

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

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 17 (1955)

Heft: 2

Rubrik: Tätigkeitsbericht

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: 25.01.2026

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

Tätigkeitsbericht

des Schweizerischen Traktorverbandes, für die Zeit vom 1. Juli 1953 bis zum 30. Juni 1954.

Allgemeines

Laut Angaben der Abteilung für Heeresmotorisierung waren Ende September 1953 in der Schweiz 24 104 Landwirtschaftstraktoren in Betrieb, das sind 2 258 mehr als im gleichen Zeitpunkt des Jahres 1952. Auf den genannten Totalbestand entfallen 18 186 Markentraktoren und 5 918 Autotraktoren. Den grössten Zuwachs, im Vergleich zum Vorjahr, verzeichnen die Kantone Zürich (324), Schaffhausen (253), Aargau (241), Solothurn (209), Freiburg (194), Bern (177), St. Gallen (174) und Thurgau (172).

Interessant ist die Zusammenstellung nach dem Baujahr. Es ist das erste Mal, dass wir einer Statistik über das Alter der Traktoren begegnen. Vom heutigen Gesamtbestand sind 1 114 Traktoren 30jährig und älter. Das stellt den Herstellern und Besitzern kein schlechtes Zeugnis aus.

Die folgenden Tabellen vermitteln weitere Angaben über den Traktorenbestand per 30. September 1953:

Tabelle 1

Landwirtschaftstraktoren am 30. September 1953 nach Kantonen

Die Zahlen in Klammern beziehen sich auf das Vorjahr

Kantone	Bestand		Zuwachs
Aargau	2461	(2200)	261
Appenzell A. Rh.	28	(26)	2
Appenzell I. Rh.	6	(9)	— 3
Baselland	426	(404)	22
Basel-Stadt	24	(23)	1
Bern	4171	(3994)	177
Freiburg	1272	(1078)	194
Genf	744	(700)	44
Glarus	59	(51)	8
Graubünden	145	(128)	17
Luzern	625	(602)	23
Neuenburg	474	(363)	111
Nidwalden	112	(104)	8
Obwalden	67	(50)	17
Solothurn	1151	(942)	209
Schaffhausen	746	(493)	253
Schwyz	308	(275)	33
St. Gallen	1230	(1056)	174
Tessin	161	(161)*	—
Thurgau	2038	(1866)	172
Uri	23	(21)	2
Waadt	2897	(2820)**	77
Wallis	778	(644)	134
Zürich	4132	(3808)	324
Zug	151	(133)	18
Total	24229	(21951)	2258

** Mangels Angaben konnte der Traktorenbestand des Kantons Waadt im Jahre 1953 nicht angeführt werden.

* Gemäss Erhebung vom 30. September 1951.

Tabelle 2**Landwirtschaftstraktoren am 30. September 1953, nach Treibstoffarten**

Treibstoff		
Petrol, White-Spirit	11700	(10672)
Benzin	7936	(7071)
Dieselöl	4311	(3767)
Holzgas	149	(294)
Uebrige	8	(167)
Total	24104	(21971)

Tabelle 3**Landwirtschaftstraktoren am 30. September 1953, nach Steuer-PS**

Steuer-PS	Anzahl Traktoren	Steuer-PS	Anzahl Traktoren
bis 5,4	1837	15,5—20,4	7279
5,5—10,4	7052	20,5 u. mehr	2366
10,5—15,4	5580		

Tabelle 4**Landwirtschaftstraktoren am 30. September 1953, nach Herstellungsländern**

Schweiz	12 767	(11 091)
Deutschland	992	(770)
Frankreich	1 194	(1 177)
Grossbritannien	2 374	(2 341)
Italien	863	(858)
Oesterreich	324	(291)
U.S.A.	5 472	(5 230)
Uebrige Länder	118	(213)
Total	24 104	(21 971)

Tabelle 5**In den letzten 8 Jahren eingeführte Traktoren, nach Einfuhrländern**

Einfuhrländer	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953
Deutschland	—	—	—	—	84	173	171	222
Frankreich	—	—	—	—	35	73	33	45
Grossbritannien	135	293	333	189	212	267	145	154
Oesterreich	—	—	—	25	48	30	46	41
U.S.A.	99	263	673	454	340	203	211	197
Uebrige Länder	—	2	17	61	59	29	14	7
Total	234	558	1023	729	778	775	620	666

Tabelle 6**Landwirtschaftstraktoren am 30. September 1953, nach Herstellungsjahr**

Herstellungsjahr	Anzahl	Herstellungsjahr	Anzahl
1953	1 062	1946/47	2 109
1952	2 133	1940-45	1 776
1951	2 040	1935-39	2 262
1950	2 072	1930-34	3 339
1949	1 584	1925-29	2 709
1948	1 904	1924 u. ältere	1 114

Der Mitgliederbestand

hatte wiederum einen erfreulichen Zuwachs zu verzeichnen. Die Sektionen haben insgesamt 3 229 Mitglieder geworben. Nach Abzug der 226 Austritte, macht das einen Nettozuwachs von 2 971 Einheiten. Den grössten Anteil an diesem Zuwachs haben die Sektionen Zürich, Aargau und Bern. Besonders gefreut hat uns der Zuwachs von 347 Mitgliedern aus dem Kanton Genf, der auf die Rückkehr des Traktorenverbandes Genf zum Zentralverband zurückzuführen ist. Dieser Beschluss, den wir mit grosser Genugtuung zur Kenntnis genommen haben, kam einstimmig und oppositionslos an der Generalversammlung vom 4. Februar 1954 zustande. Für ihre loyale Einstellung danken wir den Traktorenhaltern des Kantons Genf aufrichtig. Ein besonderes Wort der Anerkennung und des Dankes verdienen in diesem Zusammenhang die HH. J. Dethurens und G. Pottu. Allen, die sich draussen bei den Sektionen um die Mitgliederwerbung verdient gemacht haben, sprechen wir den aufrichtigen Dank aus. Die nachfolgende Aufstellung zeigt, wie die einzelnen Sektionen per 30. Juni 1954 am Mitgliederbestand und -zuwachs beteiligt sind:

Tabelle 7

Mitgliederbestand in den einzelnen Sektionen

Sektion	1951	1952	1953/54	Veränderung im Vergleich z. Vorjahr
Aargau	940	1 056	1 470	414
Beide Basel	375	377	377	—
Bern	1 249	1 542	2 173	631
Berner Jura	76	78	101	23
Direkt-Mitglieder	17	16	14	— 2
Fribourg	402	742	1 118	376
Genève	—	—	367	367
Graubünden	25	31	32	1
Luzern (inkl. Zug)	579	586	628	42
Neuchâtel	106	106	168	62
Solothurn	285	306	343	37
Schaffhausen	391	406	500	94
Schwyz	139	136	104	— 32
St. Gallen	389	409	538	129
Thurgau	663	887	910	23
Tessin	139	159	134	— 25
Wallis	77	106	102	— 4
Zürich	1 970	2 062	3 155	1 093
Total	7 822	9 005	12 234	+ 3 229

Das Verhältnis der Sektionen zum Zentralverband

ist ein überaus erfreuliches. Jeder Sektionsvorstand ist nach wie vor vom festen Willen zur erspriesslichen Zusammenarbeit beseelt. Solange diese erfreuliche Einstellung und Zusammenarbeit andauert, ist uns um die Zukunft und Durchschlagskraft des Schweiz. Traktorverbandes nicht bange. Die leitenden Organe des Zentralverbandes, die sich bekanntlich aus Sektionsvertretern zusammensetzen, wissen, dass die schweizerische Organisation ohne Sektionen nicht bestehen kann, und die Sektionsvorstände ihrerseits sind sich bewusst, dass sich auf gesamtschweizerischem Gebiet zahlreiche Aufgaben stellen, die nur eine Dachorganisation erfüllen kann.

Nach der bereits erwähnten Rückkehr des Traktorverbandes Genf zählt die Familie der Sektionen 17 Angehörige. Wir sind überzeugt, dass der Traktorverband Waadt nunmehr bald dem Beispiel Genf folgen wird.

Die durch die Sektionen durchgeführten Veranstaltungen

waren wiederum zahlreich und wiesen einen guten Besuch auf. Das Hauptgewicht der Tätigkeit in den Sektionen war nebst den Kursen über Verkehrserziehung und Unfallverhütung, auf die Kurse über Motorenkenntnis und Motorenentstörung verlagert. Besonders viele Kurse dieser Art führten die Sektionen Aargau und Fribourg durch, währenddem die Sektion Zürich seinen Mitgliedern in über dreissig Lichtbildervorträgen wertvolle Hinweise über das Verhalten im Strassenverkehr und über Unfallverhütung auf dem Felde vermittelte. Besonders reger war auf diesem letztgenannten Gebiet auch die Sektion Aargau. In der Sektion Zürich verdienen diesbezüglich mit dem nimmermüden Präsidenten besondere Anerkennung die HH. Karl Sax, Generalagent der «Waadt-Unfall», und W. Würzler, Beamter beim Kant. Strassenverkehrsamt. Für ihre vielen Abendvorträge, die sie nach der aufreibenden Tagesarbeit hielten, danken wir ihnen aufrichtig.

Tabelle 8

Veranstaltungen der Sektionen

Sektionen	T. K.		V. A.		D.		Exk.		Reg. u. Hauptvers.		Total	
	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.
Aargau	13	251	19	727					20	850	52	1828
Beider Basel					2	80			1	71	3	151
Bern	14	782	8	464	5	258			1	350	28	1854
Berner Jura									1	20	1	20
Freiburg	12	234	12	350					1	310	25	894
Genf					1	500					1	500
Graubünden	8	89									8	89
Luzern			1	5	1	35	1	65	2	74	5	179
Neuenburg			4	183					1	47	5	230
St. Gallen	4	200	3	80	1	250			1	110	9	640
Schaffhausen	3	56	1	44			2	468	1	250	7	818
Schwyz							1	53	2	76	3	129
Solothurn			2	260	2	90			2	35	6	385
Tessin									2	40	2	40
Thurgau			3	113					2	350	5	463
Wallis			1	63					1	63	2	126
Zürich	6	64	39	2951			1	44	34	2900	80	5959
Total	60	1676	93	5240	12	1213	5	630	72	5546	242	14305

TK = Techn. Kurse; VA = Verkehrsausbildung; D = Demonstration; Exk. = Exkursionen; Reg. und Hauptvers. = Regional- und Hauptversammlungen; Anz. = Anzahl; Teiln. = Teilnehmer.

Nebst der regen Kurstätigkeit gelangten in einigen Sektionen ebenfalls Demonstrationen über das Traktorpflügen, über Traktor- und Geräteneuerungen, sowie über das Arbeiten mit Bindemähern zur Durchführung.

So überraschte die junge Sektion Genf im Frühjahr 1954 mit einer gut organisierten 2tägigen Vorführung von Traktoren und Traktoranbaugeräten. Nicht unerwähnt lassen möchten wir die drei Leistungsprüfungen der Sektion Thurgau vom Herbst 1953, aber auch die übrigen nicht namentlich angeführten Sektionen waren nicht untätig. Um allen gerecht zu werden, veröffentlichen wir daher in Tabelle 8 die Anzahl und die Art der Veranstaltungen der Sektionen. Allen, die an dieser sehr regen Tätigkeit beteiligt waren, danken wir für ihre Bemühungen bestens. Die HH. Sektionsgeschäftsführer werden durch diese Veranstaltungen besonders belastet, darum seien ihre Bemühungen eigens erwähnt und gewürdigt.

Die Veranstaltungen des Zentralverbandes

waren im Berichtsjahr nicht besonders zahlreich. Wir können lediglich eine Instruktion-demonstration über den Vielzwecktraktor erwähnen. Die ursprünglich auf Anfang Juni vor-

gesehene Demonstration musste wegen der Verzögerung der Heuernte und wegen der schlechten Witterung zwei Mal verschoben werden und konnte endlich am 31. August 1954 durchgeführt werden. Da die administrativen und organisatorischen Arbeiten zur Hauptsache in das Berichtsjahr fallen, bildet die Demonstration Gegenstand dieses Berichtes. Der Zweck der Vorführung war folgender:

- 1) Förderung der vielseitigen Verwendungsmöglichkeit des Landwirtschaftstraktors, um die Traktorhaltung wirtschaftlicher gestalten zu können.
- 2) Orientierung der Kursleiter und Mitarbeiter unserer Sektionen über die vielseitige Verwendungsmöglichkeit der bereits vorhandenen Vielzwecktraktoren, sowie über die Anforderungen, die man an diese Traktoren stellt.
- 3) Die Sektionen anregen, ähnliche Demonstrationen durchzuführen.

Mit der technischen Leitung hatten wir das Schweiz. Institut für Landmaschinenwesen und Landarbeitstechnik (IMA) beauftragt. Wir danken ihm, besonders Herrn Geschäftsführer Hefti, für die Uebernahme dieser sicher nicht leichten Aufgabe.

Der vorgesehene Instruktionskurs über den jährlichen Traktorunterhalt musste wegen der Durchführung von Versuchen, worüber im folgenden Abschnitt die Rede ist, auf den Monat November 1954 verschoben werden.

Fahrversuche mit Alkohol

Wie wir in der Nummer 1/54 des «Traktor» kurz berichteten, ist jemand auf die Idee gekommen, unter anderem auch die Verwendung der in Ems produzierten Aethyl- und Methylalkoholen in landw. Traktoren näher zu untersuchen. Dabei stand zum vorneherein fest, dass es sich nicht um die Beimischung von Inlandtreibstoff zu Traktorenpetrol und White-Spirit handeln konnte, sondern um den ausschliesslichen Betrieb der Traktormotoren mit den genannten Alkoholen. Die Schweiz. Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe hat Ende 1953 im Einvernehmen mit den zuständigen Bundesbehörden die eidg. Materialprüfungsanstalt (EMPA) in Zürich beauftragt, so rasch wie möglich Prüfstandversuche durchzuführen. Diese fanden in der Zeit vom 12.1 bis 6.3.1954 auf einem Motorenprüfstand des eidg. Flugzeugwerkes in Emmen statt. Es wurden vier Motoren gebremst und zwar je mit Petrol, reinem Aethyl-Alkohol, reinem Methyl-Alkohol und Methyl-Aethyl-Gemisch (3 : 2). Diese Bremsstandversuche haben u. a. folgendes gezeigt:

- Start mit Hilfstreibstoff (50 % Benzin, 50 % Alkohol) und bei grosser Kälte gut möglich;
- Vorwärmezeit kann wesentlich abgekürzt werden, ohne dass eine Oelverdünnung eintritt;
- Motorleistung (bei einem gewissen Mehrverbrauch) gleich wie beim Betrieb mit Petrol;
- Saubere Verbrennung, keine Russbildung;
- Ruhiger Lauf, infolge der hohen Klopfestigkeit des Treibstoffes.

In der Folge, d. h. ab Ende April 1954, wurden auf unser Verlangen praktische Fahrversuche auf Landwirtschaftsbetrieben durchgeführt. Mit der technischen und administrativen Leitung wurde unser Verband betraut. Wir bildeten 4 Versuchszentren mit je einem Leiter, nämlich:

Versuchszentrum	Anzahl Traktoren	Leiter
Zürich/Strickhof	9	H. Fritschi, Zürich
Brugg	5	P. Signer, Brugg
Thusis	3	G. C. Frizzoni
Marcelin-sur-Morges	3	R. Gobalet, Morges

Bis zum Zeitpunkt, da dieser Bericht geschrieben wird, haben die praktischen Fahrversuche die Ergebnisse der Bremsstandversuche bestätigt. Es scheint, dass der Mehrverbrauch an Treibstoff in der Praxis durchschnittlich 70-75 % (!) ausmacht. Im übrigen wird der Alkohol (Aethyl/Methyl 3 : 2) von den Versuchsbetrieben günstig beurteilt. Der ruhige Lauf des Motors (Klopfestigkeit) und das Nichtverrussen der Zündkerzen werden bei der Beurteilung besonders hervorgehoben.

Die praktischen Versuche werden voraussichtlich bis Ende November 1954 dauern, dann werden evtl. die wirtschaftlichen Verhandlungen einsetzen, d. h. die Verhandlungen über die Preisfrage. Für die Versuche wird der Alkohol zu 15 Rp. je Liter abgegeben.

Wir sind den zuständigen Bundesbehörden, dem Schweiz. Strassenverkehrsverband und der Schweiz. Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe zu Dank verpflichtet, dass sie der Durchführung der praktischen Fahrversuche zugestimmt haben.

Das Auskunfts- und Beratungswesen

Die Möglichkeit, sich auf unserem Sekretariat beraten zu lassen, wird immer reger benutzt. Auskünfte allgemeiner oder rechtlicher Natur erteilen wir selber, das Maschinenberatungswesen haben wir bekanntlich an das IMA delegiert. Wir sind dem Institut dafür dankbar. Die Expertisen, das Garantie- und Reparaturwesen betreffend, besorgt Hr. Werkführer H. Fritschi, Zürich, zu unserer vollen Zufriedenheit. Seine grossen Fachkenntnisse sind uns, resp. unsern Mitgliedern, schon in manchem Streitfall zugute gekommen. Hr. Fritschi verdient für seine aufopfernde Arbeit öffentliche Anerkennung.

Treibstoff- und Oelanalysen

Die Möglichkeit, Treibstoffe und Oele bei der EMPA unentgeltlich auf ihre Qualität prüfen zu lassen, wird von den Mitgliedern geschätzt und immer häufiger benützt. Es hat sich gezeigt, dass besonders die Qualität des White-Spirit oft zu Beanstandungen Anlass gibt.

Das Abkommen mit der «Waadt-Unfall»

hat wegen des 10%igen Rabattes vielen Mitgliedern namhafte Reduktionen auf dem Gebiet der Unfallversicherungsprämien gebracht. Dem Zentralverband bedeutet die vertragliche Provision eine willkommene Einnahme zur Finanzierung unserer Bemühungen zur Hebung der Verkehrssicherheit. Wir sprechen der Direktion der «Waadt-Unfall» für ihr Entgegenkommen unsern besten Dank aus.

Die Organe und Kommissionen

tagten während des Berichtsjahres wie folgt:

Abgeordnete	1 Mal	Techn. Kommission	2 Mal
Zentralvorstand	1 Mal	Rechnungsprüfungskommission	
Geschäftsausschuss	2 Mal	vollzählig	1 Mal
		ständiger Revisor	3 Mal

Die Zeitschrift «Der Traktor» / «Le Tracteur»

erschien regelmässig monatlich in zwei sprachlich getrennten Ausgaben. Der Geschäftsausschuss schenkte der inneren und äusseren Gestaltung wie in früheren Jahren volle Aufmerksamkeit. Die Auflagen sind der Mitgliederzahl entsprechend gestiegen und erreichten Ende Juni 1954 folgende Zahlen:

französische Ausgabe	6 000
deutsche Ausgabe	12 300

Das Kollektivabonnement des nicht angeschlossenen Traktorverbandes Waadt garantierte 2 945 Abnehmer.

Der mit Herrn E. A. H o f m a n n, industrielle Werbung in Steinmaur/Zch., abgeschlossene Inseratenacquisitionsvertrag hat sich als günstig erwiesen. Der Textteil konnte der grösseren Anzahl Inseratenseiten entsprechend in einigen Nummern wesentlich ausgedehnt werden. Herrn Hofmann danken wir für seinen vollen Einsatz bestens.

Die Mitarbeit von seiten der Leser hält erfreulicherweise an. In Anbetracht der verhältnismässig hohen Auflage dürfte sie aber noch reger sein. Wir rufen unseren Mitgliedern daher in Erinnerung, dass wir für jede Anregung und jeden praktischen Hinweis dankbar sind. Wir können unsere Zeitschrift nur dann für jedermann lehrreich gestalten, wenn uns die Praktiker nicht im Stiche lassen. Unser Ziel ist, aus der Praxis für die Praxis zu schreiben.

Verkehrserziehung der Traktorführer und Erhöhung der Betriebssicherheit

Unsere Bemühungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit gingen im Berichtsjahr weiter. Nebst den bereits erwähnten zahlreichen Lichtbildervorträgen der Sektionen Zürich, Aargau und Freiburg, führten — wie dies aus der Tabelle 8 hervorgeht — auch andere Sektionen Veranstaltungen zur Hebung der Betriebssicherheit durch. In der Verbandszeitschrift widmeten wir in jeder Nummer mehrere Seiten der Verkehrserziehung und Unfallverhütung.

Dieser intensiven Tätigkeit sämtlicher Sektionen und der Zentralorganisation dürfte es zuzuschreiben sein, dass (wie dies Tabelle 9 zeigt), die Anzahl der an Strassenunfällen beteiligten Landwirtschaftstraktoren trotz der rapiden Zunahme des Taktorenbestandes nicht wesentlich grösser geworden ist. Das Bewusstsein, durch unsere Tätigkeit Menschenleben gerettet zu haben, soll uns anspornen, in unseren Bemühungen nicht nachzulassen. Um auf diesem Gebiet einen vollen Erfolg zu erzielen, bedarf es aber der Mitarbeit eines jeden Traktorhalters und -führers. Es darf nicht mehr vorkommen, dass man beispielsweise noch Anhänger ohne Rückstrahler antrifft oder dass Jugendliche unter 15 Jahren auf verkehrsreichen Strassen oder gar in der Stadt am Steuer sitzen. Im Berichtsjahr haben drei Unfälle, die sich mit jugendlichen Traktorführern zugetragen haben, die Öffentlichkeit stark erregt. Sie bedeuten keine Werbung zur Erhaltung der Sonderstellung im neuen Strassenverkehrsgesetz.

Tabelle 9

Beteiligung der Traktoren an Strassenverkehrsunfällen			
Jahr	1946	Landwirtschaftstraktoren	232*
	1947		301*
	1948		320*
	1949		277*
	1950		323*
	1951		238
	1952		287
	1953		297

* inkl. Industrietraktoren

Revision des Motorfahrzeuggesetzes (MFG)

Am 7. und 8. September 1953 fand die letzte Sitzung der vom Bundesrat eingesetzten Expertenkommission für das neue Strassenverkehrsgesetz statt. Es ist uns gelungen, eine Sonderstellung hinsichtlich der Zulassung der Landwirtschaftstraktoren und ihrer Führer zum Verkehr, sowie hinsichtlich der Haftpflichtversicherung zu erwirken. Die Fassung des Entwurfes, die Ende April 1954 erschien, sieht die beiden genannten Ausnahmen ebenfalls vor.

An den Sitzungen der genannten Expertenkommission waren die Bedenken für eine Sonderstellung gross. Wenn noch Aussichten für die genannte Sonderstellung bestehen, so haben wir dies der Beschränkung der Geschwindigkeit 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.

Reduzierter Benzinzollansatz

Nachdem unsere Bemühungen um die Erwirkung eines reduzierten Benzinzollansatzes auf mehr als 20 Jahre zurückgehen, dürfte es selbst einen Aussenstehenden nicht mehr verwundern, dass uns der Geduldsfaden ausgeht. Wir haben daher in der Nr. 11/53 und 3/54 des «Traktor» einer etwas heftigen persönlichen Einsendung den Platz nicht verwehrt. Mit dem Einsender sind wir nach wie vor der Meinung, **dass es eine Ungerechtigkeit ist, dass der Bauer selbst zur Bearbeitung seiner Scholle auf dem Benzin eine Steuer bezahlen muss, die zur Finanzierung des Strassenbaues und -unterhaltes dient.**

Am 20. März 1954 richteten wir an den neuen Chef des Eidg. Finanz- und Zolldepartementes, Herrn Bundesrat Dr. Streuli, ein Schreiben, worin wir ihn auf unsere langjährigen Bemühungen und Enttäuschungen aufmerksam machten. Seine Antwort ging uns am 15. April 1954 zu. Sie lautete negativ und war im gleichen Stil geschrieben wie die vielen übrigen Absagen. Wir haben sie in der Nr. 6/54 des «Traktor» abgedruckt. Am 13. September 1954 besprachen wir uns hierüber mit Herrn Dir. Dr. Jaggi, vom Schweiz. Bauernverband. Er ist mit uns der Ansicht, dass das berechnete Postulat der Landwirtschaft nicht abgeschrieben werden soll. Hr. Dir. Jaggi erachtet den Zeitpunkt für einen weiteren Vorstoss für ungünstig. Nach seinem Dafürhalten sollte unsere Forderung anlässlich der sich gegenwärtig im Gang befindlichen Revision des Generalzolltarifes angebracht werden. Der Schweiz. Bauernsekretär hat sich in verdankenswerter Weise bereit erklärt, unsere Begehren bei der Tarifrevisions-Kommission anzumelden.

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. Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe (SGSM), Bern;
Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU), Bern;
Schweiz. Landmaschinen-Verband, Bern;
Schweiz. Arbeitsgemeinschaft für Bergbauern (SAB), Brugg;
Schweiz. Vereinigung für Innenkolonisation (SVIL), Zürich;
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.

Dem 30. Verbandsjubiläum entgegen

Am 16. Dezember 1954 werden es 30 Jahre her sein, dass der Schweizerische Traktorverband aus der Not der Zeit heraus von praktischen Landwirten und Traktorbesitzern gegründet wurde. Wir hoffen, dass diejenigen Gründermitglieder, die heute noch am Leben sind, den Eindruck haben, die Organisation sei nicht von ihrem ursprünglichen Zweck abgewichen.

Ein Wort des Dankes

richten wir zum Schluss an jedes einzelne Mitglied, das uns im Verlaufe des abgeschlossenen Geschäftsjahres die Treue gehalten oder sich unsern Reihen angeschlossen hat. Ein besonderes Wort des Dankes richten wir an die HH. Vorstandsmitglieder, Präsidenten und Geschäftsführer unserer Sektionen für ihre unermüdliche und wertvolle Mitarbeit. Beim guten Geist, der heute im Schweizerischen Traktorverband und seinen 17 Sektionen herrscht, schreiten wir mit Zuversicht ins 4. Jahrzehnt.

Areuse und Brugg, im August 1954.

SCHWEIZERISCHER TRAKTORVERBAND

Der Präsident: E. Schwaar

Der Geschäftsführer: R. Piller.

An unsere geschätzten Inserenten!

Um eine prompte Erscheinungsweise vom DER TRAKTOR und LE TRACTEUR einhalten zu können, bitten wir Sie höflich, folgendes beachten zu wollen:

Inseratenschluß

DER TRAKTOR jeweils am 15. des Vormonats;

LE TRACTEUR jeweils am 1. des Monats;

Für Ihre Kenntnisnahme danken wir Ihnen sehr. Die Inseratenverwaltung.

Schützen Sie sich mit einem
Schawalder-Leicht-Verdeck oder
mit einer Schawalder-Halb-Kabine

A. Schawalder, Amriswil TG
Leicht-Verdecke, Telefon (071) 6 75 07



werbet

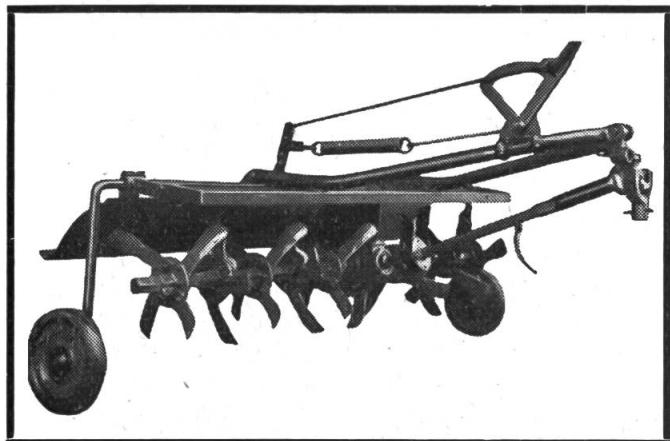
Mitglieder!

**Sichern Sie sich jetzt noch
eine unentbehrliche**

Früh - Motorhacke

Die breite Universal-Hacke Typ R 15 zum Eggen, Strauchen, Kultivieren, für den Zwischenfruchtbau, saattfertig hacken ohne zu pflügen. Beste Resultate aller Arbeiten — jeder Besitzer eine Referenz • Motoreggen für seitlichen Anbau für die meisten Traktoren-Typen lieferbar.

J. Früh Münchwilen/TG
Maschinen- und Fahrzeugbau
Telephon (073) 6 24 33



**Z
O
B**

Senden Sie mir Ihren Prospekt über die Motoregge hinten/seitlich zu Traktor-Marke

Name

Adresse

Bitte ausschneiden und in offenem Umschlag einsenden an J. Früh, Maschinenbau, Münchwilen/Thurgau
