

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Traktorverband

**Band:** 16 (1954)

**Heft:** 2

**Rubrik:** Verbandsmitteilungen

#### **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:** 24.01.2026

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

# Verbandsmitteilungen

## Tätigkeitsbericht

des Schweiz. Traktorverbandes vom 1. Januar 1952 bis zum 30. Juni 1953.

(Schluss, 1. Teil s. Nr. 1/54, S. 39—42.)

### **Das Verhältnis der Sektionen zum Zentralverband**

blieb ungetrübt. Jeder Sektionsvorstand ist vom festen Willen zur ersonnlichen Zusammenarbeit beseelt. Dieser erfreulichen Einstellung hat der Zentralverband vor allem den Aufstieg und das erfolgreiche Wirken der letzten sieben Jahre zu verdanken.

Die Sektionen Beider Basel und Baselland setzen seit dem 16. Februar 1952 ihre rege Tätigkeit mit vereinten Kräften unter der Bezeichnung «Traktorverband Beider Basel und Umgebung» fort. Dieser Beschluss wurde am genannten Tag zuerst von den Generalversammlungen beider früherer Sektionen und anschliessend von der Plenarversammlung beider Verbände gefasst. Der Zusammenschluss scheint uns vernünftig. Einigkeit und Geschlossenheit werden auch im vorliegenden Falle stark machen. Mit diesem Zusammenschluss zählt unser Verband noch 16 Sektionen.

Am Vormittag des 27. März 1952 fand in Lausanne eine Versammlung der Herren Sektionspräsidenten und -geschäftsführer der welschen Schweiz statt, um nebst verschiedener Punkte der Verbandstätigkeit, die Rückkehr der Verbände Genf und Waadt zu besprechen. Am Nachmittag des gleichen Tages fand eine Aussprache mit Vertretern der beiden genannten Verbände statt. Die Aussprache hat gezeigt, dass der Wille zur Rückkehr und Zusammenarbeit vorhanden ist. Den eigentlichen Stein des Anstosses bildet die Höhe des Jahresbeitrages. Wenn man bedenkt, dass im Betrag an den Zentralverband von Fr. 6.— die Abonnementsgebühr auf den «Traktor» inbegriffen ist, und dass allein der Verlust der Sonderstellung im MFG jährliche Mehrauslagen von mindestens Fr. 600.— zur Folge hätte, so sollte jeder Traktorbesitzer Fr. 8.— bis Fr. 15.—, die er inkl. Sektionsbeitrag bezahlt, aufbringen können. Die Beitragsleistung wird übrigens durch die Treibstoffrückvergütung und andere Vergünstigungen (Versicherung) stark reduziert, wenn nicht ausgeglichen.

Der plötzliche Hinschied von Masch. Ing. C. Boudry hat die Verhandlungen mit den Traktorverbänden von Genf und Waadt verzögert. Wir hoffen bestimmt, die Rückkehr der beiden Verbände in einem der nächsten Jahresberichte festhalten zu können.

### **Die durch die Sektionen durchgeführten Kurse und Veranstaltungen**

waren wie in früheren Jahren zahlreich und wiesen einen guten Besuch auf. Das Hauptgewicht der Tätigkeit war wiederum auf die Kurse über Motorenkenntnis und Motorenentstörung verlagert. Die Sektionen Freiburg, Schaffhausen, St. Gallen und Thurgau führten die anfangs 1953 propagierten Lichtbildervorträge über Unfallverhütung und Verkehrserziehung durch. Die insgesamt 41 Lichtbildervorträge waren von 2050 Traktorführern besucht. Trotz eines Aufrufes unsererseits war es den übrigen Sektionen der vorgerückten Zeit wegen nicht mehr möglich, die genannten Lichtbildervorträge durchzuführen. Wir geben der bestimmten Hoffnung Ausdruck, dass dies im Winter 1953/54 der Fall sein wird.

Die Demonstrationen über das Traktorpflügen wurden weitergeführt. Der gute Besuch, den diese Demonstrationen überall aufweisen, beweist, dass unsere im Jahre 1950 mit einer Instruktionsdemonstration gemachte Anregung einem Bedürfnis entsprach. Diese Art von Veranstaltung soll aber nach wie vor einen Aus- oder Weiterbildungszweck verfolgen und soll nicht in einen Jahrmarktbetrieb ausarten.

**Tabelle 7**

**Veranstaltungen der Sektionen.**

Sektionen:	T. K.		V. K.		D.		Exk.		Reg. u. Hauptvers.		Total sämtl.	
	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.
Aargau	3	78	4	270	—	—	2	250	6	420	15	1018
B. Basel	3	27	1	40	—	—	2	85	3	134	9	286
Bern	12	694	3	143	2	111	—	—	4	851	21	1799
Berner Jura	2	26	—	—	—	—	—	—	2	58	4	84
Freiburg	13	543	14	1628	—	—	—	—	2	650	29	2821
Graubünden	10	109	—	—	—	—	—	—	—	—	10	109
Luzern	2	61	1	16	—	—	1	86	2	250	6	413
Neuenburg	—	—	1	43	—	—	—	—	1	43	2	86
St. Gallen	—	—	6	198	—	—	—	—	3	140	9	338
Schaffhausen	8	141	13	595	1	320	1	219	2	530	25	1805
Schwyz	—	—	3	86	—	—	—	—	2	83	5	169
Solothurn	1	40	2	69	—	—	—	—	2	94	5	203
Tessin	2	56	1	35	1	50	—	—	2	55	6	196
Thurgau	3	60	12	550	—	—	—	—	2	250	17	860
Wallis	6	103	—	—	—	—	—	—	1	41	7	144
Zürich	14	210	8	240	4	800	3	275	19	1750	48	3275
Total	79	2148	69	3913	8	1281	9	915	53	5349	218	13606

TK = Techn. Kurse; VK = Verkehrsausbildungskurse; D = Demonstrationen; Exk. = Exkursionen; Reg. und Hauptvers. = Regional- und Hauptversammlungen; Anz. = Anzahl; Teiln. = Teilnehmer.

**Die Kurstätigkeit des Zentralvorstandes.**

Nachdem die Abgeordnetenversammlung vor zwei Jahren beschlossen hat, die Durchführung der Traktorführerkurse den Sektionen zu überlassen, beschränkt sich seither die Kurstätigkeit des Zentralverbandes auf Instruktionsveranstaltungen. Damit wollen wir den Sektionen Gelegenheit bieten, ihr Kurspersonal auszubilden. Wir wollen damit auch eine bestimmte Einheit in der Durchführung der Kurse erzielen.

In der Zeit vom 9.—12. Dezember 1952 fand in Lenzburg unter der bewährten Leitung von Herrn G. C. Frizzoni, dem Präsidenten der Technischen Kommission, ein 4tägiger Instruktionskurs über den täglichen, wöchentlichen und vierteljährlichen Traktorunterhalt statt. An diesem Kurs wurde den Sektionskursleitern gezeigt, wie Traktorunterhaltskurse durchgeführt werden können und welche Unterhaltsarbeiten dabei durchgenommen werden sollen. Der Kurs hat die Teilnehmer interessiert und allgemein befriedigt. Besonders begeistert über den Kurs waren auch die Traktorbesitzer, die ihre Maschine zur Verfügung gestellt hatten und dem Kurs beiwohnen durften. Gerade diese Begeisterung und die bezeugte Dankbarkeit der an den Unterhaltskursen direkt interessierten Traktorhalter beweist uns, dass

die Durchführung von Unterhaltskursen notwendig ist. Die Rechnungen für ausgeführte Reparaturarbeiten, die wir gelegentlich zu sehen oder zu begutachten erhalten, zeigen uns, dass dem Maschinenunterhalt allgemein zu wenig Beachtung geschenkt wird. Die Betriebskosten für Reparaturen sind daher allgemein hoch. Die Sektionen tun gut, dieser Art von Kursen nach wie vor volle Aufmerksamkeit zu schenken.

Im Verlaufe des kommenden Jahres werden wir voraussichtlich einen Instruktionskurs über den jährlichen Traktorunterhalt durchführen.

Am 23./24. Januar 1953 veranstalteten wir in Winterthur, Olten und Lausanne Instruktionsversammlungen über Verkehrserziehung und Unfallverhütung. An diesen Versammlungen wurden die Sektionsvertreter instruiert, um anschliessend im Einzugsgebiet ihrer Sektion dezentralisierte Lichtbildervorträge über Verkehrserziehung und Unfallverhütung durchführen zu können.

Bekanntlich konnte im Jahre 1947 der Instruktionskurs nicht in französischer Sprache durchgeführt werden. Bisherige Versuche, dies nachzuholen, blieben jeweils wegen ungeügnder Beteiligung erfolglos. Um dem Kurswesen in der welschen Schweiz dennoch zum Durchbruch zu verhelfen, hat der Geschäftsausschuss seinerzeit Herrn G. C. Frizzoni an die ersten Kurse der Sektionen Freiburg und Wallis delegiert. Im gleichen Sinne delegierte er zu Beginn des Jahres 1953 Herrn Frizzoni in den Berner Jura und Herrn E. Baumberger von Neuhausen, in das Fürstentum Liechtenstein.

Das Schweizerische Institut für Landmaschinenwesen und Landarbeitstechnik (IMA) führte am 28./29. Oktober 1952 einen Orientierungskurs über Schädlingsbekämpfungsmaschinen (Spritz- und Vernebelungsverfahren) sowie über Pumpen und Bewässerungsanlagen durch. Den Kursleitern der Sektionen wurde die Teilnahme ebenfalls ermöglicht. Aus diesem Grunde sahen wir von der Abhaltung eines Wiederholungskurses ab.

Nur nebenbei erwähnt sei in diesem Zusammenhang das Kursmaterial (Schnittmodelle, Filme, Lichtbilder, usw.), das wir unsren Sektionen zur Verfügung stellen. Die damit verbundenen Kontrollen und Speditionen bedeuten eine nicht un wesentliche Belastung des Zentralsekretariates.

### Die Organe und Kommissionen

tagten während der 18 Monate der Berichtsperiode wie folgt:

Abgeordnete	1 Mal	Technische Kommission	— Mal
Zentralvorstand	2 Mal	Rechnungsprüfungskommission	
Geschäftsausschuss	4 Mal	vollzählig	1 Mal
		ständiger Revisor	4 Mal

Zahlreiche Geschäfte des geschäftsleitenden Ausschusses wurden auf schriftlichem oder telephonischem Weg erledigt. Bei der Fünferzahl dieses Organes ist dies ohne weiteres durchführbar. Es hat den Vorteil, dass dringende Geschäfte ohne Verzug erledigt werden können.

Die Mitglieder des Zentralvorstandes wurden ebenfalls in weniger wichtigen aber eiligen Geschäften schriftlich um ihre Meinung befragt.

### Die Zeitschrift «Der Traktor»

geht der Vollendung des 15. Jahrganges entgegen. Wir benützen diesen Anlass, um den aufmerksamen Lesern für das Interesse, das sie unserer Zeitschrift entgegenbringen, zu danken. Oeffentlichen Dank abzustatten möchten wir bei dieser Gelegenheit aber auch der Druckerei Schill & Cie. in Luzern, die den «Traktor» mit grosser Sorgfalt und nicht weniger grossem Können druckt. Die Zusammenarbeit hat sich während der 15 Jahre stets in angenehmer Art und Weise abgewickelt. Die Firma Schill ist auch stets bemüht, uns durch fortwährende Modernisierung der Einrichtungen noch rascher und besser zu bedienen.

Wie in den letzten 3 Jahren wurde die Zeitschrift getrennt in französischer und deutscher Sprache herausgegeben. Sowohl der inneren wie der äusseren Gestaltung schenkte der Ge-

schäftsausschuss volle Aufmerksamkeit. Die Auflagen sind der Mitgliederzahl entsprechend gestiegen und erreichten Ende Juni 1953 folgende Zahlen:

französische Ausgabe	5 800
deutsche Ausgabe	9 900

Die Kollektivabonnemente der nicht angeschlossenen Verbände Genf und Waadt garantieren folgende Abnehmerzahlen:

	1950	1951	1952
Genf	336	354	350
Waadt	2135	2136	3024

Seit einigen Jahren bitten wir die Mitglieder um vermehrte Mitarbeit in der Zeitschrift. Wir sind überzeugt, dass damit z. B. die Rubrik «Praktische Winke» wesentlich interessanter gestaltet werden könnte und unsere Leser davon profitieren würden. Wir erkennen dankbar an, dass es besser geworden ist. Dennoch bitten wir erneut um Mitarbeit aus der Praxis.

#### **Verkehrserziehung der Traktorführer und Erhöhung der Betriebssicherheit.**

Leider erhielten wir im Verlaufe des Herbstes 1952 durch die Tagespresse Kenntnis von einigen schweren Traktorunfällen, die sich bei der Arbeit in Feld und Wald ereigneten. Die Geschäftsleitung hat unverzüglich über die zu ergreifenden Massnahmen beraten und hat das IMA beauftragt, über die Unfallursachen eine Erhebung anzustellen. Das gesamte Material wurde auf kolorierten Lichtbildern festgehalten. Zusammen mit Lichtbildern über Strassenverkehrsunfälle konnte den Sektionen wertvolles Material für Lichtbildervorträge zur Verfügung gestellt werden. Wie bereits erwähnt, wurden die Sektionsvertreter anlässlich von Instruktionsversammlungen in die Materie eingeführt. Vor dem Frühjahrs- und dem Herbstumbruch wurden die Traktorführer im «Traktor» auf die verschiedenen Unfallgefahren aufmerksam gemacht. Vor der Heu- und Getreidernte verbreiteten wir in der gesamten landwirtschaftlichen Fachpresse und im «Traktor» die auf unsere Veranlassung von Landwirtschaftslehrer P. Baumann geschriebenen Artikel «Der Bauer und der Strassenverkehr». In den Artikeln wurden anhand von Bildern die häufigsten Unfallquellen auf der Strasse gezeigt und es wurde an das Verständnis und die Disziplin der landwirtschaftlichen Bevölkerung appelliert.

Für diejenigen Sektionen, welche sich zusammen mit andern am Strassenverkehr interessierten Verbänden und mit den kant. Strassenverkehrsämtern an Ausstellungen über Strassenunfälle beteiligen wollen, haben wir vier bebilderte und beschriftete Pavatexwände erstellen lassen. Eine Serie dieser Wände war Ende April in Freiburg während 2 Wochen an einer Verkehrsausstellung zu sehen. Eine andere Serie macht im Rahmen einer Verkehrserziehungsausstellung die Runde in sämtlichen politischen Aemtern (Bezirken) des Kantons Bern.

Die seit einigen Jahren auf dem Gebiete der Unfallverhütung und Verkehrserziehung unternommenen Anstrengungen unseres Verbandes sind nicht fruchtlos geblieben, wie die nachstehende Aufstellung über die Beteiligung der Landwirtschaftstraktoren an Strassenverkehrsunfällen zeigt:

**Tabelle 8**  
**Beteiligung der Traktoren an Strassenverkehrsunfällen.**

Jahr	Landwirtschaftstraktoren	Industrietaktoren
1946	232 *	—
1947	301 *	—
1948	320 *	—
1949	277 *	—
1950	323 *	—
1951	238	137
1952	287	190

\* inkl. Industrietaktoren.

Das sind 1,5—2 % sämtlicher Landwirtschaftstraktoren. Im Vergleich zu den übrigen Fahrzeugen, ist der obgenannte Anteil tief. Diese Feststellung ist erfreulich. Sie soll uns anspornen, in den Bemühungen um die Verkehrserziehung der Traktorführer nicht nachzulassen.

Unterstützt wurden wir in unsren Anstrengungen wiederum durch die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) in Bern, durch das IMA, in Brugg, sowie durch die Vertragsgesellschaft «Waadt-Unfall», mit ihren 16 General-Agenturen. Für diese wertvolle Mitarbeit danken wir aufrichtig.

#### **Revision des Motorfahrzeuggesetzes (MFG).**

Anfangs Februar 1952 gelangten wir in den Besitz des Vorentwurfes des Eidg. Justiz- und Polizeidepartementes zum Strassenverkehrsgesetz. Der Vorentwurf liess in bezug auf die Sonderstellung der langsamfahrenden Landwirtschaftstraktoren Fragen offen. In der Folge sind einige Vernehmlassungen der Organisationen und Instanzen, wie seinerzeit beim Entwurf des Schweiz. Strassenverkehrsverbandes, für uns negativ ausgefallen. Am 26. Juni 1952 konstituierte sich unter dem Vorsitz von Herrn Bundesrichter Strelbel eine vom Bundesrat eingesetzte Expertenkommission für den Strassenverkehr, welche die Beratungen über den Gesetzesentwurf in zwei Unterkommissionen durchführte. Die auf Grund dieser Beratungen erstellte Neufassung des Vorentwurfes zum Strassenverkehrsgesetz wurde an Plenarsitzungen der genannten Expertenkommission einer nochmaligen Beratung unterzogen.

Der Gedanke, die Sonderstellung des Landwirtschaftstraktors im neuen Gesetz wiederum durch die Formel «Der Bundesrat wird...» zu verankern, musste von den Vertretern der Landwirtschaft, angesichts der herrschenden Stimmung, zum vornehmesten fallen gelassen werden. In den Beratungen der genannten Expertenkommission konnte die Sonderstellung des Landwirtschaftstraktors in den Art. 25 und 61 durch die Formel «Der Bundesrat kann...» aufrechterhalten werden. Endgültig «gerettet» ist die Sonderstellung noch nicht. Der Gesetzesentwurf wird voraussichtlich im Verlaufe des kommenden Jahres dem Bundesrat und nachher den eidg. Räten unterbreitet. Es ist selbstverständlich, dass dabei wiederum Stimmen gegen die Sonderstellung laut werden. Es wird daher Aufgabe des Zentralverbandes sein, die Herren Parlamentarier auf geeignete Art und Weise genügend aufzuklären. Nach wie vor wird die Rettung oder der Verlust der Sonderstellung vor allem — wenn nicht ausschliesslich — vom Benehmen der Traktorführer auf der Strasse abhängen. Je disziplinierter und korrekter sich die Traktorführer benehmen, umso günstiger werden die Aussichten sein.

#### **Nah- und Ueberlandverkehr.**

Nach der Verwerfung der Autotransportordnung (ATO) am 25. Februar 1951 musste der Treuhandverband des Autotransport-Gewerbes (TAG) zusammen mit seinen Mitgliedorganisationen nach Selbsthilfeslösungen Ausschau halten. Am 19. April 1952 wurde die Gemeinschaft für den Ueberlandverkehr (GU) gegründet. Diese Gemeinschaft hat sich in der kurzen Zeit gut bewährt. Selbstverständlich blieben auch ihr Anfangsschwierigkeiten nicht erspart. Als Traktorbesitzer sind wir am Ueberlandverkehr nicht interessiert, weshalb wir uns nicht eingehender mit dieser Materie befassen wollen.

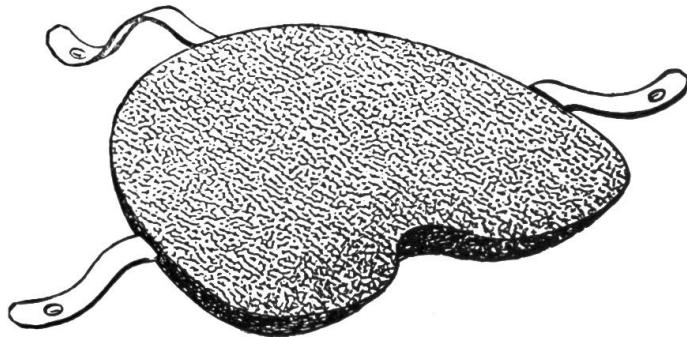
Zur Herbeiführung einer gesunden Ordnung im Nahverkehr ist die Unterzeichnung eines Uebereinkommens zwischen der Arbeitsgemeinschaft von Verbänden mit Werkverkehrs- und Verfrachter-Interessen (mit Sitz in Zürich) und dem Treuhandverband des Autotransport-Gewerbes (TAG, mit Sitz in Bern) vorgesehen. Damit das Uebereinkommen gut spielen kann, befürwortet der TAG die Bildung von regionalen Genossenschaften für Nahverkehr. Unsere Mitglieder, die gewerbsmässige oder gemischtwirtschaftliche Transporte ausführen, tun gut, den Anschluss an die Genossenschaft für Nahverkehr ihrer Gegend nicht zu verpassen.

In diesem Zusammenhang machen wir die Besitzer von Landwirtschaftstraktoren erneut darauf aufmerksam, dass gemäss den Zollvorschriften, den Bestimmungen des Haftpflichtversicherungs-Vertrages, des Motorfahrzeuggesetzes und der kont. Steuerverordnung die Vor-

# **Dunlopillo-Kissen** für Traktoren-Sitze

**erleichtern die harte Landarbeit !**

Dieses unvergleichliche Polster aus Latex-Schaum fängt Stöße und Vibrationen auf und reduziert dadurch die Ermüdung des Lenkers auf ein Minimum.



Eine Erfindung von  
**DUNLOP**

**Preis Fr. 21.—**

Machen Sie einen Versuch ! Sie werden es nicht bereuen !

Befragen Sie Ihren Lieferanten !

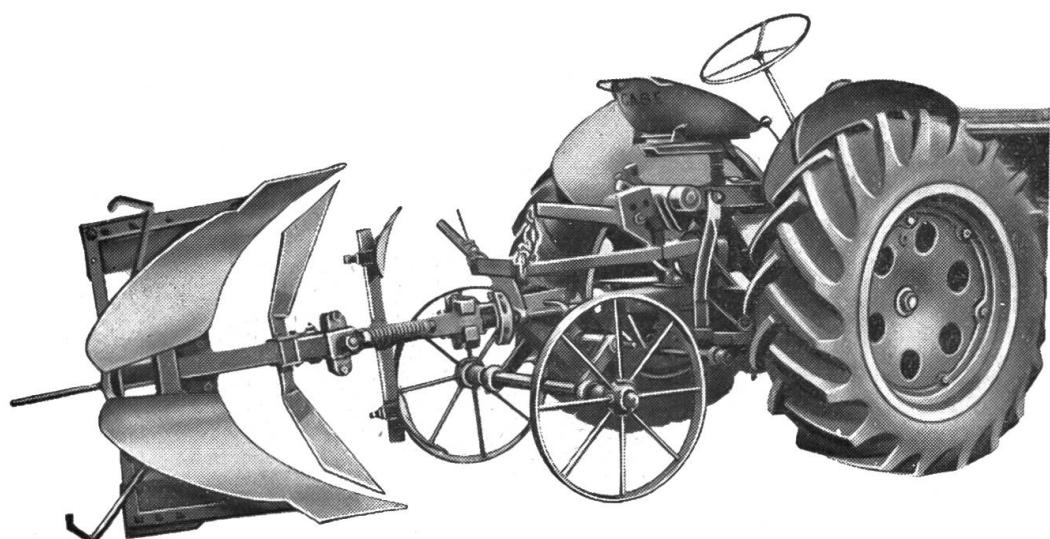
En Gros-Verkauf:

**DUNLOP**

Zürich

## **Wendepflug und Anbauwechselpflüge „ALLAMAND“**

für alle Traktormarken



Spezielles Modell mit Sicherheitsbolzen und Handaufzugs-Hebevorrichtung  
zu vorteilhaftem Preis.

**L. ALLAMAND AG., Maschinenfabrik, BALLENS (Waadt)**

nahme von nicht landwirtschaftlichen (erwerbsmässigen und gemischtwirtschaftlichen) Transporten mit Landwirtschaftstraktoren nach wie vor verboten bleiben. Wer derartige Transporte ausführen will, soll hochverzollte Traktoren und Treibstoffe verwenden, soll eine Haftpflichtversicherung nach MFG eingehen, soll Traktor und Anhänger nach den verschärften Vorschriften für derartige Transporte ausrüsten und soll die Verkehrsgebühr für Industrietraktoren bezahlen.

#### **Reduzierter Benzinzollansatz.**

Die Antwort der Eidg. Oberzolldirektion auf unsere Eingabe vom 22. September 1950, resp. 20. November 1951, ist am 17. Januar 1952 eingetroffen. Sie lautete negativ. In der Folge haben wir eine Besprechung verlangt, die am 14. Oktober 1952 zustande kam. In der Zwischenzeit wurde zusammen mit der Vereinigung der landw. Genossenschaftsverbände der Schweiz und dem Schweiz. Bauernverband das Vertriebsverfahren des niederverzollten Benzins weiter abgeklärt. Das Ergebnis dieser Beratungen wurde anlässlich der Konferenz vom 14. Oktober 1952 erläutert. Die Konferenz nahm einen in jeder Hinsicht unbefriedigenden Verlauf. Der leitende Ausschuss des Schweizerischen Bauernverbandes richtete daher bereits am 18. Oktober 1952 eine weitere Eingabe an das Eidg. Finanz- und Zolldepartement. Die von Herrn Bundesrat Weber unterzeichnete Antwort traf am 18. November 1952 ein. Auch sie war negativ. In der Zwischenzeit beschäftigten sich Geschäftsausschuss und ein Spezialausschuss erneut mit der Angelegenheit. Es kann selbstverständlich nicht einfach wieder eine Eingabe eingereicht werden. Der nächste und hoffentlich letzte Vorstoss bedarf einer gründlichen Vorbereitung. Vorderhand protestieren wir erneut gegen die krasse Ungerechtigkeit, dass der Bauer zur Bearbeitung seiner Scholle Treibstoff- resp. Strassenbausteuer bezahlen muss.

#### **Die militärische Belegung der Landwirtschaftstraktoren**

befriedigt noch immer nicht. Die verlangte Koordinierung der Stelle, die Pferde requirierte und der Stelle, die Traktoren mit einem Stellungsbefehl belegt, ist noch nicht zustande gekommen. Wir müssen nach wie vor die Forderung aufrecht erhalten, dass im Mobilmachungsfalle jeder Gemeinde genügend Traktoren und Pferde belassen werden, um die notwendigen landwirtschaftlichen Arbeiten bewältigen zu können. Traktoren, die lediglich zur Verfügung der Zeughäuser gehalten werden, sollten nach beendeter Mobilmachung der betreffenden Einheiten nicht unnötig zurückbehalten werden.

#### **Die Normung der Traktoren und Landmaschinen**

beginnt langsam Wirklichkeit zu werden. Mit Befriedigung haben wir zur Kenntnis genommen, dass anfangs Oktober 1952 in Paris, anlässlich der 2. Sitzung des Komitees ISO / TC 22 T (International Organization for Standardization) grundlegende Beschlüsse in bezug auf die Zapfwelle, die Anhängeschiene, die Traktorspurweite, die Riemenscheibe, sowie die Bedienung und Lenkung gefasst wurden. Beschlüsse über die Radbefestigung, die Anhängevorrichtung, die Hebevorrichtung, die Sicherheitsvorrichtungen für die Zapfwelle und die Traktorprüfungen sind in Vorbereitung.

#### **Die Zusammenarbeit mit andern Organisationen**

blieb erfreulich und erspriesslich. Es seien besonders die guten Beziehungen zu folgenden Organisationen erwähnt.

Schweiz. Bauernverband, Brugg

Vereinigung der landw. Genossenschaftsverbände der Schweiz, Winterthur

Schweiz. Institut für Landmaschinenwesen und Landarbeitstechnik (IMA), Brugg

Schweiz. Landmaschinen-Verband, Bern

Schweiz. Arbeitsgemeinschaft für Bergbauern (SAB), Brugg  
Schweiz. Vereinigung für Innenkolonisation (SVIL), Zürich  
Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU), Bern  
Schweiz. Straßenverkehrsverband (FRS), Bern  
Schweiz. Treuhandverband des Autotransport-Gewerbes (TAG), Bern  
Touring-Club der Schweiz (TCS), Genf  
Autogewerbe-Verband der Schweiz (AGVS), Bern.

Allen Vertretern dieser Organisationen sprechen wir für ihre wertvolle Mitarbeit und das Verständnis, das sie gegenüber der bäuerlichen Mechanisierung und Motorisierung an den Tag legen, den aufrichtigen Dank aus.

Besonders erfreulich ist das Einvernehmen mit dem Schweiz. Institut für Landmaschinenwesen und Landarbeitstechnik, in Brugg. Weil wir von der Notwendigkeit und Nützlichkeit dieses Institutes überzeugt sind, tun wir alles, um ihm über die finanziellen Anfangsschwierigkeiten hinwegzuhelfen. So haben wir die Nr. 11/52 des «Traktor» der Tätigkeit des IMA gewidmet und dabei gezeigt, dass die ausländischen Staaten für ähnliche Institute jährlich mehrere Millionen Franken aufbringen und nicht nur Fr. 7000.—, wie dies in der Schweiz der Fall ist. Während in den Nachbarländern der Anteil des Staates in die Millionen geht, unterhalten in der Schweiz zur Hauptsache die landwirtschaftlichen Organisationen das IMA. Nebst einer Hilfsaktion, die wir durch die Vermittlung des «Traktor» einleiteten und die den ansehnlichen Betrag von Fr. 678.50 einbrachte, erhöhten wir den Jahresbeitrag für das Jahr 1953 von Fr. 1000.— auf Fr. 3000.—. Gleichzeitig forderten wir am 15. Januar 1953 die Mitgliederorganisationen des IMA auf, den Beitrag um 25 % zu erhöhen. Dieser Appell ist nicht ungehört verklungen. Zahlenmäßig werden wir den Erfolg erst im nächsten Bericht festhalten können. Allen, die unsere Bemühungen für eine genügende Finanzierung des IMA unterstützen, danken wir aufrichtig.

#### **Ein Wort der Anerkennung und des Dankes**

richten wir zum Schluss an jedes einzelne Mitglied, das uns im Verlaufe der Berichtsperiode die Treue gehalten oder sich unsrern Reihen angeschlossen hat. Nicht unerwähnt lassen wollen wir die nicht immer angenehme Aufgabe der Präsidenten, Geschäftsführer und Vorstände der Sektionen. Allen danken wir aufrichtig und empfehlen uns ihrer weiteren loyalen Mitarbeit.

Areuse und Brugg, im Oktober 1953.

SCHWEIZERISCHER TRAKTORVERBAND

Der Präsident: E. Schwaar

Der Geschäftsführer: R. Piller

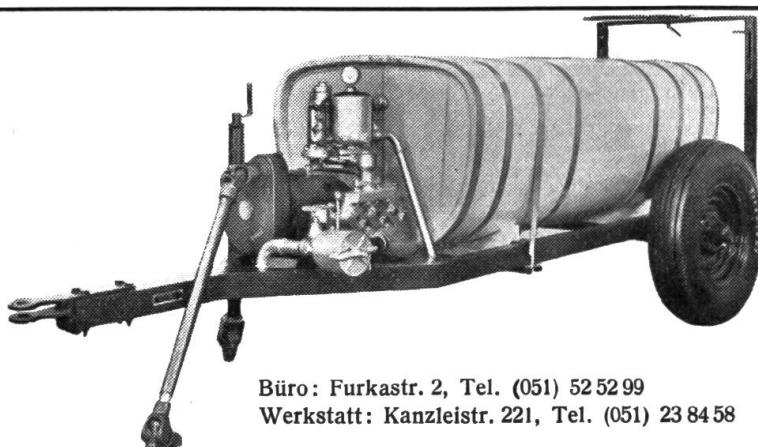
#### **Traktor-Anhänger für Zapfwellenantrieb**

mit starrer  
oder verstellbarer Achse

#### **Hochdruckspritze „ROYAL“**

bis 100 lit/min. u. 60 atü  
mit schwenkbarem Getriebegehäuse, Panzerporzelanzylinern und vollautom. Oeldruckschmierung

**Paul Forrer, Zürich**



Büro: Furkastr. 2, Tel. (051) 52 52 99  
Werkstatt: Kanzleistr. 221, Tel. (051) 23 84 58