

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

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 15 (1953)

Heft: 11

Artikel: Das neue Strassenverkehrsgesetz : eine Zwischenbilanz

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1048699>

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>

Ein Rezept allgemeiner Natur glaube ich zu kennen: Nach der Finanzreform muss unbedingt eine Reform im Beamtentum kommen. Es geht nicht mehr an, dass sich die Willkür eines Beamten hinter irgend einer kantonalen oder eidgenössischen Instanzenmaske verbergen kann. Der einzelne Beamte muss, wie in der Privatwirtschaft, für seine Tätigkeit vermehrt verantwortlich gemacht werden können. Sein Name soll bekannt sein. Es ist unzulässig, dass in irgend einer Angelegenheit ein Departementvorsteher vielleicht gegen seinen gesunden Menschenverstand nachgeben muss — wie das gelegentlich vorkommen soll —, weil sich höhere Beamte seines Departementes oder ein ganzer Beamtenapparat mit «Händen und Füßen» (diesen Ausdruck habe ich im Bundeshaus gehört) wehren. Diese dringende Reform, die übrigens, besseres Wissen vorbehalten, von vernünftigen Beamten selbst gefordert wird, ist jedoch nur möglich, wenn das Volk statt Festredner Männer nach Bern schickt, die sich nicht scheuen, endlich einmal mit dem allmächtigen Beamtenstab abzurechnen und über ihm den Stab zu brechen (nachdem das Steinwerfen nicht besonders populär zu sein scheint). Sollten sich gar unter den jetzigen Volksvertretern einige finden, die es wagen, ins Wespennest zu greifen?

R. Piller.

Das neue Strassenverkehrsgesetz

Eine Zwischenbilanz.

Amtlich wird mitgeteilt:

Am 7. und 8. September 1953 tagte in Bern zum letztenmal die Grosse Expertenkommission für das neue Strassenverkehrsgesetz unter dem Vorsitz von Bundesrichter Dr. Strebel. Sie beendete die Ueberprüfung und Begutachtung des ihr vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement unterbreiteten Vorentwurfes.

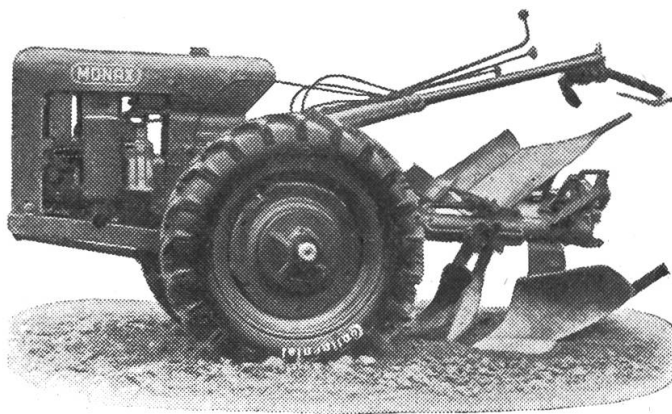
Unter den zahlreichen Verbesserungen des geltenden Gesetzes und den Neuerungen, die von der Expertenkommission — zum Teil in Uebereinstimmung mit dem Vorentwurf des Departementes, zum Teil in Abweichung davon — befürwortet werden, finden sich die folgenden:

Das neue Gesetz erstreckt sich in wesentlich stärkerem Masse als das heute geltende Motorfahrzeuggesetz auf alle Arten der Strassenbenützer; namentlich sind die grundlegende Vorsichtspflicht und die allgemeinen Verkehrsregeln ebenso sehr für Fussgänger, Pferdefuhrwerke usw. verbindlich wie für Motorfahrzeuge und Fahrräder.

Der Bundesrat kann für Motorfahrzeuge die Höchstgeschwindigkeit innerorts beschränken.

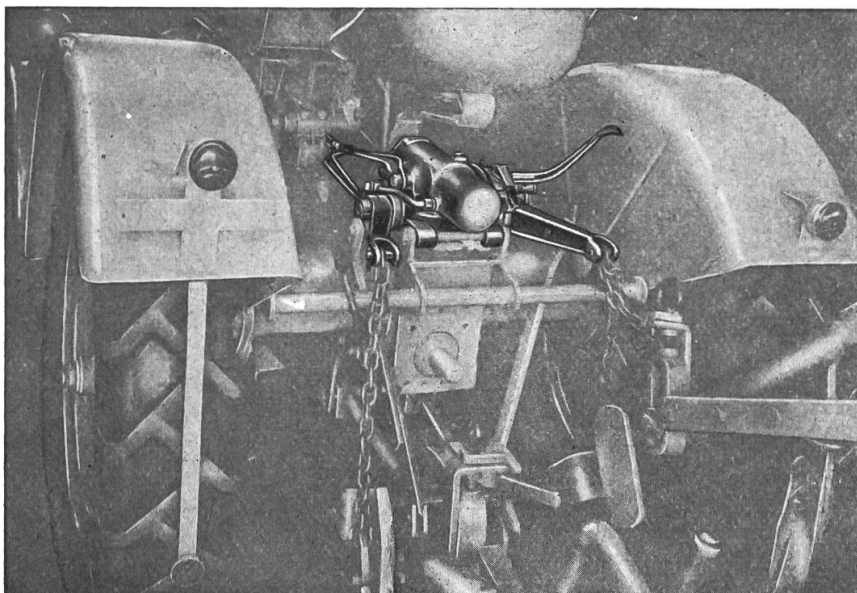
Einachs-Traktoren **MONAX**

Neueste Ausführungen mit Benzin- und Dieselmotoren 10 und 12 PS. Differentialsperre, Zapfen- und Pulley-Antrieb, 8-Gang Spezial-Getriebe. Lieferung mit Drehpflug, Bodenfräse, verschied. Ausführung. Ausgebaut mit einer Steuerung, kein hinterherlaufen mehr. Zum anhängen für Ein- und Zweiachs-Pneuwagen.



Generalvertretung mit Bestandteillager für die ganze Schweiz.

PENTAX



Der hydraulische Kraftheber für Einbau in jeden Traktor gleich welcher Marke und Typ, wenn auch keinen Zapfwellen-Antrieb.

Die PENTAX-Hydraulik ist die vollkommenste Hydraulik.

Verlangt unverbindliche Prospektunterlagen mit Angebot.

Generalvertretung für die ganze Schweiz.

Kantonsvertreter gesucht.

GEBR. RAST - SCHENKON / LU

Traktoren und Jeep-Fahrzeuge - Landmaschinen - Tel. 045/575 34

Radfahrer müssen überall dort, wo es die Verkehrsverhältnisse erfordern, besonders aber bei dichtem Motorfahrzeugverkehr hintereinander fahren.

Die jährliche Erneuerung der Fahrzeug- und Führerausweise fällt weg. Dafür werden periodische Fahrzeugprüfungen stattfinden. Der Entzug des Führerausweises wird namentlich gegenüber rückfälligen Verkehrssündern verschärft. Die Namen von Motorfahrzeugführern, denen wiederholt der Führerausweis wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand entzogen werden muss, sind zu veröffentlichen. Wenn ein Führer sich durch grobe Verletzung wichtiger Verkehrsregeln als besonders verkehrsgefährdend erwiesen hat, ist die Polizei befugt, ihm den Führerausweis an Ort und Stelle sofort abzunehmen.

Die Mindestversicherungssummen werden erhöht (beispielsweise bei Personenwagen auf 100,000 Franken für eine verunfallte Person und 300,000 Franken für das Unfallereignis).

Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement wird nun einen Gesetzesentwurf zuhanden des Bundesrates und dann der eidgenössischen Räte ausarbeiten. Er ist dabei selbstverständlich durch die Empfehlungen der Konsultativen Expertenkommission nicht gebunden.

*

Als Ergänzung zu dieser amtlichen Mitteilung

Ein offenes Wort an die Traktorbesitzer.

Im zur Zeit noch gültigen Motorfahrzeuggesetz heisst es in Ar. 69, Abs. n, dass der Bundesrat für Landwirtschaftstraktoren und andere Arbeitsmaschinen besondere Vorschriften erlassen wird. Der Bundesrat hatte demnach die Pflicht (Befehlsform) dies zu tun.

Art. 25, Abs. 3, des kommenden Strassenverkehrsgesetzes wird voraussichtlich vorsehen, dass der Bundesrat für besondere Motorfahrzeuge Erleichterungen erlassen kann. Das will besagen, dass der Bundesrat nicht verpflichtet ist, es zu tun und dass er allfällige Ausnahmebestimmungen zu jeder Zeit rückgängig machen kann.

In den Vorverhandlungen waren die Bedenken der übrigen Strassenbenützer gegen eine Sonderstellung gross. Es war daher für die Vertreter der Landwirtschaft ausgeschlossen, im neuen Gesetz wieder die Wird-Formel zu verankern. Sie mussten sich mit der Kann-Formel begnügen. Wenn noch Aussichten für eine Sonderstellung des Landwirtschaftstraktors im kommenden Strassenverkehrsgesetz bestehen, so haben wir dies der Geschwindigkeitsbegrenzung und der für Landwirtschaftstraktoren günstigen Unfallstatistik zuzuschreiben. Sollte das Parlament, was wir gerne hoffen, den Ausnahmebestimmungen zustimmen, so wird die Aufrechterhaltung oder der Verlust der Sonderstellung für Landwirtschaftstraktoren inskünftig ausschliesslich vom Verhalten der Traktorführer auf der Strasse abhängen. Es geht u. a. nicht mehr an, dass,

1. Landwirtschaftstraktoren mit grösserer Geschwindigkeit als 20 km/std. herumfahren. Derartige Traktoren werden unter dem neuen Gesetz unverzüglich einem Industrietraktor gleichgestellt. Man lasse allfällige Mängel daher jetzt schon beheben und halte sich inskünftig, im eigenen Interesse, an die genannte Geschwindigkeitsbegrenzung. Bei Neuanschaffungen achte man darauf und man weise Traktoren mit grösserer Geschwindigkeit zurück. Fabrikanten, die zu Werbezwecken absichtlich grössere Gänge einbauen, tun gut, damit aufzuhören, denn sie erweisen ihren Kunden einen schlechten Dienst.
2. Weder das alte, noch das neue Gesetz dispensieren den Traktorführer davon, die Verkehrsregeln zu kennen und sich daran zu halten. Zentralverband und Sektionen werden voraussichtlich im Verlaufe dieses Winters noch Strassenverkehrskommissionen einsetzen und Kurse durchführen, damit jedem Traktorführer die Möglichkeit geboten wird, sich die nötigen Verkehrskenntnisse anzueignen oder diese aufzufrischen.
3. Jugendliche unter 15 Jahren gehören auf verkehrsreichen Strassen und in der Stadt nicht mehr an ein Traktorsteuer. Auf dem eigenen Betrieb oder auf Nebenstrassen können Ausnahmen gemacht werden. Jeder Betriebsleiter und Familienvater sei sich indessen bewusst, dass das mit Gefahren verbunden sein kann.
4. Nimmt das Ladegut viel Raum ein, so sollen nicht mehr als zwei Anhänger angehängt werden. Man lade zudem nicht zu schwer. Es ist besser, zweimal zu fahren, als mit zu schwerem oder die Sicht verhinderndem Anhängerzug einen Unfall zu erleiden.
5. Die Bremsen des Traktors und der Anhänger sollen regelmässig überprüft und allfällige Mängel sollen sofort behoben werden.
6. Mit dem langsamfahrenden Landwirtschaftstraktor halte man sich stets an den rechten Strassenrand. Müssen Wagen am Strassenrand abgestellt werden, so achte man darauf, dass nicht den übrigen Strassenbenützern die Sicht behindert oder gar Sicherheitslinien missachtet werden.
7. Beim Abzweigen nach links oder rechts gebe man mit dem entsprechenden Arm rechtzeitig und deutlich ein Zeichen.
8. Sowohl Traktor wie Anhänger sollen hinten mit roten Rückstrahlern ausgerüstet sein. Wir empfehlen, vorne an den Anhängern weisse Rückstrahler anzubringen.
Selbstverständlich soll der Landwirtschaftstraktor beim Einbrechen der Dunkelheit, bei Nebel, starkem Regen oder Schneetreiben richtig beleuchtet werden.
9. Die vernünftigen Traktorführer sollen weniger einsichtsvolle Berufskollegen aufklären und sie zum Besuch eines Verkehrsausbildungskurses veranlassen.
10. Wer diese und die früheren Ermahnungen nicht beherzigen will und auch die wohlgemeinten Worte seiner Berufskollegen ausschlägt, halte

sich folgendes vor Augen: Der Verlust der Sonderstellung im neuen Strassenverkehrsgesetz ist u. a. mit den nachstehenden **M e h r a u s - l a g e n** verbunden:

Fr. 300.— für erhöhte Steuern,

Fr. 300.— für erhöhte Haftpflichtversicherungsprämien,

Total Fr. 600.— jährlich.

Dazu kommen einmalige Ausgaben im Betrage von mehreren tausend Franken für die entsprechende Ausrüstung von Traktor und Anhänger, evtl. sogar eine Verkehrssteuer für Anhänger.

Wir appellieren erneut an die Einsicht und den guten Willen eines jeden Traktorführers. Jeder bedenke, dass es schliesslich um seine Sache geht und es sich nicht etwa nur um eine Verbandsangelegenheit handelt.

Brugg, den 16. Oktober 1953.

Schweizerischer Traktorverband:
Der Geschäftsausschuss.

Neuartige Anbauraupe für Schlepper

Eine interessante englische Entwicklung.

Das Bestreben, die Zugkraft des Schleppers auf schwierigem Gelände zu steigern, hat schon seit langem zur Entwicklung der Raupenfahrzeuge geführt. Wir kennen verschiedene Konstruktionen von landwirtschaftlichen Raupenschleppern auch in Deutschland. Die letzten Jahre haben auch für den Besitzer von Radschleppern die Möglichkeit gebracht, zum Fahren und Arbeiten auf schwierigem Boden den Hinterrädern mit Hilfe von Anbauraupen eine besonders starke Bodenhaltung und damit beste Ausnutzung der Zugkraft zu verleihen.

In wesentlicher Abweichung von diesen bekannten Raupenkettens-Konstruktionen ist in England die **R o t a p e d - L a u f k e t t e** entwickelt worden, die nur 6 lange und breite Glieder umfasst und dadurch besonders grosse Auflageflächen auf dem Boden erzielt.

Das Rotaped besteht aus einem Zahnrad als Triebtrad, etwa vom Durchmesser des angetriebenen Schlepperrades. Um dieses Zahnrad bewegt sich die 6-gliedrige Laufkette, die auf breiter Auflagefläche die Zugkraft auf den Boden überträgt. Die Bewegung der 6 Glieder wird durch 2 Rollenketten gelenkt. Besondere Manganstahl-Schienen machen die Rotapedglieder verschleissfest.

In England wird das Rotaped zum Anstecken an die Hinterachse von Ackerschleppern benutzt und zwar beim **Tiefpflügen und beim Untergrundlockern**, ferner für alle Arbeiten auf besonders weichem Boden und überall da, wo die Zugkraft der Schlepperräder nicht ausreicht.