

<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>Artikel:</b>	Im neuen MFG muss der Landtraktor seine Sonderstellung beibehalten
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-1049061">https://doi.org/10.5169/seals-1049061</a>

### **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>**

keitsperiode stossen könnte, auf dem Laufenden hält, so lässt sich im Verlaufe der Zeit bestimmt noch vieles ausmerzen und er wird früher oder später froh sein, seinen Beruf, wenn auch weniger frei, so doch in geordneten Verhältnissen ausüben zu können.

\*

## Schlussfolgerung

Auf Grund der bisherigen Erfahrungen mit der ATO und der dem Schweizerischen Traktorverband bereits vor dem Zustandekommen des Referendums gemachten Zusicherungen, können Geschäftsausschuss, Zentralvorstand und Abgeordnetenversammlung den landwirtschaftlichen Kreisen im allgemeinen und den Traktorhaltern im besonderen die Annahme der am 25. Februar 1951 zur Abstimmung gelangenden und auf drei Jahre begrenzten ATO empfehlen. Dies um so mehr, als es bei der Vorlage um eine nicht unbekannte Materie geht und um die Koordinierung der am Verkehr interessierten Kreise. Es handelt sich übrigens in erster Linie ebenfalls um den Schutz der dem Schweizervolk gehörenden Bundesbahnen.

Zentralvorstand und Geschäftsleitung versichern die Traktorhalter, dass sie ihre Interessen ebenfalls in bezug auf die ATO nach wie vor mit grösster Wachsamkeit und mit aller Energie wahren werden.

**Stimmt am 25. Februar 1951 ohne Bedenken «Ja» !**

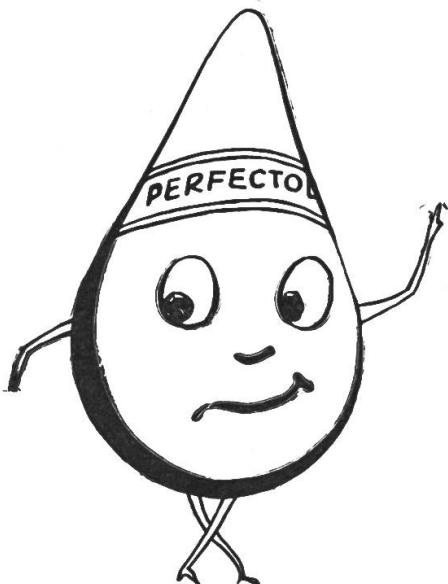
SCHWEIZ. TRAKTORVERBAND:  
Der Geschäftsausschuss und die  
Zentrale ATO-Kommission.

## Im neuen MFG muss der Landtraktor seine Sonderstellung beibehalten

Dieses Problem beschäftigt heute die eidg. Politik. Das Bundesgesetz vom Jahre 1932 gesteht dem Landtraktor Erleichterungen zu, da dieser eine **bewegliche Kraftzentrale** des Bauernhofes darstellt, die gelegentlich die Strasse benutzt. Er ist aber kein Strassenfahrzeug.

Die dem Landtraktor zugestandenen **Vergünstigungen** sind mannigfach:

1. Der Einfuhrzoll auf solche Maschinen ist niedriger als für die Strassenfahrzeuge.
2. Ebenso sind die Treibstoffe für Landtraktoren mit reduzierten Zöllen belegt. Das Benzin macht freilich eine unangenehme Ausnahme.
3. Für die Führung eines Landtraktors ist kein «Führerausweis» erforderlich.
4. Eine Vierradbremse wird nicht verlangt; es genügt die Bremsmöglichkeit der Triebräder.
5. Auf den gegen die Witterungseinflüsse geschützten Führersitz wird verzichtet.



## Die Versorgung der Schweiz ...

mit gutem Motorenöl wird immer schwieriger. Hauptsächlich die pennsylvanischen Öle werden immer rarer. Der Grund liegt darin, dass dieselben wegen ihrer von Natur auf vollkommenen Qualität in erster Linie für Flugzeuge und Schiffsmotoren Verwendung finden. **PERFECTOL Motor Oil** ist ein solch begehrtes pennsylvanisches Motorenöl. Wir setzen alles daran, um der grossen Nachfrage von

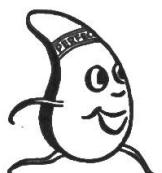
# **PERFECTOL** **MOTOR OIL**

gerecht zu werden. Qualitäts-Öl setzt sich auch bei uns immer mehr durch - besonders in schwierigen Zeiten wo vielfach wieder zweit- und drittrangige Ware angeboten wird. Fahren Sie deshalb sicher und schonen Sie Ihren Traktor mit dem bewährten **PERFECTOL Motor Oil**.

**OEL-BRACK AG.**  
**Aarau Telephon (064) 22757**

Seit 1880 Spezialhaus für hochwertige Schmiermittel  
Mitglied der Pennsylvania Grade Crude Oil Association

Vertretung für den Thurgau:  
**E. Hugelshofer AG., Amriswil, Tel. (071) 67068**



Der **PERFECTOL-Tropfen** hilft dem Traktorenbesitzer

6. Eine durchgehende Bremse für die Anhänger, die Traktor und Anhänger gleichzeitig bremst, ist nicht notwendig.
7. Für die Anhänger sind keine Nummernschilder erforderlich.
8. Es dürfen bis zu 3 zweiachsige Anhänger mitgeführt werden.
9. Die Verkehrsgebühren der Kantone sind allgemein kleiner als für Strassenfahrzeuge.
10. Die Prämien für die Dritthaftpflichtversicherung bewegen sich in angemessenem Rahmen.

\*

### **Alle diese Vergünstigungen setzen zwei Bedingungen voraus:**

- I. **Die Geschwindigkeit des Landtraktors darf 20 km/Std. nicht überschreiten.**
- II. Der Landtraktor darf keine Transporte nicht landwirtschaftlicher Natur besorgen.

Diese Bedingungen sind wohl bekannt. Jeder Benutzer eines niedrigverzollten Traktors oder niedrigverzollten Treibstoffs hat eine Verwendungsverpflichtung unterschrieben und deren Doppel erhalten. Darauf ist in knappen Sätzen klargestellt, wo die Grenzen der landwirtschaftlichen Transporte liegen, die der Landtraktor besorgen darf. Leider werden die unter I und II genannten Bedingungen aus verschiedenen Gründen öfters missachtet.

Einmal glauben die Motorfahrzeugexperten mancher Kantone der Landwirtschaft einen Dienst zu erweisen, indem sie den Fahrzeugausweis auch für Maschinen abgeben, die die zugestandenen 20 km/Std. überschreiten.

Die Polizei ihrerseits findet es nicht für notwendig, gegen die Verwendung von Fahrzeugen einzuschreiten, die trotz der zu hohen Geschwindigkeit den Fahrzeugausweis erhalten haben.

Die Importeure wiederum nehmen keinen Anstoß an der Einfuhr zu rascher Landtraktoren. Die schweizerischen Fabrikanten folgen diesem schlechten Beispiel und am Schluss finden wir bei vielen Garagisten und Landwirten nur einen Wunsch, nämlich die Geschwindigkeit um einige Stundenkilometer über die bewilligten 20 hinaus zu erhöhen.

Die Lage ist in den Kantonen mit lässiger Kontrolle derart geworden, dass man dort nur noch eine einzige Lösung für die Beseitigung des Uebels ins Auge fasst, nämlich:

**«Nachdem Fabrikanten, Verkäufer, Garagisten und Landwirte sich alle bemühen, die gesetzlich zugelassenen 20 km/Std. zu überschreiten, bleibt nichts anderes übrig als die Kategorie der Landtraktoren aus dem Gesetze vom Jahre 1932 auszumerzen.»**

Das bedeutet:

1. Die **eingeführten Traktoren** werden brutto je Dz. ca. Fr. 150.— mehr kosten als heute, je Tonne Fr. 1500.— mehr.
2. Auf dem **Dieseltreibstoff** werden die 12 Fr./Dz. Zollrückvergütung nicht mehr ausbezahlt werden. Traktorpetrol und White Spirit werden je Dz. Fr. 16.— mehr kosten als heute.

## **Neuer Vertragslieferant**

für die Sektionen St. Gallen und Thurgau

# **A. K. SIEGMANN WIL**

TELEFON 61952

liefert Traktorentreibstoffe in bester Qualität

**DIESELÖL WHITE-SPIRIT PETROL BENZIN  
MOTORENÖL AMALIE GETRIEBEÖL**

Radlager- und Chassisfette

Originalabfüllung ab pennsylvanischer Raffinerie



Bekannte

## **Einmannpflüge**

1-, 2- und 3scharig, montierbar auf alle Traktormarken und für die schwierigsten Verhältnisse gebaut. Das Modell „S“ ist mit einer automatischen Bruchsicherung versehen und ist auch lieferbar mit einer Seitenverstellung während dem Pflügen. Diese können auch auf die früher gelieferten Pflüge **Vogel** montiert werden. Anpassung individuell, nach Ihren Wünschen. Automatisch wendend.

⊕ Schweizer-Patente  
und ausländische angemeldet

Kaufen Sie keinen Einmannpflug, ohne mein letztes Modell gesehen zu haben. Die neuen Modelle sind beim IMA in Prüfung.

Verlangen Sie auch Prospekte und Preise über meine neue Egge. Breite 2—3 m.

**Friedr. Vogel Pflugfabrik Köliken Tel. 064 37208**

3. Es wird auf den Traktoren eine **Vierradbremse** verlangt werden, eine geschützter Führersitz, ein Schlusslicht, Richtungsanzeiger, ein Rückblickspiegel und ein Geschwindigkeitsmesser.
4. Für den Traktorzug wird eine **durchgehende Bremse** vorgeschrieben werden, möglicherweise eine Luftdruckbremse. Jeder Anhänger wird sein Nummernschild besitzen müssen, rote Schlusslichter und ein Stopplicht.
5. Es werden nur noch **zwei Einachsanhänger** oder **ein Zweiachser** zulässig sein.
6. Der Führer wird einen **Führerausweis** bei sich tragen müssen.
7. Die Prämie für die **Haftpflichtversicherung** wird von heute Fr. 13.— möglicherweise auf Fr. 170.— steigen.
8. Die kantonalen **Verkehrsgebühren** dürften entsprechend steigen.

Zusammenfassend muss gesagt werden, dass die Lage für den Landtraktor recht ernst ist. Die Interkantonale Kommission für das Motorfahrzeugwesen (IKM) hat eine Pressemitteilung herausgegeben. Diese verlangt einmal die straffe Handhabung bei Nichtbeachtung der gesetzlichen Maximal-Geschwindigkeit für Landtraktoren und die Ueberprüfung der Frage, ob für die Führer der Landtraktoren nicht die Führerprüfung einzuführen sei.

Der Schweizerische Traktorverband hat gegen dieses Ansinnen energisch reagiert und in Presseartikeln und Versammlungen die Traktorbesitzer zur Vernunft und Gewissenhaftigkeit ermahnt. Am 30. Sept. 1949 wurde an sämtliche Traktorfabrikanten und Importeure des Inlandes ein eingeschriebenes Rundschreiben gerichtet und nachdrücklich gebeten, man möchte sich genau an die gesetzlichen Vorschriften halten (Publiziert im «Traktor» vom Januar 1951).

Es sind uns direkt und indirekt verschiedene Antworten zugekommen. Zwei ausländische Fabrikanten haben uns wissen lassen, dass sie die Sache studieren und innert kurzer Frist befriedigende Lösungen vorlegen werden.

Fritz Bührer, Traktorfabrikant in Hinwil ZH, hat eine Besprechung verlangt und uns auseinandergesetzt, dass er künftig in Landtraktoren nur noch den Getriebekasten mit Untersetzung liefern wird, so dass künftig der 8. Gang die 20 km/st nicht überschreitet und der 7. Gang dank der Untersetzung weniger als 20 km/st leisten wird. Die Traktoren, die die Firma Bührer inzwischen geliefert hat, entsprechen dieser Zusicherung, während früher der 8. Gang verriegelt wurde und später auf Wunsch wieder frei gemacht werden konnte.

Ein leistungsfähiger inländischer Traktorfabrikant, resp. dessen Verkaufschef, hingegen hat den eidgenössischen Behörden in einem Brief auseinanderzusetzen versucht, dass es technisch nicht möglich sei, einen die Behörden befriedigenden Geschwindigkeitsregler zu bauen. Dieser Industrielle scheint zu übersehen, dass sein Eingreifen die Beibehaltung der Sonderstellung der Landtraktoren im Gesetz schwer gefährdet.

Der Ausschuss der kantonalen Motorfahrzeugexperten untersucht heute das vorliegende Problem und wir legen Wert darauf, sie zu versichern, dass

wir mit den Ansichten des zuletzt erwähnten Fabrikanten durchaus nicht einig gehen, vielmehr stellen wir fest:

- A) dass der Landwirt kein Interesse daran hat, die 20 km/Std. zu überschreiten;
- B) dass die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit leicht möglich ist, wie das die Kantone mit straffer Kontrolle beweisen;
- C) dass die heutige z. T. unübersichtliche Lage nur möglich wurde, weil die Traktorverkäufer die Geschwindigkeitsüberschreitungen begünstigen und dadurch den pflichtbewussten Experten entgegenarbeiten;
- D) dass es notwendig ist, die Kategorie der Landtraktoren beizubehalten, dass daneben eine Kategorie «Strassen-Landtraktor» zu schaffen ist, die eiligen Landwirten ermöglicht, die 20 km/Std. zu überschreiten. Das allerdings gegen recht empfindliche Ausgaben.

\*

Da die Revision des Motorfahrzeuggesetzes im Gange ist, dürfte es unsere Pflicht sein, auf verschiedene die Gesetzgebung für den Landtraktor betreffenden Fragen näher einzutreten.

Diese Untersuchungen werden nicht einzig Lob zu verteilen haben. Sie werden Vorwürfe an die Adresse der Landwirte enthalten, die gegen das Gesetz verstossen, an die Adresse der Verkäufer, die die Bauern auf Abwege bringen, an die Adresse der Experten, die ihre Aufgabe zu wenig ernst nehmen und schliesslich an die Adresse der Fabrikanten, die finden, sie handeln in dieser Sache besonders «ausgeklügelt».

Wir gewähren übrigens in unserer Zeitschrift gern Beiträgen Raum, die diese Fragen behandeln und aus Kreisen der Fabrikanten und Händler stammen.

Wir sind sodann daran, eine Uebersicht günstiger und ungünstiger Merkmale der am Markt befindlichen Traktoren aufzustellen, um im gegebenen Zeitpunkt die Interessen der schweizerischen Landwirtschaft wahren zu können. Heute droht grosser Schaden wegen der in diesem Artikel besprochenen teilweisen Unordnung.

Die Redaktion.

## Berthoud Spritzen

können auch auf **Ihren Traktor** aufgebaut werden.  
Spezialmodell zu jedem Traktor passend.  
Antrieb durch Kardanwelle oder Riemenscheibe.  
Anhängeschassis 400 bis 1000 Liter.  
Verlangen Sie unverbindliche Offerte durch unsere  
Wiederverkäufer oder direkt durch uns.

**BERTHOUD VEVEY**