

<b>Zeitschrift:</b>	Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisierte Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerischer Traktorverband
<b>Band:</b>	13 (1951)
<b>Heft:</b>	2
<b>Rubrik:</b>	Der monatliche Brief. "Arme" Maschinen ... armer Bauer!

### 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:** 16.01.2026

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

# *Der monatliche Brief*

## **«Arme» Maschinen . . . armer Bauer!**

In seiner Abhandlung «Handhabung und Instandhaltung der landw. Maschinen» (Heft Nr. 4 der Schriften des Schweiz. Traktorverbandes) hat W. Schmid, Werkführer an der kant. landw. Schule Strickhof/Zürich vor ungefähr 2 Jahren das als Ueberschrift dieser Zeilen benützte Schlagwort geprägt, um das untenstehende Bild zu kommentieren.

Ich hätte es nicht für möglich gehalten, dass man heutzutage noch Landmaschinen antreffen kann, die während eines ganzen Winters draussen im

Freien stehen und allen Winden sowie Regen, Schnee und Frost ausgesetzt sind.

Als ich letzthin in einem Eisenbahnzug sass und mich ans Fenster lehnend an der schönen, sonnigen Winterlandschaft erfreute, sah ich plötzlich in nächster Nähe ein Bild, ähnlich dem nebenstehenden: mitten in einem grossen Feld stand unter



einer Eiche eine Mähdreschmaschine und ein Heuwender. Voll Aerger über das Gesehene will ich aufschnellen. Im letzten Augenblick — so glaube ich wenigstens — werde ich mir wieder bewusst, wo ich sitze und ich versuche mich zu beherrschen. Wie ich so, immer noch zum Fenster hinausblickend, über die Nachlässigkeit dieses Bauern nachsinne und über das viele Geld, das er auf diese Weise indirekt dem Rost opfert, erblicke ich in der Ecke eines letztjährigen Kartoffelackers einen Kartoffelroder. Die frischen, roten Farbtöne lassen darauf schliessen, dass der Roder erst letzten Herbst gekauft wurde. . . . Leider ist das nicht alles! Auf einer Strecke von 22 Bahnkilometern bietet sich mir fünfmal ungefähr der gleiche betrübliche Anblick. Im ganzen waren es acht verschiedene Maschinen, die auf dieser kurzen Strecke auf den Feldern gelassen wurden.

Ein mit den landw. Verhältnissen nicht vertrauter Beobachter könnte bei derartigen Anblicken leicht zur Annahme verleitet werden, die Landwirte würden dermassen verdienen, dass sie es nicht nötig haben, die teuren Maschinen zu pflegen.

Bauern, Ihr wisst besser als ich, wieviel Kapital in einem Maschinenpark investiert ist. Ihr könnt tagtäglich aber auch am eigenen Geldbeutel feststellen, dass das Geld nicht auf den Feldern wächst. Tragt zu euerem Maschi-

nenpark sorge. Gönnt den Maschinen wenigstens zu Beginn eines jeden Winters die nötige Reinigung und die nötige Pflege. Fettet sie, nachdem sie gründlich gereinigt sind, genügend ein und umgebt die blanken Teile mit einer schützenden Hülle (Sacktuch oder Packpapier). Lasset gegebenenfalls die Reparaturen gleich im Vorwinter ausführen, damit die Maschinen, eure Gehilfen, zu Beginn jeder Saison wieder einsatzbereit sind.

Jeder Bauer kann ohne allzu grosse Aufwendungen einen «Schopf» erstellen, damit die gereinigten und eingefetteten Maschinen und Geräte gegen die Unbilden der Witterung geschützt und geordnet untergebracht werden können.

**Bauern, denkt daran, dass Ihr das ganze Jahr hindurch nie einen so hohen Stundenlohn verdient wie während der Zeit, da Ihr euren Maschinen und Geräten die nötige Pflege angedeihen lasset.**

Rr.

# Strassen vogt oder Transportordnung?

## Einleitendes

Den meisten sind die in den 30er Jahren im Transportgewerbe vorherrschenden chaotischen Zustände in lebhafter Erinnerung. Es war damals bekanntlich ein heftiger Konkurrenzkampf zwischen den Bahnen und dem Autotransportgewerbe einerseits und zwischen den einzelnen Unternehmern im Autotransportgewerbe anderseits entbrannt. Unüberlegte Unterbietung der Fuhrlöhne und zahlreiche Konkurse waren die unvermeidliche doppelte Folge dieses Chaos.

Ein erster im Jahre 1934 unternommener Vorstoss zur Lenkung der Sachentransporte (Bundesgesetz über die Regelung der Beförderung von Gütern mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen) wurde in der Volksabstimmung vom Mai 1935 vom Souverän verworfen. Die Vorlage sah eine zu schematische und zu starre Regelung vor (Rayonbegrenzung auf 30 km, usw.).

Seither strebten die Behörden, die Bahnen und die Vertreter des Autotransportgewerbes angesichts der sich nicht bessernden Situation unermüdlich beliebtere Lösungen an. Nach langwierigen Verhandlungen war der Bundesrat am 18. Juni 1937 in der Lage, dem Parlament den endgültigen Entwurf zur ATO vorzulegen. Am 30. September 1938 erhoben ihn die Eidg. Räte nach einigen geringfügigen Abänderungen zum Bundesbeschluss und versahen ihn mit der Dringlichkeitsklausel.

**An der Wiege der ATO stand der Gedanke des Bahnschutzes, der Zusammenarbeit und Koordinierung von Schiene und Strasse.** Es darf heute nach 10jähriger Erfahrung mit der ATO gesagt werden, dass dieser Gedanke in gut demokratischer Weise, d. h. in Form von gegenseitigem Entgegenkommen, verwirklicht wurde.