

Zeitschrift:	Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisierte Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique
Herausgeber:	Schweizerischer Traktorverband
Band:	8 (1946)
Heft:	10
Rubrik:	Mitteilungen des Zentralsekretariates = Communications du Secrétariat central

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: 09.01.2026

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

Mitteilungen des Zentralsekretariates

Communications du Secrétariat central

Versäumtes wird nachgeholt

In Nummer 46/08 haben wir unter den «Mitteilungen des Zentralsekretariates» einen kurzen Bericht über die 20. Delegiertenversammlung veröffentlicht. Aus diesem Bericht geht hervor, dass die verschiedenen Organe für eine weitere Amtsperiode neubestellt wurden.

Nachdem wir den Abtretenden in einem persönlichen Schreiben für die während der letzten drei Jahre dem Verband geleisteten Dienste gedankt haben, machen wir es uns zur Pflicht, dies auch an dieser Stelle zu tun. Es betrifft dies die **HH. R. Eichenberger**, Präsident der Sektion St. Gallen, in Salez, und **F. Laufer**, Präsident der Sektion Zürich, in Zürich, beide gewesene Mitglieder des Geschäftsausschusses, sowie die **HH. P. Balmer**, Liestal, und **A. Frauenknecht**, Züberwangen, beide Mitglieder der früheren Rechnungsprüfungskommission. Ihnen allen gilt ein aufrichtiges Wort des Dankes.

Wir wollen die Gelegenheit benützen, um auch **Herrn Kasimir Koch**, Büttikon, der als Geschäftsführer der Sektion Aargau zurückgetreten ist, für seine 17jährige aufopfernde Arbeit im Dienste dieser Sektion — und somit auch unseres Zentralverbandes — aufs wärmste zu danken.

Verbandstätigkeit

Am 20. September 1946 tagte die Techn. Kommission in Lausanne. Als Hauptthematik stand auf der Tagesordnung die Ausarbeitung eines praktisch-technischen Winterprogrammes zuhanden der Sektionen.

Die besonderen, anormalen Verhältnisse der vergangenen Kriegsjahre brachten es unvermeidbar mit sich, dass die Verbandstätigkeit auf dem Gebiet des «Handgreiflichen» zu wünschen übrig liess.

Die Techn. Kommission und der Geschäftsausschuss hoffen, dass die Mitglieder im Verlaufe des kommenden Winters von der Verbandszugehörigkeit auch praktisch wieder profitieren können. Ein detailliertes Programm wird den HH. Sektionspräsidenten und -geschäftsführern in den nächsten Tagen zugestellt, worauf in den Sektionen die Tätigkeit innerhalb der nächsten sechs Wochen einsetzen dürfte.

Es freut uns, feststellen zu dürfen, dass einzelne Sektionen bereits aktiv waren, so hat beispielsweise die Sektion Zürich anfangs September 2 Verkehrsausbildungskurse und 2 Motorenkenntnis-kurse durchgeführt und die Sektion Luzern hat am 26. September in Würzenbach eine interessante Zug- und Leistungs-Demonstration für landw. Traktoren und Jeeps durchgeführt. Auf diese Veranstaltung werden wir in der nächsten Nummer ausführlicher zurückkommen.

Gummiventile

Wir bitten um Mitteilungen von Erfahrungen mit Traktorschläuchen 11.25×24, die mit einem Gummiventil ausgerüstet sind. In einzelnen Fällen sollen die Gummiventile schon kurze Zeit nach der Montierung des neuen Schlauches auf das Treibrad ausgerissen worden sein. Bei der Verwendung von Metallventilen kommen solche Schäden scheinbar weniger oder gar nicht vor. Der Grund mag darin liegen, dass beim Einsetzen des Metallventiles der Schlauch in der Umgebung des Ventiles durch eine einvulkanisierte Platte verstärkt wird.

Wir bitten Traktorbesitzer, die ähnliche Schäden erlitten haben, uns darüber Mitteilung zu machen. Sollten diese Fälle zahlreich sein, so würden wir beim Fabrikanten vorstellig werden.

Der Geschäftsausschuss.

Die Bekämpfung der Verkehrsunfälle

In einem Kreisschreiben, das der Bundesrat am 19. August 1946 an die Kantonsbehörden richtete, wird das Schweizer Volk aufgefordert, die grossen Gefahren, die der rege Strassenverkehr, insbesondere der Motorfahrzeugverkehr, mit sich bringt, mit gutem Willen und Vorsicht zu bannen.

Da dieser Aufruf des Bundesrates in der gesamten Presse veröffentlicht wurde, sehen wir davon ab, ihn an dieser Stelle wiederzugeben. Wir möchten jedoch nicht verfehlten, unsere Mitglieder zu bitten, sich auf der Strasse stets korrekt und nach dem Leitmoto «Der Gescheitere gibt nach» zu benehmen.

Anhänger an leichten Motorwagen mit Vier- oder Mehrradantrieb.

Bundesratsbeschluss vom 26. August 1946

Der schweizerische Bundesrat,

gestützt auf Art. 69, Abs. 2, lit. n, des Bundesgesetzes vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr,

beschliesst:

Art. 1.

Leichte Motorwagen mit mindestens 4 angetriebenen Rädern und Vierradbremsen dürfen einen einachsigen oder zweiachsigen Anhänger zum Gütertransport oder zwei landwirtschaftliche Anhängewagen mit sich führen.

Art. 2.

Das Gesamtgewicht des Anhängers darf das Leergewicht des Zugwagens nicht über-

Traktorenbesitzer!

Wir liefern in erstklassigen, bewährten Qualitäten

**Traktoren-Treibstoff
White-Spirit II
Diesel-Treibstoff
Benzin-Gemisch
Reinbenzin
Traktorenöl dünn-, mittel- und dickflüssig
Getriebefett aus eigener Fabrikation**

„RIMBA“

Rob. Jos. Jecker Mineraloel & Benzin AG.

Zürich-Altstetten Telefon 25 53 62 (051)

Lager in Zürich-Altstetten und in Sempach-Neuenkirch

steigen. Befragt das Gesamtgewicht des Anhängers mehr als die Hälfte des Leergewichts des Zugwagens, so muss er mit einer wirksamen Bremse versehen sein sowie mit einer Bremsvorrichtung, durch die er zu gleicher Zeit gebremst werden kann wie der Zugwagen.

Der Anhänger muss schmäler sein als der Zugwagen. Seine Länge darf mit Einschluss der Deichsel nicht mehr als 4 m betragen. Der Anhänger muss mit Luftreifen, einer betriebssicheren Kuppelung, einem roten Schlusslicht und einem Licht zur Beleuchtung des Kontrollschildes versehen sein. Der Raddruck auf den Luftreifen darf nicht grösser sein als es in den Garantiebestimmungen der Erstellerfirma vorgesehen ist. Die Art. 23, 25 und 66 der Vollziehungsverordnung vom 25. November 1932 zum Bundesgesetz vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr finden Anwendung.

Ueberschreitet das Gewicht (Leergewicht und tatsächliche Ladung) des Anhängers die Hälfte des Leergewichts des Zugwagens, so darf nur mit eingeschaltetem Vier- oder Mehrradantrieb gefahren werden.

Art. 3.

Landwirtschaftliche Anhängewagen müssen mit einer betriebssicheren Kuppelung versehen sein. Das Gesamtgewicht eines Anhängewagens oder, wenn zwei gleichzeitig verwendet werden, von beiden Anhängewagen zusammen, darf das Doppelte des Leergewichts des Zugwagens nicht übersteigen. Beim Mitführen von landwirtschaftlichen Anhängewagen muss immer mit eingeschaltetem Vier- oder Mehrradantrieb und mit der den Verhältnissen entsprechenden Uebersetzung gefahren werden.

Art. 4.

Die Höchstgeschwindigkeit des Anhängerzuges beträgt ausserorts 50 und innerorts 30 km/Std. Werden landwirtschaftliche Anhängewagen verwendet, so beträgt sie ausser- und innerorts 20 km/Std.

Art. 5.

Die Kantone werden ermächtigt, nach Massgabe des Bundesratsbeschlusses vom 24. Sept. 1945 über die Zulassung von Schlittenanhängern zum Gütertransport an Traktoren auch Schlitten als Anhänger an die in Art. 1 genannten Zugwagen zuzulassen.

Art. 6.

Das Justiz- und Polizeidepartement kann nach Anhörung von Fachleuten Ausnahmen von den Vorschriften dieses Beschlusses verfügen.

Art. 7.

Dieser Beschluss tritt am 1. September 1946 in Kraft.

Die Kantone haben die für die Durchführung notwendigen Massnahmen zu treffen.

Im Anschluss an den Wortlaut dieses Bundesratsbeschlusses veröffentlichten wir auszugsweise auch das diesbezügliche

Kreisschreiben des Eidg. Justiz- und Polizeidepartementes

an die für das Motorfahrzeugwesen zuständigen Departemente der Kantone:

«In Amerika wurden für den Kriegsgebrauch verschiedene Motorfahrzeugtypen entwickelt und gebaut, die fast ausnahmslos Allradantrieb besitzen und deshalb ausserordentlich geländegängig sind. Von diesen Motorfahrzeugen sind aus den zur Liquidation bestimmten Materialbeständen der amerikanischen Armee einzelne Typen auch in die Schweiz gelangt. Besonderem Interesse begegnete hier ein vierradangetriebener leichter Motorwagen, der

Massey-Harris-Traktoren

OLMA Halle Ia, Stand Nr. 159

unter der allgemein gebräuchlichen Bezeichnung «Jeep» bekannt ist. Dieses Fahrzeug wird zur Zeit nach einigen, den zivilen Bedürfnissen angepassten Verbesserungen, in USA serienweise hergestellt.

Als geländegängiges Mehrzweckfahrzeug bietet der Jeep als Traktionsmittel für unsere Kampftruppen, insbesondere als Ersatz für die strassengebundenen Limousinen, grosses Interesse. Andererseits hat eine Prüfung ergeben, dass die schweizerische Wirtschaft, wenigstens gegenwärtig, für solche vielseitig verwendbare Fahrzeuge sehr aufnahmefähig wäre, vorausgesetzt, dass sie ihren Eigenschaften entsprechend verwendet werden dürfen. Einer zweckmässigen Verwendung und damit auch der grösseren Verbreitung dieses geländegängigen Mehrzweckfahrzeuges stellen sich indessen die geltenden Vorschriften entgegen, die der Zugkraft und der besonderen Konstruktion dieser leichten Motorwagen nicht Rechnung tragen.

Im Beisein von Vertretern der Armee, der Polizeiabteilung und des Ausschusses der kantonalen amtlichen Automobilexperten der Schweiz wurden daher unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit einlässliche Versuche mit Jeeps und daran gekuppelten Anhängern durchgeführt. Die Versuche haben ergeben, dass geländegängige Motorfahrzeuge dieser Art ohne Bedenken zum Zuge von Anhängern zum Gütertransport zugelassen werden dürfen, deren Gesamtgewicht dem Leergewicht des Zugwagens entspricht. Der vorliegende BRB sieht denn auch eine solche Regelung vor. Allerdings wird im Interesse der Verkehrssicherheit verlangt, dass der Anhänger, sobald sein Gesamtgewicht die Hälfte des Leergewichts des Zugwagens übersteigt, mit wirksamen Bremsen versehen sein muss. Ueberschreitet sein tatsächliches Gewicht die Hälfte des Leergewichts des Zugwagens, so darf ferner nur mit eingeschaltetem Vier- oder Mehrradantrieb gefahren werden. Die Geschwindigkeit des Anhängerzuges wird wie bis anhin bei leichten Motorwagen mit Anhänger auf 50 km/Std. ausserorts und 30 km/Std. innerorts beschränkt. Für landwirtschaftliche Anhänger ist eine andere Regelung vorgesehen. Ihr Gesamtgewicht darf das Doppelte des Leer-

Treibstoffe Schmiermittel

Wir liefern prompt zu
äussersten Tagespreisen:

ferner aus Neu-Importen:

Benzin
Traktorentreibstoffe,
Dieselöl
Traktorenöl Solol dünn- mittel- u. dickflüssig
Getriebeöl Getriebefett
Konsistenzfett Wagenfett
Maschinenöle

Mit freundlicher Empfehlung:

Sylvester Schaffhauser A.-G.

Mineralöle **Gossau** St.G. Telefon (071) 8 53 33

Liefergebiet östl. Linie Rapperswil-Zürich-Eglisau-Wilchingen

gewichts des Zugwagens betragen. Dafür darf aber die Höchstgeschwindigkeit des Anhängerzuges 20 km/Std. nicht überschreiten. Ferner muss immer mit eingeschaltetem Vier- oder Mehrradantrieb sowie mit den Verhältnissen angepassten Uebersetzung gefahren werden. Dadurch kommt beim Abwärtsfahren die bremsende Wirkung des Motors auf die 4 Räder besonders zur Geltung. Da sich die mehrradangetriebenen geländegängigen Mehrzweckfahrzeuge auch gut für den Schlittenzug eignen, werden die Kantone ermächtigt, nach Massgabe des BRB vom 24. September 1945 über die Zulassung von Schlittenanhängern zum Gütertransport an Traktoren auch Schlitten an die hier in Frage stehenden Zugwagen zuzulassen. Um eine rasche Anpassung dieser Vorschriften an allfällige technische Neuerungen oder sonst notwendig gewordene Änderungen dieses Beschlusses zu ermöglichen, ist unser Departement ermächtigt worden, nach Anhörung von Fachleuten Ausnahmen zu verfügen.

Der Vollständigkeit halber sei bemerkt, dass Art. 1 des Beschlusses absichtlich eine ganz allgemeine Umschreibung des geländegängigen Motorfahrzeuges enthält, in der Meinung, dass auch andere Fahrzeuge als der Jeep darunter fallen sollen, sofern sie die gleichen charakteristischen Merkmale aufweisen.»

Tätigkeitsbericht des Schweiz. Traktorverbandes für das Jahr 1945

I. Einleitendes:

Das Betriebsjahr brachte der Welt endlich den Waffenstillstand. Wir wollen in diesem Ueberblick das langersehnte Ereignis mit einem Wort des Dankes an die Vorsehung, die unser Land so offensichtlich von direkten kriegerischen Handlungen verschont hat, festhalten.

Die erste Hälfte stand noch im Zeichen der Mobilisation und teilweise sogar der Alarmbereitschaft. Dies hielt notwendigerweise den seit 5 Jahren auf unseren Landwirtschaftsbetrieben so empfindlichen Mangel an Arbeitskräften aufrecht. Gleichzeitig musste die Treibstoffzuteilungsquote um 25—30 % reduziert werden. Es ist daher begreiflich, dass sich unsere Landwirte mit dem relativ frühen Einsetzen des zu Frühjahrsarbeiten günstigen Wetters sofort an die Arbeit machten, zumal die misslichen Witterungsverhältnisse des Vorherbstes die Ackerarbeiten in Rückstand gebracht hatten. Angesichts dieser Sachlage konnten unsere Sektionen während der Monate Januar bis März keine grosse Tätigkeit entfalten.

II. Mitglieder:

Der Mitgliederbestand ist aus folgender Aufstellung ersichtlich:

	1945:	1944:
Aargau	330	304
Beider Basel	106	116
Baselland	67	—
Bern	340	363
Berner Jura	52	54
Freiburg	196	198
Luzern	311	321
Neuenburg	83	86
St. Gallen	135	124
Schaffhausen	178	159
Solothurn	124	107
Tessin	61	65
Thurgau	349	337
Zug	25	25
Zürich	891	839
Direkt-Mitglieder	75	74
Total	3323	3172

Es ist somit ein Zuwachs von 151 Mitgliedern zu verzeichnen. In Wirklichkeit standen 372 Eintritten 221 Austritte gegenüber. Die relativ grosse Zahl der Austritte ist darauf zurückzuführen, dass viele Sektionen nach einem Unterbruch von 2—3 Jahren ihre Mitgliederliste erst wieder im Verlauf des Berichtsjahres bereinigten.

III. Sektionen:

Das Verhältnis der Zentralorganisation zu den Sektionen darf von unserer Seite aus als angenehm und erspriesslich bezeichnet werden. Wir hoffen, dass die Sektionen von uns das gleiche sagen.

Die zentrale Durchführung der Verkehrsausbildungs- und Unfallverhütungsaktion hat gezeigt, dass diesem System ein Vorteil zugrunde liegt: alle Sektionen, ob sie wollen oder nicht, werden «mitgerissen» und müssen mitmachen. Es wird Aufgabe der Techn. Kommission, des Geschäftsausschusses und des Zentralvorstandes sein, zu prüfen, ob nicht jedes Jahr ein Programmfpunkt zentral verwirklicht werden soll.

Die **Sektion Zug** sah sich im stillen nach einer Partnerin um und fand sie in der Traktorgenosenschaft Luzern, die bereit war, den Mitgliedern ihrer Schwesternsektion Aufnahme in ihre starke Organisation zu gewähren. Dieser «Anschluss» im guten Sinne des Wortes wurde von den Zugern am 16. Dezember einstimmig genehmigt. Unseren Mitgliedern der ehemaligen Sektion Zug, den HH. Zimmermann und Knüsel, sprechen wir für ihre bisherige Tätigkeit unsern aufrichtigen Dank aus und hoffen, dass sie sich auch künftig zur Verfügung stellen werden, um den Kontakt unter den Zuger Traktorbesitzern aufrecht zu erhalten.

IV. Sitzungen:

Die Abgeordneten tagten am 4. März in Zug. Nach Erledigung der jährlichen statutarischen Geschäfte wurde der Beitritt zur Schweiz. Aktionsgemeinschaft zur Förderung der einheimischen Treibstoffe (SAFET), sowie zum Schweiz. Strassenverkehrsverband (FRS) genehmigt.

Landwirte!

Für Ihre
Traktoren und Wagen
offerieren wir Ihnen zu
vorteilhaften Preisen

Motoren
Achsen
Getriebe
Räder
Pneus

V. Tognazzo
Zürich-Höngg
Auto-Abbruch
Am Giessen 49-53
Telephon 56 77 66 / 67

Altoel **A**ufarbeitung

wieder gestattet. - Neuestes, bestes Verfahren. Qualität und Aussehen dem Neuöl ebenbürtig. Jedes Öl wird separat behandelt, jeder Kunde erhält somit sein Öl wieder retour

Offerte durch

L. Müller, Neufrohalp, Kriens (Lu.)

Traktoren-Pneus

12.00 - 24 für **Industrietaktoren**
sofort lieferbar.

Ferner:

Niederdruck-Pneus

9.00 - 24 und 11 25 - 24

Vulkanisierwerkstatt

für Pneus und Schläuche

H. Weber, Pneuhaus, „Pneuba“
Grosspeterstr. 12 **Basel** Tel. 463 41

Der Zentralvorstand versammelte sich 2mal: am 3. März in Zug und am 18. September in Lausanne.

Der Geschäftsausschuss wurde 9mal einberufen.

Die Techn. Kommission tagte 1mal.

V. Technischer Dienst:

Die mit der Durchführung der Arbeiten für die Abteilung für Landwirtschaft beauftragten Experten und Hilfsexperten führten für unseren Verband folgende Expertisen durch (die Zahlen in Klammern beziehen sich auf das Vorjahr):

Garantie und Reparatur	5	(15)
Kauf und Verkauf	19	(10)
Rechnungsbegutachtungen	10	(12)
Total	34	(37)

2 Streitfälle wurden von der Treuhandstelle des Herrn Beglinger erledigt.

Zur juristischen Beratung wurde Hr. Dr. Schumacher, der Verfasser der juristischen Abhandlungen im «Traktor», in 8 Fällen herbeigezogen.

Traktorführerkurse wurden 7 (2) mit insgesamt 136 (36) Teilnehmern durchgeführt. 6 Kurse waren 10tägig und für Anfänger (Landwirtschaftstraktoren) bestimmt, 1 Kurs war 6tägig und für Fahrer auf Industrietraktoren gedacht. Dieser Kurs fand in Zürich statt und zählte 10 Teilnehmer. Die Orte der ersten Kurskategorie waren in Cham, Münchenbuchsee, Waldibrücke (3mal) und Münsingen. Alle Kurse wurden von Hrn. Beglinger geleitet und sind zur vollen Zufriedenheit der Teilnehmer ausgefallen.

Im Auftrage der Abteilung für Landwirtschaft wurden im Verlaufe der Monate Januar bis Juni 34 Ersatztreibstoffkurse durchgeführt. Davon entfallen auf die

Kantone:	Anzahl Kurse:	Anzahl Teilnehmer:
Aargau	—	(60)
Basel	2	(23)
Bern	5	(—)
Fribourg	1	(—)
Graubünden	1	(30)
Luzern	1	(24)
Solothurn	2	(—)
Schaffhausen	2	(22)
Schwyz	—	(26)
Thurgau	1	(18)
Unterwalden	—	(4)
Waadt	5	(—)
Zürich	8	(202)
Zug	2	(22)
St. Gallen	4	(—)
Total	34	(431)

Das Resultat darf als befriedigend angesehen werden.

VI. Das Verbandsorgan «Der Traktor»:

Unser Verbandsorgan hat auch im Berichtsjahr überall Anklang gefunden. Besondere Aufmerksamkeit scheinen bei den Lesern die technischen und juristischen Abhandlungen zu finden. Finanziell hat unser Verbandsorgan nun das Gleichgewicht gefunden.

Les remorques attelées à des voitures automobiles légères ayant quatre roues motrices ou plus.

Arrêté du Conseil fédéral du 26 août 1946

Le Conseil fédéral suisse,
vu l'article 69, 2e alinéa, lettre n, de la loi du 15 mars 1932 sur la circulation des véhicules

automobiles et des cycles,

arrête :

Article premier.

Les voitures automobiles légères ayant au moins quatre roues motrices et des freins sur quatre roues peuvent traîner une remorque à un ou deux essieux pour le transport des marchandises ou deux remorques agricoles.

Art. 2.

La remorque doit être moins large que la voiture motrice. Sa longueur ne doit pas dépasser la voiture motrice. Si le poids en pleine charge de la remorque dépasse la moitié du poids à vide de la voiture motrice, la remorque doit être munie d'un frein efficace et d'un dispositif de freinage qui puisse être actionné en même temps que celui de la voiture motrice.

Le remorque doit être moins large que la voiture motrice. Sa longeur ne doit pas dépasser 4 m, y compris le timon. La remorque doit être munie de pneumatiques, d'un dispositif d'attelage présentant toutes garanties de sécurité, d'un feu arrière rouge et d'une lumière éclairant la plaque de contrôle. La pression de la roue sur le pneumatique ne doit pas être plus forte que la pression indiquée dans les déclarations de garantie du fabricant. Les articles 23, 25 et 66 du règlement d'exécution du 25 novembre 1932 de la loi du 15 mars 1932 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles sont applicables.

Lorsque le poids (poids à vide et charge effective) de la remorque dépasse la moitié du poids à vide de la voiture motrice, celle-ci ne pourra circuler qu'avec entraînement enclenché des quatre roues motrices ou plus.

Art. 3.

Les remorques agricoles doivent être munies d'un dispositif d'attelage présentant toutes garanties de sécurité. Le poids en pleine charge d'une remorque ou, lorsque deux remorques sont employées en même temps, des deux remorques ensemble, ne doit pas dépasser le double du poids à vide de la voiture motrice. Lorsque la voiture motrice est suivie de remorques agricoles, elle ne pourra circuler qu'avec entraînement enclenché des quatre roues motrices ou plus et la démultiplication adaptée aux circonstances.

Art. 4.

La vitesse maximum du train routier est de 50 km/h en rase campagne et de 30 km/h dans les localités. Lorsque des remorques agricoles sont employées, elle sera de 20 km/h, tant en rase campagne qu'à l'intérieur des localités.

Art. 5.

Les cantons sont autorisés à admettre aussi des traîneaux comme remorques aux voitures motrices visées à l'article premier, en se conformant à l'arrêté du Conseil fédéral du 24 septembre 1945 concernant l'admission, pour le transport de marchandises, de traîneaux employés comme remorques à des tracteurs.

Art. 6.

Le département de justice et police peut, après avoir entendu des experts, décider des dérogations aux prescriptions du présent arrêté.

Art. 7.

Le présent arrêté entre en vigueur le 1er septembre 1946.

Les cantons pourvoiront à son exécution.

En suite de cet arrêté, nous publions ci-après la circulaire du Département fédéral de Justice et de Police, adressée, en date du 21 août 1946, aux départements cantonaux compétents en matière de véhicules à moteur:

«En Amérique, différents types de véhicules automobiles ont été développés et construits dans des buts de guerre, types qui presque sans exception ont toutes les roues motrices et

sont de ce fait utilisables sur tous terrains. Certains types de ces véhicules automobiles provenant des stocks de liquidation de l'armée américaine sont arrivés en Suisse. Une voiture automobile légère avec quatre roues motrices, connue sous la dénomination générale de « Jeep », a retenu une attention particulière. Ce véhicule est actuellement construit en série aux Etats-Unis d'Amérique, après avoir reçue quelques améliorations adaptées aux besoins civils.

En sa qualité de véhicule à emplois multiples et utilisable sur tous terrains, la Jeep présente un grand intérêt comme moyen de traction pour nos troupes de combat, en particulier pour remplacer les limousines ne pouvant circuler que sur la route. De plus, il a été établi que l'économie suisse serait à même, du moins actuellement, d'utiliser un assez grand nombre de tels véhicules, à la condition toutefois qu'on puisse s'en servir conformément à leurs qualités particulières. Cependant, les prescriptions en vigueur qui ne tiennent pas compte de la force motrice et de la construction spéciale de ces voitures automobiles légères, s'opposent à leur emploi rationnel et partant, à leur mise en circulation en grand nombre.

Des essais avec la Jeep et des remorques, spécialement au point de vue de la sécurité de la circulation, ont eu lieu en présence de représentants de l'armée, de la division de police et de la commission des experts officiels cantonaux d'automobiles de la Suisse. Ces essais ont établi que des véhicules automobiles de ce genre, utilisables sur tous terrains, peuvent être employés sans difficultés pour tirer des remorques servant au transport des marchandises et dont le poids en pleine charge équivaut au poids à vide de la voiture motrice. Aussi le présent arrêté du Conseil fédéral prévoit-il une telle réglementation. Il est vrai qu'il exige, dans l'intérêt de la sécurité de la circulation, que la remorque soit munie de freins efficaces, si son poids en pleine charge dépasse la moitié du poids à vide de la voiture motrice. Lorsque le poids effectif de la remorque dépasse la moitié du poids à vide de la voiture motrice, celle-ci ne pourra circuler qu'avec entraînement enclenché des quatre roues motrices ou plus. La vitesse du train routier est limitée comme jusqu'ici pour les voitures automobiles légères avec remorques à 50 km/h en rase campagne et 30 km/h dans les localités. Une autre réglementation est prévue pour les remorques agricoles. Leur poids en pleine charge peut atteindre le double du poids à vide de la voiture motrice. Mais la vitesse maximum du train routier est alors limitée à 20 km/h. De plus, les voitures motrices suivies de remorques agricoles ne pourront circuler qu'avec entraînement enclenché des quatre roues motrices ou plus et la démultiplication adaptée aux circonstances. Ainsi à la descente, l'action de freinage du moteur sur les quatre roues trouvera toute son efficacité. Vu que les véhicules à emplois multiples et utilisables sur tous terrains sont particulièrement aptes pour un train-traineau, les cantons sont autorisés à admettre aussi des traîneaux comme remorques aux voitures motrices entrant ici en ligne de compte, en se conformant à l'arrêté du Conseil fédéral du 24 septembre 1945 concernant l'admission, pour le transport de marchandises, de traîneaux employés comme remorques à des tracteurs. Afin de pouvoir adapter rapidement les prescriptions de l'arrêté du Conseil fédéral du 26 août 1946 à de nouvelles applications de la technique ou afin de permettre des modifications de cet arrêté rendues nécessaires pour d'autres motifs, notre département a été autorisé à décider des dérogations, après avoir entendu des experts.

Il y a lieu d'ajouter que l'article 1er de l'arrêté donne intentionnellement une définition toute générale du véhicule automobile utilisable sur tous terrains, ceci dans l'idée que cette définition doit s'appliquer également à d'autres véhicules que la Jeep, en tant qu'ils présentent les mêmes caractéristiques.»

„JB“ Traktorenœl

OLMA Halle XIII, Stand Nr. 1310

Zu verkaufen A vendre

Zu kaufen gesucht Demandes d'achats

Zu kaufen gesucht

Traktorenreifen

neu oder Occasion auf
Hürlimanntraktor.
Grösse 11,25 x 24 "

Offerten sind zu richten an
**Jak. Läubli, Fuhrhalterei,
Ermatingen.** Tel. 8 97 18

Zu verkaufen

eine prima doppeltbereifte,
mittelschwere, luftbereifte

Lastwagen- hinterachse

mit Bremse

**Jakob Geiser, Roggliswil
Kt. Luzern**

Zu verkaufen

info Anschaffung größerer Pneu

1 Paar **Ackerstollenketten**
System Burkart, passend auf Pneu
900 x 2400.

2 Traktorschläuche

90° x 2400.

**K. J. Herrmann
im Moos-Baar**

TRAKTOREN

Erste Marken

Petrol, Diesel Occasionen
und fabrikneu Verkauf-
Tausch und Kauf. Preise
und Konditionen günstig.

L. Honegger, Zürich 11
Winterthurerstrasse 344
Telephon 46 85 24

Traktoren

Hürlimann

Fordson

Bührer

Verkauf
oder Tausch

W. Trösch, Traktoren
Wädenswil

Zu kaufen gesucht

Pneus 11/45

passend zu Hürlimann 2 Zyl.
Offerten unt. Chiffre 461002
an die Inseratenverwaltung.

**Mitglieder!
werbet
Mitglieder!**

Einigkeit macht stark!

Gesucht

jüngerer tüchtiger

Chauffeur

auf Hürlimann-Industrie-
Traktor.

Gut ausgewiesene Bewer-
ber wollen sich unter Bei-
lage von Zeugnisabschriften
melden. - Jahresstelle.

**Fuhrhalterei Oeschger.
Wettingen beim Bahnhof**
Telephon (056) 2 59 00

Traktorbesitzer, der in einer Berggegend der Ostschweiz ansässig ist, sucht für die Monate November bis Februar passende

Winterarbeit

für Bührertraktor mit 4-Tonnen-Anhänger und Bedienungsmannschaft. - Offerten unter
Chiffre 461001 an das Zentralsekretariat des Schweiz. Traktorverbandes.

An der OLMA sind folgende motorisierten Landmaschinen zu sehen:

Marke:	Fabrikant oder Vertreter:	Zusatzgeräte:	Halle und Stand
I. Gruppe Traktoren:			
Bührer Diesel und Petrol	Fritz Bührer, Traktoren- und Motoren-Fabrik, Hinwil/Zch.	Anbaupflüge Spatenegge Mähapparat Seilwinde	I 110
Grunder	Grunder A. & Co. A.G., Maschinenfabrik, Binningen	Mähapparat Ackerfräse	I 112
Hürlimann-Diesel D 100, D 200	Hans Hürlimann, Traktoren- und Motorenwerke, Wil/SG	Motoregge Seilwinde Anbaupflug Mähapparat	I 108
Meili Diesel und Petrol	E. Meili, Traktorenfabrik, Schaffhausen	Mähapparat Seilwinde	I 101
Vevey-Diesel 650	Ateliers de constructions mécaniques de Vevey S. A.	Motoregge Anbaupflug Mähapparat Seilwinde	I 109
Motrac TC 6, TD 2, TK 1	Motrac, Motormäher und Traktoren A.-G., Letzigraben 106, Zürich	Seilwinde Motoregge Mähapparat	I 106
Farmall A Farmall H	International Harvester Company A.-G., Hohlstrasse 100, Zürich 4	Mähapparat Riemenscheibe	I 111
Fordson	Merz W. und Cie., Ford-Vertretungen, Frauenfeld	Seilwinde Mähapparat	I 104
Massey-Harris	Paul Reinhart & Cie., Winterthur	Mähapparat Riemenscheibe	Ia 159
Olivier-Cletrac 60 u. HG	Mafta, Landmaschinen und Traktoren-A.-G., Zollikofen-Bern	Riemenscheibe Mähapparat	I 103
II. Gruppe Motorspritzen:			
Berthoud	Berthoud & Cie., Vevey Filiale Zürich: Paul Forrer, Zürichstr. 2	versch. Typen	I 107
Birchmeier	Birchmeier & Co., Künen	Bimoto Arbor Bimoto Solanum Bimoto Excentric	I 105

Preis im Einzelverkauf Fr. —.70 — prix par numéro Fr. —.70

„DER TRAKTOR“ — «LE TRACTEUR»

Redaktion, Administration und Annoncenregie - Rédaction, administration et régie des annonces:
 Zentralsekretariat des Schweiz. Traktorverbandes, Furkastrasse 2, Postfach, Zürich-Altstetten
 Secrétariat central de l'Association suisse de Propriétaires de Tracteurs, Furkastr. 2, Case, Zurich-Altstetten
 Tél. (051) 25 47 42 Postcheck - Compte postal VIII 32608

Abonnementpreise: jährlich Fr. 6.—
Für Verbandsmitglieder gratis
 Erscheint monatlich

Prix d'abonnement: Fr. 6.— par an
Gratuit pour les membres de l'Association
 Paraît tous les mois

Insertionspreise / Prix d'insertion

$\frac{1}{1}$ Seite (page) = Fr. 120.—, $\frac{1}{2}$ = Fr. 65.—, $\frac{1}{4}$ = Fr. 35.—, $\frac{1}{8}$ = Fr. 20.—
 bei Wiederholungen Rabatt - Prix réduits pour Insertions à l'abonnement
 Klein-Annoncen (petites annonces): $\frac{1}{15}$ Seite (page) = Fr. 8.—, $\frac{2}{15}$ = Fr. 15.— $\frac{3}{15}$ = Fr. 22.—

Druck: Schill & Cie., Luzern