

**Zeitschrift:** Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift

**Herausgeber:** Schweizerischer Verband für Landtechnik

**Band:** 19 (1957)

**Heft:** 5

**Rubrik:** Tätigkeitsbericht des Schweizerischen Traktorverbandes für die Zeit vom 1. Juli 1955 bis 30. Juni 1956 [Schluss]

### **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:** 18.01.2026

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

## 12. Dem neuen Strassenverkehrsgesetz entgegen

Von dem Ende Juni 1955 erschienenen Entwurf des Bundesrates zum neuen Strassenverkehrsgesetz wurden an der vergangenen Juni-Session vom Nationalrat die ersten zwölf Artikel durchberaten. Der erste der beiden Artikel (24 und 82), die den Traktorbesitzer besonders interessieren, wird somit voraussichtlich an der Septembersession an die Reihe kommen. Wir sehen nicht ein, wieso bei der heutigen Formulierung des Artikels die Sonderstellung der Landwirtschaftstraktoren nicht beibehalten werden könnte. Der Bundesrat kann ja bei jeder Gelegenheit darauf zurückkommen und die Sonderstellung aufheben. Es wird daher Sache unserer Organisation und unserer Mitglieder sein, durch zweckmässige Massnahmen und vor allem durch ein rücksichtsvolles Benehmen auf der Strasse, dafür besorgt zu sein, dass die Sonderstellung nicht aufgehoben werden muss.

## 13. Reduzierter Benzinanzahlansatz

Wie bekannt ist, hat die 29. Abgeordnetenversammlung vom 26. November 1955, auf Antrag von Hrn. Marmy, Präsident der Sektion Freiburg beschlossen, erneut in den eidg. Räten die Schaffung eines landwirtschaftlichen Benzins zu postulieren. Während der Märzsession hat Hr. Nationalrat Henri Gendre, Mitglied der Sektion Freiburg, ein Postulat eingereicht, das wir in der Nr. 9/56 unserer Zeitschrift veröffentlichen werden. Nachdem Hr. Alt-Bundesrat Dr. Max Weber hinsichtlich der Senkung der Produktionskosten eine durchwegs positive Stellung eingenommen hat, dürfte erwartet werden, dass es endlich auch in den zuständigen Amtsstellen des Bundes zu «tagen» beginnt.

## 14. Motorleistungen

An der 29. Abgeordnetenversammlung haben die HH. Pottu (Genf) und Wüthrich (Beider Basel) u. a. die Feststellung gemacht, dass die effektiven Motorleistungen der Traktoren in vielen Fällen mit den Prospektangaben nicht übereinstimmen. Der geschäftsleitende Ausschuss wurde beauftragt, beim IMA vorstellig zu werden, damit auf diesem Gebiet aktivere Arbeit geleistet werde.

Wir haben unverzüglich mit dem IMA verhandelt und am 19.1.1956 ist der Geschäftsleitende Ausschuss zur Ansicht gekommen, dass über die Motorleistungen raschestens eine möglichst allgemeine Uebersicht geschaffen werden sollte. Da dies über die üblichen, vollständigen Traktorprüfungen zu lange dauern würde, hat der Geschäftsleitende Ausschuss dem IMA den Auftrag erteilt, vorderhand lediglich Leistungsmessungen an der Zapfwelle vorzunehmen. Bis Ende Juni 1956 konnte das IMA die Ergebnisse von 18 derartigen Messungen vorlegen. Nächstens kann eine zweite Mess-Serie in Angriff genommen werden. Die Veröffentlichung der ersten 30 Ergebnisse ist auf den Februar 1957 vorgesehen. Dem IMA sprechen wir für die prompte und wertvolle Arbeit unseren aufrichtigen Dank aus. Ein besonderes Wort der Anerkennung verdienen diesbezüglich die HH. H. Fritsch, Werkführer, und P. Signer, Masch. Ing.

## 15. Das Problem der Veralterung des schweizerischen Traktorbestandes

Wir haben bereits unter Ziff. 5 auf dieses Problem hingewiesen. Wir kommen darauf zurück mit dem Hinweis auf Tabelle 6. Daraus geht hervor, dass der Anteil der vor 1952 gekauften Traktoren rund 70 % ausmacht. Das heisst, dass ungefähr der gleiche Prozentsatz des heutigen Traktorbestandes für die Vielzweckverwendung ungeeignet und daher nach den heutigen Erkenntnissen veraltet ist. Eine Anpassung an den heutigen Stand der Technik durch Neuanschaffung lässt sich höchstens für rund 30 % verantworten. Für die verbleiben-

den 40 % (Jahrgänge 1940—1956) muss daher nach Uebergangslösungen gesucht werden. Wir haben das IMA im Frühjahr 1956 beauftragt, abzuklären, an welche Traktoren älterer Konstruktion man nachträglich eine Hydraulik mit 3-Punktaufhängung anbauen kann. Die Untersuchung ist zur Zeit noch im Gange. Die Firma Auto-Magneto in Genf hat uns die hierfür notwendigen Aggregate in zuvorkommender Weise zur Verfügung gestellt. Selbstverständlich darf die aufgezeigte Veralterung des schweizerischen Traktorbestandes nicht allzu tragisch ausgelegt werden. Lösungen sind natürlich auch über das Pferd möglich. Diese Lösung dürfte übrigens heute die gebräuchlichste und auch zweckmässigste sein.

## 16. Die Organe und Kommissionen

tagten zur Beratung der im vorliegenden Bericht gestreiften Probleme und anderer Belange wie folgt:

Abgeordnete	1 Mal	Technische Kommission	3 Mal
Zentralvorstand	1 Mal	Rechnungsprüfungskommission (vollzählig)	1 Mal
Geschäftsausschuss	3 Mal	Ständiger Revisor	4 Mal

Einige Geschäfte wurden zudem auf schriftlichem Wege erledigt.

## 17. Die technischen Belange

bilden vor allem Gegenstand der Beratungen der Technischen Kommission. Auf den Traktandenlisten der 3 Sitzungen des Jahres figurierten u. a. folgende Punkte:

- Preise für Okkasions-Traktoren.
- Schätzungsverbale für Okkasions-Traktoren.
- Einstelldaten für Traktoren, Traktormotoren und andere in der Landwirtschaft verwendete Motoren.
- Typenschilder für alle Landmaschinen.
- Geschwindigkeitsüberschreitungen bei Landwirtschaftstraktoren.
- Die Entwicklung der Zug- und Landmaschinen.
- Diesel-, Benzin-, Petrolmotoren.
- Luft- und Wasserkühlung.
- Programm des Instruktionkurses über die Kontrolle von Okkasions-Traktoren.
- Maschinenpflagestationen.
- Vergaserkontrollaktion.
- Die Betriebssicherheit der Einachstraktoren.
- Messungen der Zapfwellenleistungen.

Aus dieser Aufzählung geht hervor, dass die Tätigkeit der Technischen Kommission eine vielseitige ist. Ihr Präsident, Hr. G. C. F r i z z o n i, sieht vor, sie noch weiter zu intensivieren.

## 18. Die Zusammenarbeit mit andern Organisationen und mit Instanzen

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

- Eidg. Justiz- und Polizeidepartement
- Abteilung für Landwirtschaft des EVD, Bern
- Abteilung für Heeresmotorisierung des EMD, Bern
- Waadt-Unfall, Lausanne
- Schweiz. Bauernverband, Brugg
- Schweiz. Institut für Landmaschinenwesen und Landarbeitstechnik (IMA), Brugg
- Vereinigung der landw. Genossenschaftsverbände der Schweiz, Winterthur
- Schweiz. Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe (SGSM), Bern
- Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU), Bern
- Schweiz. Landmaschinenverband, Bern
- Schweiz. Arbeitsgemeinschaft für Bergbauern (SAB), Brugg

- Schweiz. Vereinigung für Innenkolonisation (SVIL), Zürich
- Schweiz. Strassenverkehrsverband (FRS), Bern
- Schweiz. Treuhandverband des Autotransport-Gewerbes (TAG), Bern
- Schweiz. Schmiede- und Wagnermeister-Verband (SSWV), Zürich
- Touring-Club der Schweiz (TCS), Bern
- Autogewerbe-Verband der Schweiz (AGVS), Bern.

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

## 19. Ein Wort des Dankes

richten wir zum Schluss an jedes einzelne Mitglied, das uns im Verlaufe des abgeschlossenen Geschäftsjahres die Treue gehalten oder sich unseren Reihen angeschlossen hat. Danken möchten wir besonders auch allen jenen, welche uns durch Anregungen, Hinweise oder durch Interventionen verschiedenster Art direkt unterstützt haben. Spezielle Anerkennung und wärmsten Dank verdienen die HH. Präsidenten, Geschäftsführer und Vorstandsmitglieder der Sektionen für ihre unermüdliche und wertvolle Mitarbeit. Wir wollen auch in Zukunft daran denken, dass sich mit vereinten Kräften manches tun lässt, das anfänglich unmöglich erscheint. Vergessen wir aber auch nicht, dass jede Organisation, deren Leitung es mit den ihr überbundenen Pflichten ernst nimmt, auf die aktive Mitarbeit jedes einzelnen Mitgliedes angewiesen ist.

Areuse und Brugg, im August 1956.

SCHWEIZERISCHER TRAKTORVERBAND

Der Präsident: E. Schwaar.

Der Geschäftsführer: R. Piller.

## BEKANNTMACHUNG

Allen Kunden und Freunden unserer Firma möchten wir mitteilen, dass wir ab 1. April 1957 die neuen Fabrikräumlichkeiten in Allschwil/Basel bezogen haben. Sämtliche Korrespondenzen sind daher an «Postfach Allschwil/Basel» zu richten. Mit den neuen, modernen und technisch leistungsfähigen Anlagen ist eine rationelle und noch bessere Bedienung unserer Kundschaft möglich.

Es würde uns freuen, Sie auch weiterhin mit unseren hochwertigen AUTOL-Motorenölen, Getriebeölen und Fetten, Frostschutz und sonstigen AUTOL-Spezialitäten beliefern zu dürfen. Unsere über 100jährige Tradition bedeutet uns eine Verpflichtung.

Besondere Aufmerksamkeit verdient unser Treibstoffzusatz AUTOL-DESOLITE für Dieselmotoren, Zweitakt- und Viertakt-Vergasermotoren. AUTOL-DESOLITE ist in 11 Staaten patentamtlich geschützt und wird von führenden Motorenfabriken im In- und Ausland empfohlen und zum Teil vorgeschrieben. AUTOL-DESOLITE ist ein aktiver Zusatz, der den Verbrennungsprozess verbessert. Es hält den Motor von Verbrennungsrückständen frei, schützt vor Korrosion und gibt ihm einen weicheren Lauf, spart Unterhaltskosten ein und erzielt, bei minimalem Kraftstoffverbrauch, eine erhöhte Motorenleistung. — Interessenten verlangen kostenlos und unverbindlich unsere neue technische Schrift: a) «Wissenswertes über die Fortschritte in der Entwicklung von Motorenölen» und b) «AUTOL-DESOLITE-Betriebserfahrungen, Prüfstandversuche, Forschungsergebnisse» bei:

**AUTOL AG., ALLSCHWIL/BASEL**

Neue Telefon-Nummer (061) 39 29 96