut néanmoins continuer à recommander de prendre parfois le temps de la réflexion comme dans l'antiquité la plus reculée.

Une nouveauté surpasse l'autre. La manie de vouloir toujours posséder ce qu'il y a de plus moderne, peut ainsi se comprendre.

Nous sommes tous convaincus que l'avenir apportera à la motorisation de l'agriculture des conceptions nouvelles, voire révolutionnaires. Ces derniers mois, nous avons tenté de mettre nous-mêmes en lumière l'évolution qui se dessine. On ne peut donc s'étonner que les impatients s'impatientent toujours davantage et se précipitent à la rencontre du neuf.

Personne ne peut nier que nous possédons une industrie des tracteurs puissante dans le pays et qui a produit jusqu'ici des produits de qualité, parfaitement adaptés aux conditions locales. Si nous relevons en même temps quelques légers défauts, nous n'enlevons rien à la valeur de cette constatation.

En fait, nous désirons que l'adaptation se fasse encore mieux, c'est-à-dire que nous demandons une motorisation qui tienne mieux compte des différents genres d'exploitations et de leurs dimensions. Nous souhaitons une normalisation qui rendra la tâche du paysan plus facile. Nous voudrions que l'on tienne mieux compte de certaines contingences financières, surtout dans le cas des exploitations petites ou moyennes.

La demande pour un tracteur plus petit et surtout plus léger, se fait toujours plus forte — nous reviendrons plus tard sur ce sujet — de sorte que nous assistons à un véritable « run ».

La machine bon marché n'est pas forcément la plus rentable. Si elle ne correspond pas ou partiellement seulement aux besoins du domaine, elle conviendra aussi peu que le tracteur grand modèle, qui du point de vue de la rentabilité est trop coûteux, mais qui en fin de compte est à même d'exécuter tous les travaux qui se présentent. Comme ces derniers temps nous avons reçu nombre de demandes analogues, et que des rumeurs inquiétantes circulent, nous voudrions exposer ce point de vue en toute franchise.

Les tracteurs qui hantent notre esprit seront sans doute disponibles un jour pour le prix et sous la forme désirés. Nous voulons dire par là que les produits étrangers pour lesquels on fait de la publicité dans certains milieux et pour lesquels on passe des commandes d'une façon pour le moins bizarre, ne sont certainement pas des machines sorties depuis la fin des hostilités; car on doit se dire que des obstacles nombreux devront encore être franchis avant qu'une production réellement de paix puisse être mise en route.

Si nous comparons le prix cité, relativement bas mais que nous ne pouvons probablement pas considérer comme définitif, à l'équipement technique et aux possibilités d'utilisation de l'engin et que nous mettons ensuite en parallèle notre production nationale, nous estimons que la différence que l'on veut nous faire admettre comme sensationnelle par tous les moyens possibles, fondra vite comme neige au soleil de printemps.

Comme nous l'avons appris, le contingent normal des différentes usines d'exportation est déjà épuisé. Nous ignorons pour le moment, si ces contingents seront augmentés et dans l'affirmative, sous quelle forme et dans quelles proportions. Dans tous les cas, nous croyons pouvoir dire que si augmentation il y a, ce ne sera, et pour des raisons bien valables, que sous certaines conditions.

Nous n'avons pas l'intention de faire une opposition de principe à l'importation de bons tracteurs étrangers qui peuvent avoir leurs qualités, car une concurrence libre ne peut que provoquer une saine émulation. Nous voudrions simplement recommander aux paysans de ne pas s'emballer, de réfléchir au contraire et de prendre une décision sans précipitation.

Notre industrie des machines agricoles a fourni sa large part pendant les années de guerre, afin que le pays puisse tenir. Des difficultés dues aux exigences découlant fatalement de l'économie de guerre l'ont empêchée pendant cette période critique, de se consacrer à la mise au point de produits nouveaux. Il n'est donc que juste et cela correspond aussi à nos intérêts que nous ne nous détournions pas d'elle, dès l'instant où après examen de la situation, on constate qu'à l'étranger non plus, il n'existe pas pour un avenir immédiat des types vraiment très différents avec des perfectionnements remarquables.

Les fabricants suisses ne méconnaissent certes pas les désirs de leur future clientèle. Dans leur intérêt bien compris, ils ne négligent aucun effort pour se maintenir à la hauteur. Il n'est peut-être pas fou de penser que notre industrie nationale nous surprendra par ses réalisations nouvelles, plus tôt que d'autres ou nous-mêmes ne l'aurions supposé. Rü.

### **Ein Wermutstropfen!**

Man war sich nicht nur in Wirtschaftskreisen längst darüber klar, daß der Keim der während der dreißiger Jahre immer weiter um sich greifenden internationalen Wirtschaftskrise in der hermetischen bzw. zollpolitischen Isolierung der einzelnen Staaten lag. Die von hohen Schutzmauern umschlossenen Absatzmärkte erschwerten den freien Gütertausch und standen einer Wiedergesundung der vielerorts stark erschütterten Währungsverhältnisse ebenfalls hindernd im Wege. Es war daher nur logisch, daß die vollständige Sicherstellung eines freien Handelsverkehrs zu einem Hauptpostulat der verheißungsvollen Nachkriegsplanung erhoben wurde. Just im Augenblick, da Amerika im Begriffe steht, die Schaffung einer internationalen Handelsorganisation vorzuschlagen, durch welche die kommerziellen Beschränkungen in der ganzen Welt abgebaut werden sollen, bringen nun die schweizerischen Zeitungen eine schwerwiegende Nachricht aus Washington, wonach der amerikanische Uhrmacherverband die bisherigen Importe von Schweizer Uhren kritisiert und eine bedeutende Herabsetzung unseres Uhrenexportes nach den USA. verlangt. Kein Wunder, daß diese sensationelle Meldung im ganzen Schweizerlande Erstaunen und Aufsehen auslöste! Diese Forderungen stehen in einem eklatanten Gegensatz zu den wiederholt von den Vereinigten Staaten empfohlenen Grundsätzen, die als Wegweiser in eine bessere Zukunft respektiert werden sollen.

Wir wissen, daß die amerikanische Uhrenindustrie seit dem Jahre 1942 fast ausschließlich für militärische Zwecke arbeitete. Niemand wird bestreiten, daß die Umstellung auf die Friedenswirtschaft mit Schwierigkeiten verbunden ist und jedenfalls eine gewisse Anlaufzeit bedingt. Was aber für Amerika und seine «Sorgenkinder» gilt, das gilt auch für seine Handelspartner. Selbstverständlich tritt heute und morgen Amerika in erster Linie als großer Lieferant an die hungrigen Aufnahmegebiete heran, da die Leistungsfähigkeit der meisten europäischen Staaten stark untergraben ist. Aber gerade aus diesem Grunde müssen wir daran festhalten, daß die Freizügigkeit im zwischenstaatlichen Warenverkehr endlich hergestellt und im vollen Umfange aufrechterhalten wird.

Die Schweiz ist dank ihrer intakten Währungsreserven und der hoffentlich bald deblockierten Dollarguthaben in den USA. in der Lage, als guter Käufer aufzutreten, sofern uns Gelegenheit geboten wird, mit unseren eigenen Produktionsleistungen den Weltmarkt zu befruchten. Wir sind uns durch-