

<b>Zeitschrift:</b>	Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerischer Verband für Landtechnik
<b>Band:</b>	26 (1964)
<b>Heft:</b>	15
<b>Rubrik:</b>	Verbandsinterner Rückblick und Standortsbestimmung

### 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:** 05.02.2026

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

## **Verbandsinterner Rückblick und Standortsbestimmung**

**Zentralpräsident Etienne Schwaar  
dankt und steuert das Verbandsschiff  
mit Vertrauen ins 5. Jahrzehnt**



Vorerst danke ich aufrichtig für die eingegangenen Gratulationen und guten Wünsche. Die anerkennenden Worte über unsere Tätigkeit haben uns gefreut.

Wenn man einer Organisation vorsteht, muss man sich gelegentlich mit Problemen befassen, die auch andere Kreise beschäftigen. Es ist jeweils Pflicht, diese objektiv und unvoreingenommen anzuhören, um dann ruhig und sachlich auch den eigenen Standpunkt darzulegen. In der Regel kommt ein vernünftiger Kompromiss zustande. Wir haben uns bis anhin bemüht, diese Spielregel zu befolgen und haben im allgemeinen keinen Grund, uns über andere zu beklagen. Wir stellen dies mit Befriedigung fest und danken für das Verständnis. Wir geben der bestimmten Hoffnung Ausdruck, es möge dies auch fürderhin so bleiben.

Im Dezember 1954 gedachte ich in dieser Verbandszeitschrift des 30-jährigen Bestehens unseres Verbandes. Seither sind 10 Jahre verflossen. Wir wollen auch bei Anlass des 40. Jubiläums einen Blick zurückwerfen.

Die erste erfreuliche Feststellung ist, dass unser Verband nicht aufhörte zu wachsen, d. h. dass sich immer mehr Mitglieder um uns zusammenscharen. Das verpflichtet uns, den Wünschen und Begehren der Mitglieder noch mehr und noch besser zu entsprechen. Mit wachsendem Mitgliederbestand können wir dies auch eher tun.

Unsere Verbandszeitschrift ist umfangreicher geworden, und zwar sowohl in bezug auf die Seitenzahl, wie auch in bezug auf die jährlich erscheinenden Nummern (15 statt 12). Die «IMA-Mitteilungen» ergänzen die Zeitschrift auf eine wertvolle Art und Weise, orientieren sie doch laufend über den Stand der Untersuchungen und der einzelnen Arbeitsmethoden.

Die Zusammenarbeit mit andern Organisationen war während der vergangenen zehn Jahre noch intensiver als früher. Es ist dies nicht zu ver-

wundern, wenn man beispielsweise nur an die Revision der Motorfahrzeuggesetzgebung denkt. Die Breite der landwirtschaftlichen Fuhren und die Eigenheiten der landw. Maschinen und gelegentlich auch die Fahrweise einzelner Führer machten dabei eine beschwichtigende und aufklärende Intervention unsererseits notwendig. Im grossen und ganzen haben wir in den nicht-landwirtschaftlichen Kreisen und bei den Behörden grosses Verständnis für die Belange der Landwirtschaft vorgefunden. Wir wollen dies dankbar anerkennen. Selbstverständlich mussten einige alte, auf den tierischen Zug und die früheren Verkehrsverhältnisse zurückgehende Gewohnheiten freiwillig aufgegeben werden. Das wird jedes vernünftige Mitglied einsehen.

Mit der Erhebung eines Zollzuschlages zur Finanzierung der Nationalstrassen konnte endlich die Gewährung eines reduzierten Zollansatzes für das zu landwirtschaftlichen Zwecken verwendete Benzin eingeleitet werden. Das ist erfreulich. Die Annäherung an den Rückvergütungsansatz für Dieselöl darf nicht mehr lange auf sich warten lassen. Dabei ist es uns voll bewusst, dass das derzeitige Rückerstattungsverfahren als solches noch einiger Anpassungen an die Wirklichkeit bedarf. Verhandlungen hierüber mit den Behörden sind bereits zusammen mit dem Schweizerischen Bauerverband eingeleitet worden.

Das Kurszentrum in Riniken AG konnte anfangs Januar 1964 seiner Bestimmung übergeben werden. Bereits konnten dort einige Gruppen junger, wissensbegieriger Landwirte ihre Kenntnisse über den Landmaschineneinsatz und deren Unterhalt erweitern. Die ersten Erfahrungen haben gezeigt, dass dieses Zentrum einem Bedürfnis entspricht, und dass die dort zur Durchführung gelangenden Kurse sowohl von den Kursleitern unserer Sektionen wie auch von den Landwirten geschätzt werden.

Das im Herbst 1962 den welschen Sektionen gegenüber abgegebene Versprechen, in der Westschweiz ein ähnliches Kurszentrum zu errichten, kann früher als erwartet verwirklicht werden. Im Einvernehmen mit der Kant. landw. Schule Grange-Verney konnte der Delegiertenversammlung vom 5. September 1964 eine glückliche und finanziell tragbare Lösung vorgeschlagen werden. Es wurde ihr geschlossen zugestimmt. Wir hoffen, dass bis in einem Jahr auch die Westschweiz über ein Kurszentrum verfügen wird.

Der bei Anlass der Schweizerischen Landesausstellung Lausanne 1964 draussen in den meisten Kantonen und an der Expo selber durchgeführte Cup der Landjugend vermochte die Jungen anzusprechen. Der nicht-landwirtschaftlichen Bevölkerung haben diese Wettkämpfe gezeigt, wie vielseitig gebildet, urteilsreif und flink die Landjugend ist. Alle Mitarbeiter dieser Wettkämpfe verdienen ein aufrichtiges Wort des Dankes.

Der Schweiz Traktorverband verfügt seit 1938 über eine Technische Kommission. Die Statuten lassen die Schaffungen weiterer Kommissionen offen. So wurde, um den speziellen Belangen der Mähdrescherbesitzer Genüge zu leisten, im Herbst 1963 eine Techn. Kommission II geschaffen.

Diese war bereits aktiv, wurden doch im Früjahr 1964 Fahrer- und Unterhaltskurse für Mähdrescher durchgeführt und ein Merkblatt für die Mähdrescherkundschaft redigiert und verbreitet.

Die Ausbildung weiterer Kursleiter für die Sektionen, die Unfallverhütung, die Austauschbarkeit der Traktoren und ihrer Anbau- und Aufbaumaschinen sind weitere Aufgaben, die noch der gänzlichen Verwirklichung harren oder stets aktuell sind.

Meine Gedanken weilen in Dankbarkeit auch bei allen Mitgliedern, die uns die Treue gewahrt haben, die uns mit Rat und Tat beigestanden sind und die auf ihre Zentralorganisation vertrauen. Ich danke ebenfalls den Präsidenten und Geschäftsführern unserer 22 Sektionen, die so viel Arbeitseltern an den Tag legen und mit dem Zentralsekretariat die denkbar besten Beziehungen pflegen. Dankbar denke ich auch an alle jene, welche an der so erfreulichen Zunahme des Mitgliederbestandes das ihrige beigetragen haben. Der grosse Mitgliederbestand verleiht uns die notwendige Durchschlagskraft, um die Interessen der Besitzer von Landwirtschaftstraktoren zu wahren und die leider nicht seltenen Angriffe auf berechtigte Sonderstellungen des Landwirtschaftstraktors abzuwehren. Allen sagen meine Kollegen im Geschäftsleitenden Ausschuss und ich aufrichtigen Dank.

Ich möchte unseren Geschäftsführer, Herrn R. Piller, nicht unerwähnt lassen. Er ist die Seele des Verbandes. Er erfüllt sein sicher nicht immer dankbares Amt äusserst gewissenhaft und mit grosser Sachkenntnis und ist jedermann gegenüber immer freundlich und dienstfertig.

Ich erlaube mir noch ein Wort an die Adresse jener, welche wohl unsere Zeitschrift lesen, dem Verband aber noch nicht angehören. Beim Lesen der vorliegenden Nummer wird Euch zum Bewusstsein kommen, dass der Schweiz. Traktorverband und seine Sektionen vieles für die Traktorbesitzer und somit auch für Euch erreicht haben und heute noch vieles für Euch tun. Ich rufe Euch allen in Erinnerung, dass wir ebenfalls Euch freudig und dankbar in unseren Reihen willkommen heissen möchten. Es würde dies eine spürbare Stärkung unserer Kraft bedeuten, wenn wir den Behörden und Vertragspartnern gegenüber erklären könnten: «Unser Verband vertritt sämtliche regionalen Organisationen der Traktorbesitzer und jeden Traktorbesitzer im einzelnen.»

Unsere Verbandszeitschrift «DER TRAKTOR und die Landmaschine» ist zum unentbehrlichen Bindeglied zwischen den Sektionen und Mitgliedern geworden. Wir bemühen uns, sie immer interessanter zu gestalten. Allen jenen, die uns bisher mit Beiträgen aller Art unterstützt haben oder dies inskünftig tun werden, danke ich bestens. Diese Beiträge aus der Praxis werden die Zeitschrift noch interessanter gestalten.

Euer Zentralpräsident hofft mit Euch, dass unser Verband sich weiterentwickeln, noch stärker werde, um Euch Mitgliedern noch besser dienen zu können. Dank Eurem Verständnis und vor allem dank Eurer Mitarbeit und Einigkeit schaue ich der Zukunft des Verbandes mit grosser Zuversicht entgegen.



Flugau

# Ford geht im Traktorenbau voran

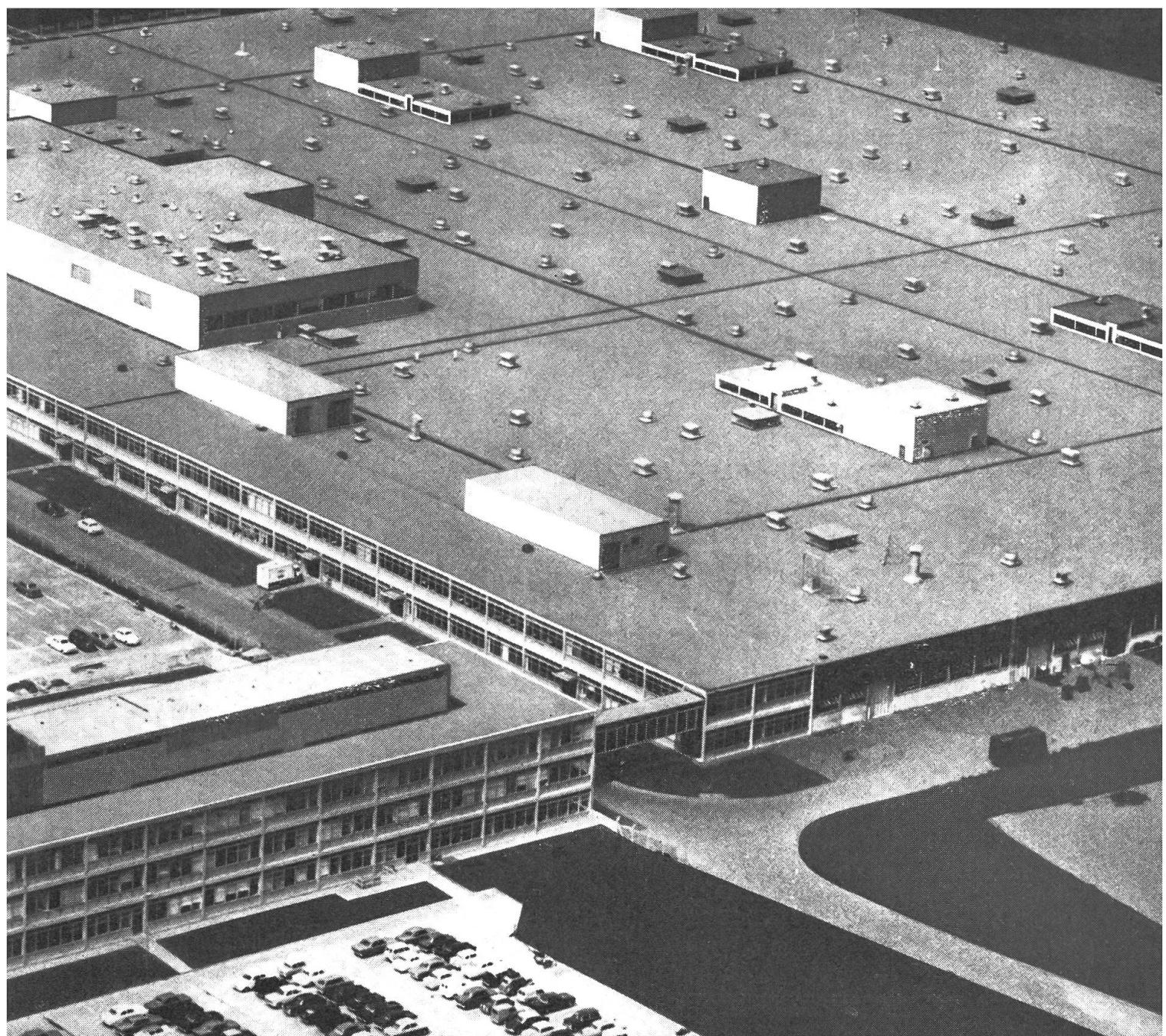
## **Neue Traktoren aus neuen Werken und ein revolutionäres Getriebe**

In New York fand letzten Oktober die bisher grösste Welttagung von Traktorenhändlern statt. Sie wurde vom Traktorendepartement der Ford Motor Company einberufen und vereinigte gegen 6000 Ford-Traktorenhändler aus über 120 Nationen. Die 28 Personen umfassende Schweizer Delegation erreichte New York mit einer Swissair vom Typ DC 8.

**Diese Ford-Welttagung diente als Forum für die Bekanntgabe eines koordinierten Vorstoßes der Ford Motor Company auf dem Traktorenmarkt der Welt.**

Die Teilnehmer wurden über den neuesten Stand der Forschung, der Fabrikation und der Marktlage orientiert.

In seinem Willkommensgruss an die Traktorenhändler wies Henry Ford II darauf hin, dass sein Grossvater schon die Möglichkeiten von mechanisch angetriebenen Maschinen für die Landwirtschaft erforschte, lange bevor er seine Aufmerksamkeit den «pferdelosen Wagen» zuwandte. «Im Jahre 1963», fügte Henry Ford II hinzu, «produzierte Ford jeden 6. Traktor der in der freien Welt hergestellten Traktoren, d. h. von einer totalen Produktion von 663 000 Traktoren in der freien Welt produzierte Ford allein



ahme vom neuen FORD-Traktorenwerk in Basildon (England), dem heute modernsten Traktorenwerk Europas

111 000 Traktoren! Die Ford-Gesellschaft beabsichtigt, die Führung in dem sich gewaltig ausweitenden Weltmarkt für Landmaschinen zu übernehmen und zu halten.»

### Neue FORD-Traktoren kommen

Wie Mr. Robert J. Hampson, Vizepräsident der Ford Motor Company und Generaldirektor des Ford-Traktoren-Departementes erklärte, wird im Laufe dieses Winters eine vollständig neue Traktorenlinie mit vier neuen Modellen auf den Markt gebracht werden.

**Sämtliche neuen Modelle können auf Wunsch mit dem automatischen SELECTOSPEED - Getriebe «Schalten ohne zu halten» ausgerüstet werden.**

Die Ford-Ingenieure verfolgten verschiedene Ziele bei der Konstruktion dieser Traktoren:

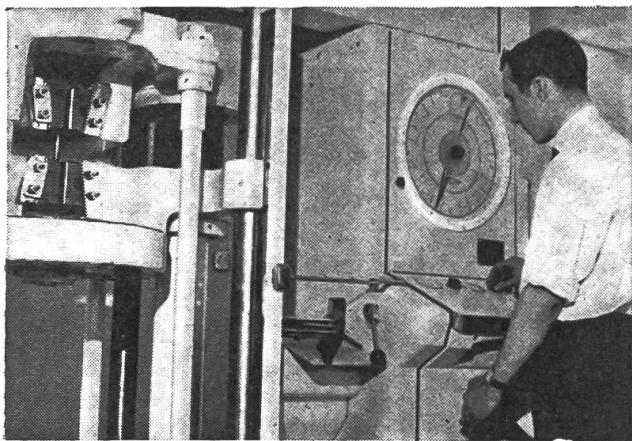
- neue, noch leistungsfähigere Motoren mit sparsamerem Brennstoffverbrauch und einfacherer Wartung;

- schnelleres, bequemeres Bedienen der Traktoren;
- mehr Fahrkomfort.

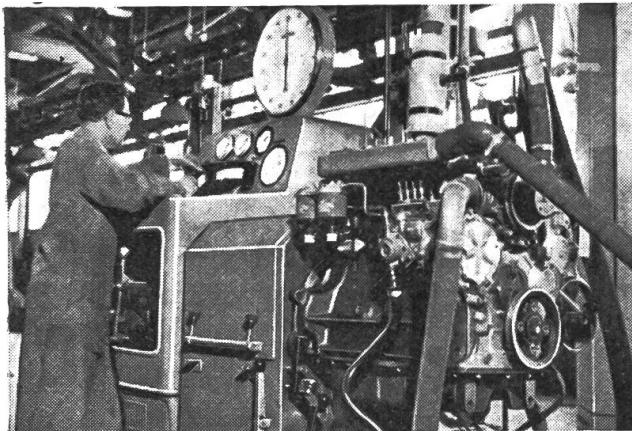
Die reichen Erfahrungen von FORD im Automobilbau wurden bei diesen neuen Traktoren weitgehend angewandt.

Jeder FORD-Händler ist über die Einzelheiten der neuen FORD-Traktoren informiert. Weitere Informationen in der Presse folgen.

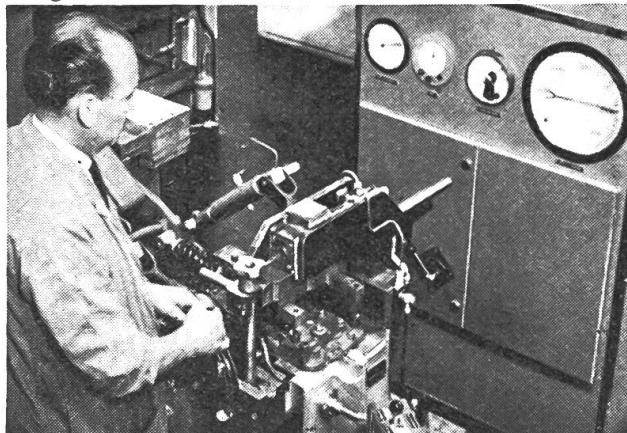
**Mehr als 400 Millionen Schweizer Franken und mehr als 1 Million Arbeitsstunden sind von FORD in den letzten 7 Jahren in diese neuen, epochenmachenden Traktoren investiert worden.** In dieser gewaltigen Summe sind die Erstellungskosten für die beiden neuen Traktorenwerke in Basildon (England) und Antwerpen (Belgien), ferner neue Maschinen und Werkzeuge für diese Werke und für das bestehende Traktorenwerk in Detroit (USA), sowie die Kosten für Entwicklung und Tests enthalten.



Blick in das Traktoren-Versuchszentrum von FORD in Birmingham (USA); Ford-Traktorenteile werden vor der Montage strengstens geprüft.



Der **Bench-Test**: Jeder FORD-Motor kommt auf den Motorenprüfstand vor der Ablieferung.



Durch und durch geprüft: die berühmte FORD-Hydraulik wird einer peinlich genauen Funktionskontrolle unterzogen.

## Die Traktoren-Forschungszentren von FORD muss man gesehen haben

Die Forschungsarbeiten konzentrieren sich auf Birmingham (USA) und Basildon (England). Das Forschungs- und Versuchszentrum von Birmingham ist für die Entwicklungen und Versuche auf dem Gebiet der Traktoren und Landmaschinen verantwortlich. Das Zentrum in England dient in erster Linie der Traktorenkonstruktion und verschiedenen Tests.

Beide Werke verfügen über hydraulische Laboratorien, Kammern für Härteprüfungen, Dynamometer zur Prüfung von laufenden Motoren, sowie über ein Prüfgelände im Freien mit einer Rundstrecke für Tests aller Art, wie Dauertest, Torturentest und Prüfungen mit erschwerten Geländeverhältnissen.

Auch stehen tragbare Kraftmesser zur Verfügung, um die Zugkraft der Traktoren zu messen.

Zudem werden ausgedehnte Tests und Versuche in verschiedenen Gegenden der USA durchgeführt, um den unterschiedlichen Bedingungen in bezug auf Boden, Klima und Ernteverfahren Rechnung zu tragen.

## Die Fabrikation der neuen FORD-Traktoren

In den vergangenen Monaten hat FORD zwei neue Traktorenwerke in Betrieb genommen, so dass dem Traktorendepartement heute 280 000 m<sup>2</sup> Fläche für die Traktorenfabrikation zur Verfügung stehen.

Die neuen Traktorenwerke befinden sich in Basildon (England) und in Antwerpen (Belgien). Ein drittes Werk steht in Highland Park (USA). Im weiteren werden die FORD-Traktoren in 26 weiteren Werken auf der ganzen Welt montiert.

## Das neue FORD-Traktorenwerk Basildon, England

Die Stadt Basildon (50 km von London entfernt), ist eine der nach dem zweiten Weltkrieg neu geschaffenen Städte Englands. Sie wurde für eine Einwohnerzahl von etwa 250 000 Menschen geplant und beherbergt heute bereits 60 000 Personen. Auf einem Gelände von 40 Hektaren hat FORD das modernste Traktorenwerk Europas erstellt. Am 2. April 1962 wurde mit dem Bau begonnen und am 31. Dezember 1963 war die Fabrik fertiggestellt.

Das Traktorenwerk Basildon umfasst drei Hauptgebäude:

- Fabrikations- und Montagegebäude (9 ha)
- Ersatzteil-Hauptlager (16 000 m<sup>2</sup>)
- Verwaltungsgebäude (7000 m<sup>2</sup>)

Die Fabrik verfügt über 40 000 m<sup>2</sup> Landreserven für künftige Erweiterungen. Der Betrieb beschäftigt zur Zeit 2700 Arbeiter und Angestellte.

Vom Werk Basildon werden die folgenden Länder mit FORD-Traktoren beliefert:

- Grossbritannien, Kanada und die anderen Länder des Commonwealth, sowie sämtliche EFTA-Länder wie Norwegen, Schweden, Dänemark, Portugal, Österreich und die Schweiz.

## **Das neue FORD-Traktorenwerk Antwerpen, Belgien**

Die im Jahr 1931 erstellte Fabrik für Automontage ist bedeutend erweitert und in ein modernes Traktorenwerk umgebaut worden. Von seiner totalen Fläche von 71 000 m<sup>2</sup> entfallen 19 000 m<sup>2</sup> auf die Maschinenhallen und 12 000 m<sup>2</sup> auf die Montagehalle. Das Werk wurde mit 1022 der neuesten Maschinen ausgerüstet, um so den hohen Qualitätsanforderungen von FORD genügen zu können. Die Belegschaft zählt 1900 Arbeiter und Angestellte.

Die Werkanlage umfasst 11 Hektar Land. Zusätzliche 40 Hektar Land nördlich davon wurden von der Stadt Antwerpen für künftige Erweiterungen erworben. Von hier aus werden die Länder der EWG, wie Belgien, Frankreich, Deutschland, Holland und Italien beliefert.

## **Das FORD-Traktorenwerk Highland Park, USA**

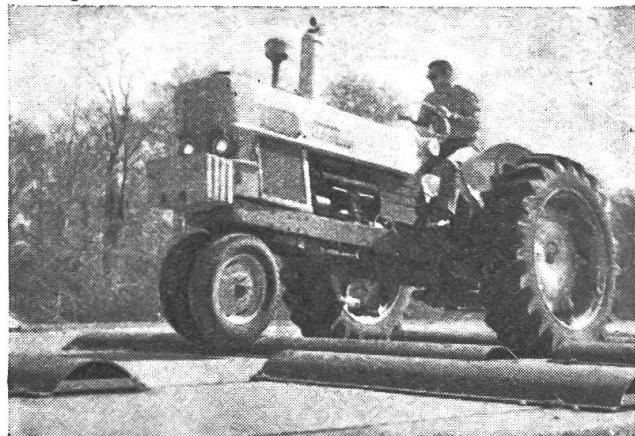
Die Fabrik von Highland Park in der Automobilstadt Detroit ist die Geburtsstätte der modernen Fliessbandmontage für Automobile. Dieses Werk wurde im Jahre 1908 unter Henry Ford I erstellt und galt damals als der Welt grösste Autofabrik. Tausende von FORD-T-Modellen rollten von den Fliessbändern, später gefolgt von Kriegsmaterial, wie Fliegerabwehr-Richtgeräte, Stahlhelme, Achsen für Munitionswagen, Rotkreuzambulanzen, Motoren für die Liberty-Flugzeuge, Tanks, Teile der B-24 Bomber, Jeeps und Armeezelte.

Man schrieb das Jahr 1916, als in Highland Park der erste FORDSON-Traktor gebaut wurde, während dem z. B. der schweizerische Traktorenbau erst im Jahr 1929 begonnen wurde.

Im Jahr 1959 produzierte FORD bereits 23 verschiedene Traktorenmodelle auf einem einzigen, modernen Montagefliessband. Die Gesamtfläche dieses Werkes beträgt 131 500 m<sup>2</sup>.

Das Traktorenwerk Highland Park baut FORD-Traktoren für den USA-Markt. Ausserdem wird hier der grosse FORD 6000 mit seinen 72 PS für den Weltmarkt hergestellt.

Aus diesem Werk stammen auch die revolutionären, neuen SELECTOSPEED - Getriebe, welche diesen Winter erstmals auf dem ganzen Weltmarkt eingeführt werden.



Auf einer grossen Teststrecke im Freien werden die FORD-Traktoren auch unter erschwerten Bodenverhältnissen geprüft, wie hier ein zusätzlicher Spezialtest zeigt.

## **FORD geht im Traktorenbau voran**

Henry Ford I war ein Pionier im Traktorenbau. Er baute im Jahr 1907 den ersten Traktor mit Benzinmotor. Schon im Jahr 1917 produzierte FORD Traktoren am Fliessband. Die jährliche Produktion von Traktoren stieg 1963 auf insgesamt 110 000 Traktoren.

«Der Aufwand an Geld und an Arbeit, den FORD in die neuen Traktoren und die neuen Werke investiert hat, ist enorm, selbst für unsere Begriffe», erklärte Vizepräsident Robert Hampson. «Wir stehen jedoch erst am Anfang einer neuen Epoche in der Traktorenherstellung und wir haben die feste Absicht, diesen Produktionszweig dynamisch auszubauen! Wir werden alles in unseren Kräften stehende unternehmen, um für jedes Land diejenigen Traktoren herzustellen, die auf seine Bedürfnisse zugeschnitten sind.»

«Genau wie in unserer Organisation Menschen verschiedener Nationalitäten und Sprachen zusammenarbeiten, so dass ich oft das Gefühl habe, wir bei der FORD würden uns in einer kleinen UNO befinden, so wird es uns gelingen, den vielseitigen Anforderungen in den einzelnen Ländern, vom Familienbetrieb in Europa bis zu den riesigen Getreidefarmen in Australien, gerecht zu werden.»



**Auskunft und Prospekte über die neuen FORD-Traktoren durch die offiziellen FORD-Vertreter:**

**Affoltern a. A:** Pierre Nicollier. **Brütten bei Winterthur:** W. Merz AG, Bern-Bümpliz: Max Thomann, Bethlehem-Garage. **Bürglen TG:** Gebr. Traber. **Chur:** W. Tribolet, Garage Städeli. **Ebikon LU:** J. Studer, Bahnhofstrasse. **Echallens:** Paul Henrion S. à r. l. **Fribourg:** Gremaud & Cie. **Fully VS:** E. Rast, Châtaignier. **Genève:** Autohall Servette S.A., Cercle des Agriculteurs. **Hallau SH:** J. Gasser, Garage Rosenau. Herzogenbuchsee

**BE:** Max Thomann, Zubackergarage. **Kesswil TG:** K. Rufer, Garage. **Lengnau AG:** Aug. Jetzer. **Les Ponts-de-Martel NE:** A. Finger. **Marthalen ZH:** W. Corrodi, Autogarage. **Neuendorf SO:** E. Andres, Landmaschinen. **Porrentruy:** L. Vallat. **Riedholz SO:** Protractor AG, Garage Neuhaus. **Seengen AG:** E. Lüscher, Garage. **St. Gallen:** Landverband, mit Werkstätten in Wittenbach, Balgach und Uznach. **Taverne TI:** Agrocentro. **Ufhusen LU:** Bärtschi & Co.



**40 Jahre Mitglied  
des Schweizerischen Traktorverbandes**  
**25 Jahre Zentralvorstandsmitglied und  
Sektionspräsident**  
von Max Kästli, Münchenbuchsee BE

Für die ältere Generation, die das Land noch ohne Traktoren bebaute, war es eine Ueberraschung, als zu einer Zeit, da in der Schweiz noch keine 200 Traktoren im Betrieb waren, die Bauern in der landw. Presse aufgefordert wurden, an der Gründungsversammlung einer Vereinigung schweizerischer Traktorbesitzer teilzunehmen. Im Verbandswesen – und speziell in bäuerlichen Organisationen – war es damals üblich, dass vorerst kleinere Gesellschaften oder Sektionen gebildet wurden, die sich dann je nach Notwendigkeit zu einem schweizerischen Verbande zusammenschlossen. Die «Traktörler» haben es umgekehrt gemacht. Sie haben am 16. Dezember 1924 im «Bürgerhaus» in Bern den Schweiz. Traktorverband gegründet. Mit Ausnahme der Vereinigung luzernischer Traktorbesitzer bestand damals noch keine regionale Organisation. Diese junge und erste Sektion war es denn auch, die den Grundstein zum Zentralverband gelegt hatte. Das Ziel dieses Verbandes bestand in erster Linie darin, in allen Kantonen Sektionen zu gründen und diesen durch den Zentralvorstand mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Nachdem der Berner Alfred Sidler, vom Hunzikengut in Rubigen, ebenfalls ein Mitgründer und Vorstandsmitglied war, muss es nicht verwundern, dass schon 2 Jahre später, also im Jahre 1926, im gleichen Lokal die Sektion Bern mit 20 Mitgliedern gegründet wurde. Unter den Gründern befand sich auch der Schreiber dieser Zeilen. Ich wurde nebst Sidler und weiteren Kollegen in den Vorstand gewählt, dem ich bis zum Frühjahr 1954 angehörte.

Es würde zu weit führen, alles aufzuzählen, was es brauchte, um diese kleine Schar zu der mächtigen, heute über 5000 Mitglieder zählenden Sektion zu bringen. Der Kampf war schwer und mühsam. Man hat sich anfänglich mit Steuerangelegenheiten, Bezug von verbilligten Verbrauchsmaterialien, Abschluss von Haftpflichtversicherungen und der Durchführung von Kursen befasst. Für die Kantone war der Traktor etwas neues und dieses

«Vehikel» war denn auch in den kantonalen Automobilgesetzen und Verordnungen gar nicht erwähnt. Ausserordentlich viel zu tun gab uns die Regelung in der Verwendbarkeit und Besteuerung der Traktoren. Im Kanton Bern hat diesbezüglich erschwerend mitgewirkt, dass der damalige Polizeidirektor ein grosser Pferdefreund war und wenig oder kein Verständnis für dieses neue Kraftfahrzeug aufbrachte. Ein weiterer Umstand, der für unsere Belange ein Hindernis bildete, bestand darin, dass in dieser Krisenzeit billige Autos auf dem Markt erschienen, aus denen «fachkundige» Leute sog. «Autotraktoren» fabrizierten, die billig gekauft werden konnten. Diese entsprachen aber meistens den technischen Vorschriften nicht und fuhren zu rasch. Die Folge davon war, dass die Berner Regierung eine neue Verfügung über die Ausrüstung und Verwendbarkeit der Traktoren herausgab mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 15 km/Std. Es brauchte viel, und insbesondere die Intervention einiger prominenter Bauernvertreter im Grossen Rat, bis auf diesem Gebiete eine befriedigende Lösung getroffen werden konnte.

Trotz dieser Schwierigkeiten durften wir die Flinte nicht ins Korn werfen. Es standen neue Aufgaben bevor, die dringend ihrer Lösung harrten. In vielen Bereifungskonkurrenzen, die sowohl auf kantonalem wie auf schweizerischem Einzugsgebiet durchgeführt wurden, entstand langsam der Pneu, der Niederdruckreifen. Diese bedeutungsvolle Errungenschaft gab dem Traktor einen grossen Auftrieb. Man stellte zur Mitgliederwerbung einen Werbemann an, denn der Versand von Zirkularen befriedigte zu wenig. Eine persönliche Fühlungnahme mit den Traktorbesitzern hatte mehr Erfolg, was uns eine schöne Zahl neuer Mitglieder einbrachte. Im Zentralverband bildete man eine technische Kommission mit einem technischen Leiter in der Person von Herrn H. Beglinger, der mit Rat und Tat allen denjenigen zur Seite stand, die seinen Besuch wünschten.

Den grössten Dauererfolg aber erreichte der Zentralverband durch die im Jahre 1938 erfolgte Herausgabe einer eigenen Zeitschrift, «Der Traktor». Es darf ohne Uebertreibung gesagt werden, dass diese Zeitschrift sich im Laufe der Jahre ein unbestrittenes Ansehen erworben hat und heute in der Schweiz als führendes Organ in Fragen des Landmaschinenwesens bezeichnet werden darf. Nun war der Moment gekommen, da man auch von Seiten des Zentralverbandes den Sektionen und ihren Mitgliedern etwas bieten konnte. Der Erfolg blieb denn auch nicht aus, erhöhte sich doch in allen Sektionen die Mitgliederzahl wesentlich.

Es kam der Krieg mit seinen Folgen wie: Treibstoffrationierung, militärische Belegung brauchbarer Traktoren, Umbau auf Holzgas, Mehranbau, Pferdestellung usw. Erst jetzt gingen den Behörden die Augen auf. Sie waren froh, die Traktorbesitzer organisiert zu wissen. Man konnte mit ihnen reden und verhandeln. Der Mehranbau nach Plan Wahlen konnte nur dank der stark gestiegenen Traktorenzahl durchgeführt werden. In der Zwischenkriegszeit hat die Traktorenkonstruktion immer mehr auf unsere besonderen Verhältnisse Rücksicht genommen und es wurden beweglichere, anpas-

sungsfähigere Typen geschaffen. Es wurden Arbeitsgemeinschaften gegründet, denen von der Sektion für landw. Produktion spezielle Aufgaben zugeteilt wurden. Man baute 3000 Traktoren auf Holzgas um, damit der alle Jahre grösser werdende Mehranbau bewältigt werden konnte. Allen denjenigen, die in dieser schweren Zeit ihre Maschinen umgebaut haben, gebührt heute noch der Dank der Bevölkerung für die grossen finanziellen Opfer, die diese im Interesse des ganzen Landes auf sich genommen haben. Der Zentralverband erfüllte von 1943–1945 kriegswirtschaftliche Aufgaben, die darin bestanden, mit einem Stab von Experten die auf landw. Traktoren montierten Holzgasgeneratoren zu kontrollieren und die betreffenden Traktorführer zu instruieren.

Während der Kriegsjahre vollzog sich im Zentralverbande eine einschneidende Massnahme. Man schritt zur Trennung des Amtes des Präsidenten und Geschäftsführers. Diese Trennung hat sich auf die einzelnen Sektionen günstig ausgewirkt und es ist seither ein erfreulicheres und erspriessliches Zusammenarbeiten möglich geworden. Dank dieser Änderung wurden auch die Zentralvorstandssitzungen und Delegiertenversammlungen erfreulicher und erspriesslicher. Die Geschäfte werden seither viel besser vorbereitet und geben weniger Anlass zu langweiligen Diskussionen. Die Sektionspräsidenten und Geschäftsführer werden durch Zirkulare beständig auf dem laufenden gehalten. Vielleicht dürfte in dieser Beziehung für die übrigen Mitglieder eine vermehrte Aufklärung im «Traktor» erfolgen, da die Sektionsgeschäftsführer hiefür oft keine Zeit haben. Wenn während der Kriegsjahre durch allerlei Umstände, wie Treibstoffrationierung, Pneumangel, Dienstleistungen usw., die Tätigkeit in vielen Sektionen und auch im Zentralverbande noch mehr oder weniger gehemmt war, so setzte diese in den ersten Nachkriegsjahren umso intensiver wieder ein. Es kam die Zeit der Hochkonjunktur, aber auch der Landflucht, die eine vermehrte Mechanisierung und Motorisierung in der Landwirtschaft mit sich brachte. Alles das brachte den Sektionsgeschäftsführern und -vorständen vermehrte Arbeit und besonders die Aufnahme einer vermehrten Kurstätigkeit. Hier hat Herr Piller, der derzeitige Geschäftsführer des Zentralverbandes, glücklicherweise vorgearbeitet, indem er 1947 in Instruktionskursen neue Kursleiter heranbildete, die den Sektionen das Kurswesen erleichterten. Er hat auch dafür gesorgt, dass für diese Kurse Filme und Anschauungsmaterial zur Verfügung stehen. Dieses Demonstrationsmaterial trug viel dazu bei, den Kursteilnehmern das Aufnahmevermögen zu erleichtern.

Trotz der in den fünfziger Jahren einsetzenden enormen Mechanisierung und Motorisierung unserer Landwirtschaft – hervorgerufen durch die Abwanderung der Arbeitskräfte und die Rationalisierungsbestrebungen der letzten Jahre – schreitet die Technik unaufhaltsam weiter. Immer wieder erscheinen neue, technisch verbesserte und arbeitssparende Maschinen auf dem Markt. Besonders die letzten Jahre haben eine enorme Erweiterung des landw. Maschinenparkes gebracht; insbesondere sind es Mähdrescher, Feldhäcksler, Kartoffel- und Zuckerrübenvollerntemaschinen. Auch ver-

schiedene Traktoranbaugeräte für den Ackerbau und die Futterernte wurden massenhaft angeschafft. Eine viel Geld erfordernde Vollmechanisierung ist in vollem Gang. Die Bauernbetriebe, die nur noch mit Zugtieren arbeiten, sind bald gezählt.

Dies alles hat zur Folge, dass die ganze Betriebsorganisation geändert werden muss und dass die Kenntnisse und die Entschlussfähigkeit des Betriebsleiters von ausschlaggebender Bedeutung sind. Wenn heute alles in Fluss ist und sich die Entwicklung überstürzt, bedarf es mehr noch als bisher der Anspannung aller Kräfte, um die Probleme zu meistern, die sich uns Bauern heute stellen. Vielmehr noch als bisher gilt es, alle Möglichkeiten zur Betriebsvereinfachung und Verbesserung auszuschöpfen. Möglichkeiten der Zusammenarbeit der Bauern untereinander (Maschinengemeinschaften), der Zusammenarbeit mit allen unsrigen eigenen Organisationen sind genügend abzuklären. Man ist sich heute im schweizerischen Verband bewusst, was auf dem Spiel steht und was es braucht, um die Hunderte von Millionen Maschinenkapital, die heute in der schweizerischen Landwirtschaft investiert sind, zu verzinsen und zu amortisieren. Nur durch eine tüchtige Ausbildung in Schulen und Kursen, über die Handhabung und den Unterhalt der Landmaschinen, können die Bauern vor grossem Schaden bewahrt werden. Nicht umsonst hat der Zentralverband mit ansehnlichen Kosten in Riken ein Kurszentrum errichtet und ein zweites für die Westschweiz beschlossen. Ich hatte kürzlich Gelegenheit, mit Herrn Kursleiter Bühler, den Bau in Riken zu besichtigen. Obschon noch nicht alles fertig eingerichtet ist, habe ich den besten Eindruck erhalten. In Riken und in Grange-Verney wird nun Gelegenheit geboten, einerseits Leute auszubilden, die dann die erworbenen Kenntnisse den Sektionen und deren Mitglieder übermitteln. Anderseits können sich hier Bauernsöhne in 1- und 2-wöchigen Kursen direkt das nötige Rüstzeug holen. Das nennt man Dienst am Kunden.

Wir alten Bauern haben heute Mühe, der Entwicklung zu folgen, aber es hat keinen Wert, immer wieder Vergleiche zu ziehen, mit der Zeit, da wir noch jung waren. Nirgends, weder in der Technik, noch in der Wissenschaft, oder in der Schaffung neuer Organisationsformen steht die Entwicklung einmal still. Helfen wir gescheiter mit, dafür zu sorgen, dass nicht alles überbordet, sondern finanziell in einem tragbaren Rahmen bleibt. Unsren Jungen gehört nun einmal die Zukunft. Können sie etwas dafür, dass sie in dieser rasch sich ändernden Zeit geboren sind. In dieser Zeit wächst die junge Bauerngeneration auf. Ist es da verwunderlich, dass sie anders ist, anders denkt und anders wird als die elterliche Generation. Keineswegs! Denn sie muss sich ja in dieser neuen Lage unseres Bauernstandes zurechtfinden und mit ihr fertig werden. Ueberall den rechten Weg zu finden ist schwer. In dieser Beziehung hat es die heutige, junge Generation bestimmter schwerer als die frühere, die viel die ausgeglicheneren Verhältnisse antraf und einen viel weniger raschen Aufstieg der Technik erlebte.

So stehen wir denn heute, nach 40jähriger Tätigkeit im Zentralverband,

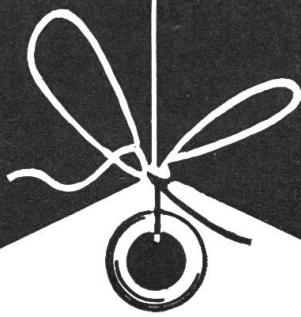
wie in den Sektionen, auf guter Unterlage, und wir freuen uns ob der gewaltigen Entwicklung. Der Schweiz. Traktorverband, mit seinen 22 Sektionen und den mehr als 35 000 Mitgliedern, ist zu einem Begriff geworden. Die Organisation wird heute auch in höheren Kreisen geachtet und geschätzt. Tut man einen Rückblick auf die anfänglich gestellten Ziele, so darf man mit Genugtuung feststellen, dass der Hauptteil verwirklicht werden konnte. Grosse und dankbare Aufgaben, wie die Abgabe von verbilligtem Benzin für die in der Landwirtschaft verwendeten Motoren, und die Normung des Traktorhinterendes, harren noch der endgültigen Lösung. Aber auch den einzelnen Sektionen warten noch allerlei Aufgaben. Im Vordergrund stehen hier die weitern Aktionen zur Verbesserung der Verkehrsdisziplin und der Förderung der Unfallverhütung. Die beiden letztgenannten Punkte sollen von den Sektionsvorständen nicht unterschätzt werden. Vom Verhalten der Traktorführer auf der Strasse und von der Beteiligung der Landwirtschaftstraktoren an Strassenunfällen wird es nämlich abhängen, ob die Sonderstellung, welche die Landwirtschaftstraktoren und deren Führer im Strassenverkehrsgesetz einnehmen, aufrecht erhalten werden kann. Denket immer daran, dass es eine der vornehmsten Aufgaben des Verbandes, wie der Sektionen ist, die Unfälle zu bekämpfen. Wenn es möglich wird, diese Verbandsaufgaben einer befriedigenden Lösung entgegenzuführen, dann wird es auch ein leichtes sein, die restlichen Aussenseiter als Mitglieder zu gewinnen und die Reihen noch enger zu schliessen. Nicht durch die Reduktion der Jahresbeiträge, sondern durch eine rege Verbandstätigkeit und einen guten «Dienst am Kunden» gewinnt man Mitglieder. Um diesen Aufgaben nachzukommen, braucht es vor allem tüchtige, initiative Sektionsgeschäftsführer, die ihrer Aufgabe gewachsen sind. Es kann deshalb in den Sektionen nicht genug auf die Auswahl dieser Leute geachtet werden, denn in erster Linie von ihnen hängt der Erfolg oder Nichterfolg einer Sektion ab.

So gratuliere ich denn dem Schweizerischen Traktorverband von ganzem Herzen zu seinem 40jährigen Jubiläum. Ich zweifle nicht daran, dass er auch inskünftig gute Arbeit im Dienste der Bauernsame leisten wird.

MEHRZWECK-OEL  
FÜR JEDEN MOTOR

Benzin, Diesel, Petrol. Für Motor, Getriebe, Hydraulik.

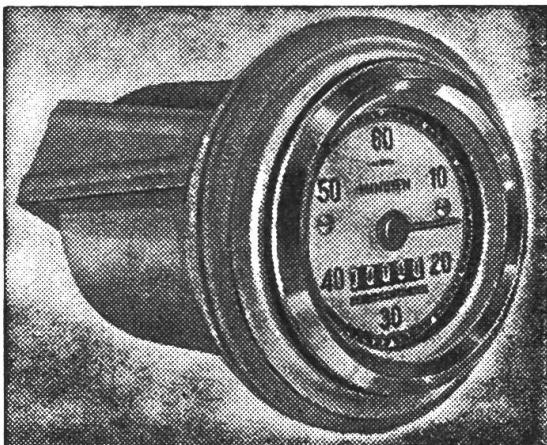
H.R.Koller+Cie.Winterthur      Telefon 052 23381



## **...über 4000000 Traktoren**

Die International Harvester Company kann auf die einmalige Bilanz zurückblicken, mehr Traktoren und auch Landmaschinen gebaut zu haben als jede andere vergleichbare Organisation.

INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY AG  
Hohlstr. 100 Zürich 4/26 Tel. 051 23 57 40



Sie sparen Geld mit dem elektr.  
Betriebsstunden-  
zähler  
für Traktoren etc.

VDO

1. Erfassen der wirklichen Betriebs-  
stunden.
2. pünktliche Pflege
3. rechtzeitiger Ölwechsel
4. Einfache Montage

VDO-Service und Generalvertretung  
**Krautli Auto Parts AG., 8003 Zürich**  
Badenerstr. 281, Tel. (051) 25 88 90

**KÖLA**

# Mäh- drescher



#### FAVORIT

Schnittbreite 265 oder  
300 cm, 68-PS-Dieselmotor.

#### COMBI-spezial

Schnittbreite 195 od. 215 cm,  
38-PS-Dieselmotor.

#### GM 4

gezogener Mähdrescher,  
Schnittbreite 160 cm,  
Kraftbedarf ab 25 PS.

Sämtliche Modelle können  
mit Maiserntevorrichtung  
ausgerüstet werden.

**BON**

für illustrierten Farbprospekt  
über: Rekord, Super Favorit,  
Favorit, Combi-spezial, GM 4

Gewünschtes unterstreichen

## Neu **Super Favorit**

300—500 cm Arbeitsbreite, Selbstfahrer mit Fordson-  
Diesel-Motor, 98 PS.

## Rekord

der gezogene Mähdrescher, leistungsstark wie ein grosser  
Selbstfahrer. Schnittbreite 225 cm, Kraftbedarf ab 85 PS.

**estumag**

**ESTUMAG SURSEE**  
**Land- u. Industriemaschinen AG**  
**(045) 4 31 43**

Name \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Der Senior der Ehrenmitglieder  
und ältestes Mitglied gratuliert

**Mit Spannung erwarte ich jeweils die  
Zeitschrift «DER TRAKTOR»**

von Hans Leibundgut, sen., St. Urban LU



Als alter Traktörler denke ich zurück an den ersten Traktor, den wir im Jahre 1914 selbst gebaut haben. Ich denke an die Schwierigkeiten, von denen man heute keine Ahnung mehr hat. Immerhin hatte schon der damals selbstgebaute Traktor eine Differentialsperre und Einzelradbremsen.

In diesen 40 Jahren ist in unserem Verband viel geleistet worden. Von einer Fachzeitschrift, wie wir sie heute mit unserem «Traktor» besitzen, wusste man noch nichts. Man war auf sich selbst angewiesen. Ich möchte nicht weiter von den alten Begebenheiten und Schwierigkeiten berichten, dies geschah ja schon im «Traktor» Nr. 9 und 12/1954. Doch möchte ich mich als ältestes Mitglied des Schweizerischen Traktorverbandes sehr lobend über die Fortschritte in diesem Verband aussprechen. Der Wunsch, den ich im Heft Nr. 12/1954 ausgesprochen habe, der STV möchte sich weiter gut entwickeln zum Nutzen der Landwirtschaft, hat sich erfüllt. Denken wir an die Rückvergütungen auf den Treibstoffzöllen, die endlich mit viel Mühe erreicht wurden. Der durch die «Traktörler» gestiftete IMA-Bremsstand für Motoren wird auch sehr viel gebraucht. Es ist für einen Landwirt wichtig zu wissen, ob die Zahl der in den Prospekten angeführten PS mit der effektiven Leistung tatsächlich übereinstimmt, oder ob es sich nur um einen Verkaufstrick handelt. Mit Spannung erwarte ich jedesmal die Schrift «DER TRAKTOR und die Landmaschine», die uns alle Neuheiten in Wort und Bild vorführt. Das Kurszentrum in Riniken bei Brugg ist ein wohlgelegenes Gemeinschaftswerk. Dort kann sich nun jeder Kursteilnehmer und jeder Bauer die nötigen Kenntnisse erwerben, um jeder Maschine, die in der Landwirtschaft verwendet wird, durch und durch zu kennen. Herr Bühlner hat sich an der DEULA in Deutschland eine vorzügliche Ausbildung erworben. Alle Kantone verfügen zudem über gut ausgewiesene Berater für das weitläufige und kostspielige Gebiet der Landmaschinen. Jeder Bauer sollte es sich daher zur Pflicht machen, den Ankauf einer grösseren Maschine auf seinem Hofe mit solchen Fachleuten zu besprechen. Um in Zeiten mit Versorgungsschwierigkeiten auch gewappnet zu sein, konnte unser

Verband am Zentralschweizerischen Technikum in Luzern Versuche mit Holzgasanlagen durchführen.

Unserem Präsidenten, Herrn Schwaar, sowie ganz besonders unserem tatkräftigen Geschäftsführer, Herrn Piller, möchte ich ein grosses Kompliment machen und ihre Arbeit bestens verdanken. Letzterer versteht es immer von neuem, der Landwirtschaft gut zu dienen wie auch unsere Interessen bei den Behörden zu wahren.

Dem Schweizerischen Traktorverband wünsche ich auch weiterhin Wohlergehen.

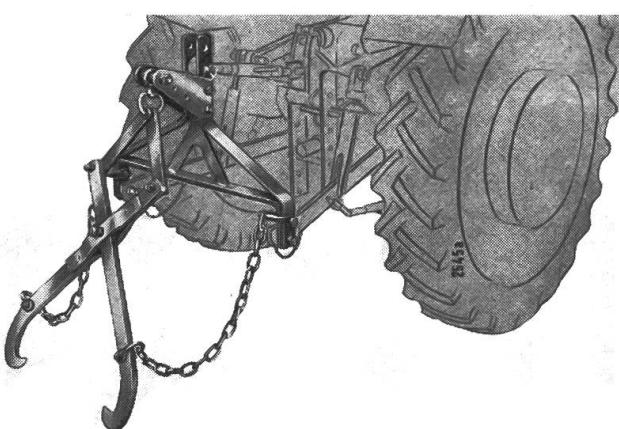


2. Weltkrieg:  
Traktor ausgerüstet mit  
Holzgas-Generator und  
Lambert-Rad.

---

*Mitglieder! Besucht zahlreich die Kurse und Versammlungen Eurer Sektion! Es kann nur von Nutzen sein!*

---



Allein-Vertrieb für die Schweiz:

**Willi Stadler, Schönengrund 9, 9500 Wil SG** ☎ 073/61748  
Traktorzubehör

### Stammzange

zum Schleifen von Stämmen bis 60 cm Ø, ohne Seilwinde oder Ketten. Einfache Montage (siehe Abbildung) an der Hydraulik. Das Schleifen der Stämme mit der neuen Stammzange schont Jungwuchs und Waldwege, da der Stamm an einem Ende abgehoben wird. Das Abheben des Stammes erfolgt wie z. B. das Heben eines Pfluges mit der Hydraulik. Verwendung für jeden Traktor ab 25 PS mit Hydraulik.

Der amtsälteste Sektionsgeschäftsführer  
äussert sich

**Gedanken zum vierzigjährigen Bestehen  
des Schweizerischen Traktorverbandes**

von Albert Beck,  
Grafenhusen-Werthenstein LU



Es ist sonst allgemein üblich, in Zeitabschnitten von 25 und 50 Jahren über das Geleistete Rückschau zu halten und Bilanz zu ziehen. Der Schweizerische Traktorverband jedoch trägt dem raschen Tempo der neuen Zeit Rechnung und schaltet nach 40 Jahren des Bestehens eine Atempause ein. Diese Pause erlaubt es, das bisher Erreichte zu überblicken und das noch zu Schaffende zu planen.

Dem Schreiber dieser Zeilen war es vergönnt, seit dem Jahre 1928 als Geschäftsführer der Vereinigung landw. Traktorbesitzer des Kantons Luzern (heute Traktorenossenschaft) zu funktionieren, und als solcher im Schweizerischen Traktorverband mitzuwirken. Anlässlich der Gründungsversammlung in Bern bemerkte der Vertreter des Schweizerischen Bauernverbandes, Herr Nationalrat Dr. König, die Wahrung der Interessen der Traktorbesitzer gegenüber den Behörden werde eine der wichtigsten Aufgaben des Verbandes sein. Schon damals stellte der Schweizerische Bauernverband an die Behörden in Bern das Begehr, die Landwirtschaftstraktoren möchten dem neuen Automobilgesetz nicht unterstellt werden. Die Besteuerung nach Pferdekräften hätte auf die Anschaffung von Traktoren tatsächlich eine abschreckende Wirkung gehabt.

Es würde zu weit führen, an dieser Stelle die ungezählten Eingaben an die Behörden zu erwähnen, welche sich mit den Vorschriften über die Ausrüstung der Traktoren, die Besteuerung, die Versicherungen, die Verkehrs-vorschriften usw. befassten. Speziell erwähnt sei die sogenannte «Dächlivorschrift», die jahrelang zu reden und zu schreiben gab. Nur wenigen dürfte es noch bekannt sein, dass es verboten war, einen landwirtschaftlichen Traktor mit einem schützenden Dach zu versehen. (Anmerkung der Redaktion: Die «Dächlivorschrift» wird wieder aktuell!)

Im Laufe der Jahre und Jahrzehnte kamen immer neue Vorschriften hinzu und mussten immer wieder bekämpft oder auf eine tragbare Basis zugeschnitten werden. Das veranlasste seinerzeit einen Innerschweizerbauern, an einer Versammlung in Emmenbrücke den Ausspruch zu tun, wenn er alle bestehenden Vorschriften befolgen wollte, so würde sein Traktor aussehen wie ein schön überhängtes Christbäumchen.

Die Mitgliederzahl des Verbandes nahm nicht sprunghaft aber stetig zu. Die Zahl der Vorstandsmitglieder und der Delegierten wuchsen im gleichen Verhältnis. Es gab im Traktorverband gelegentlich Leute, die sich gerne reden hörten, Leute, die Zwietracht säten. Es gab Männer, die sich eine lange Zeit um irgend eine belanglose Satzstellung oder Redewendung im Protokoll stritten. Ich erinnere mich an eine Vorstandssitzung, an welcher eins späterer ostschweizerischer Regierungsrat teilnahm. Er sagte am Schluss, es sei dies die ekelhafteste Sitzung, die er je besucht habe, und er schäme sich, hier gewesen zu sein. Diese Bemerkung hat meines Erachtens gut gewirkt. In den darauf folgenden Sitzungen besserte es zusehends. Die Krisenzeite wurde überwunden. Heute muss jeder unvoreingenommene Beobachter zugeben, dass im Traktorverband absolut geregelte Verhältnisse bestehen. Die vorliegenden Probleme werden ernsthaft und mit Interesse behandelt. Die Finanzen sind geordnet. Das Verhältnis zwischen Deutsch und Welsch ist ein gutes. Als Beweis hiefür kann die Errichtung je eines Kurszentrums in der deutschen und in der welschen Schweiz angeführt werden. Das Verbandsorgan «DER TRAKTOR und die Landmaschine» ist nicht nur Bindeglied zwischen Deutsch und Welsch, sondern zudem noch zwischen den einzelnen Mitgliedern. Es ist vorzüglich redigiert und erscheint heute, im 26. Jahrgang, in deutscher, französischer und italienischer Sprache. Wenn heute im Traktorverband eine Aera des fruchtbaren Schaffens und des gegenseitigen Verstehens herrscht, so verdanken wir dies dem sympathischen Präsidenten Schwaar und dem arbeitsfreudigen, nimmermüden Geschäftsführer Piller.

Zum Schluss sei allen, die auf dem Gebiete der Motorisierung der Landwirtschaft ihr Bestes geleistet haben und noch leisten, herzlich gedankt. Diese Sparte der Landwirtschaft hat eine damals ungeahnte Entwicklung erfahren. Die spezifischen Interessen der motorisierten Landwirtschaft könnten von keiner bestehenden Organisation so wirksam vertreten werden wie vom Traktorverband, welcher sich damit als absolutes Erfordernis erweist. Der Verband ist heute mit seinen mehr als 35 000 Mitgliedern ein starkes und schlagkräftiges Gebilde. Ich hoffe, er möge sich den Verhältnissen entsprechend durch stetigen Mitgliederzuwachs und den damit zunehmenden Einfluss stets auf der Höhe des derzeitigen Einflusses halten. Es lebe der Schweizerische Traktorverband, er blühe und gedeihe!



Ansicht eines der ersten Traktorräder, das den Einsatz vom Transport zum Arbeiten im Acker beschleunigen und erleichtern sollte. Es handelt sich um ein Modell Meyer, das mit Gummiklötzchen und herausstellbaren Schaufelstollen ausgerüstet war.

Der Präsident einer welschen Sektion  
hat das Wort

**Schon 1926 schloss sich die Sektion Genf  
dem Schweizerischen Traktorverband an...**

von Georges Pottu, Malval-Dardagny, Genf



Die über 300 000 Seelen zählende Großstadt Genf nagt erbarmungslos und ohne Unterlass an der sie umgebenden Landschaft. Die landwirtschaftliche Bevölkerung macht nur noch 5 % aus. Die Beschaffenheit des Geländes, das Klima und die Verschiedenheit der Kulturen — nebst Weinbau — brachten es zwangsläufig mit sich, dass bei uns die Motorisierung gleich nach dem ersten Weltkrieg einsetzte. Gepaart mit der Mechanisierung erlebte sie einen nie geahnten Aufschwung, und sie modernisierte sich zusehends. So zählt unser kleiner Kanton heute über 1200 Landwirtschaftstraktoren und mehr als 100 Mähdrescher. Diese Mechanisierung ermöglichte ein rasches Arbeiten, ein risikoloseres Einbringen der Ernte, und sie hilft wesentlich mit, die schwere Arbeit des Landwirtes zu erleichtern. Ein Servitut allerdings fährt wie ein Gespenst nebenher: der Unterhalt und die Amortisierung dieses Maschinenparkes. Leider muss man in diesem Zusammenhang bemerken, dass die Ausbildung an unseren landwirtschaftlichen Schulen mit der Entwicklung nicht Schritt gehalten hat.

Wir danken den Gründern des Genfer Traktorverbandes, namentlich den Herren David Revaclier, Präsident, und Charles Lambery, Geschäftsführer. Die damaligen Statuten erwähnten im Artikel 1 u. a. die Förderung der Motokultur, die Durchführung von Kursen zur Erweiterung der beruflichen Kenntnisse und die Wahrung der Interessen der Traktorbesitzer.

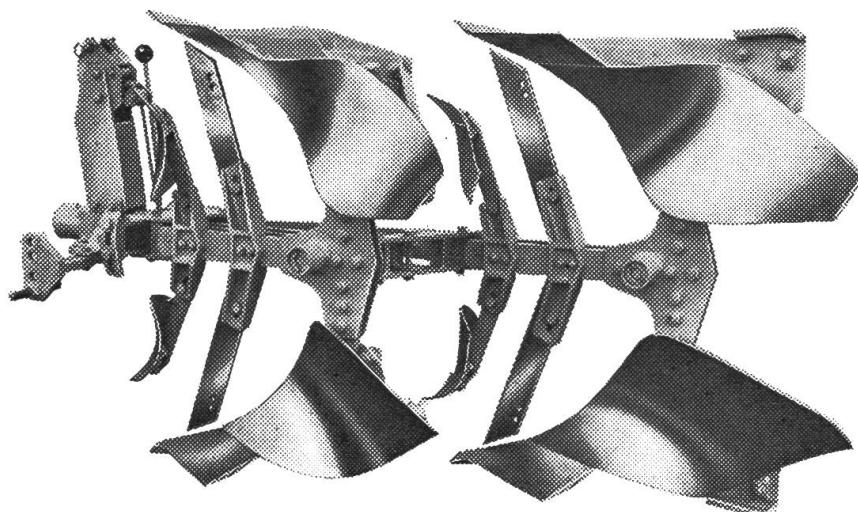
Der Genfer Traktorverband schloss sich bereits im Gründungsjahr dem schweizerischen Verband an. Wir gratulieren den heutigen Leitern dieses Verbandes, Herrn Etienne Schwaar, Präsident, und den Herren des Geschäftsleitenden Ausschusses. Geschäftsleiter Rudolf Piller, der seit mehr als 20 Jahren im Amte ist, verdient nicht weniger Dank. Mit seiner Zweisprachigkeit und der Gewandtheit im Schreiben ist er zur eigentlichen Seele des Verbandes geworden. Durch die rechtzeitige Ausbildung von Kursleitern (1947), mit der Zurverfügungstellung von technischen Filmen und anderem Demonstrationsmaterial, hat er den Sektionen einen spürbaren Dienst erwiesen. Die Schaffung des Kurszentrums in Riniken und die Genehmigung eines weiteren Kurszentrums in Grange-Verney (VD) legen ein beredtes Zeugnis ab für die Aufgeschlossenheit der leitenden Persön-

lichkeiten des Schweizerischen Traktorverbandes und die Delegierten der Sektionen. Ich hoffe, dass die Jungen die an diesen Ausbildungszentren vorgesehenen mehrtägigen Kurse recht zahlreich besuchen werden. Es wird dies bestimmt im Interesse ihres Maschinenparkes und somit in ihrem eigenen Interesse sein.

Abschliessend bringe ich den Wunsch an, die Traktorfabrikanten möchten endlich einsehen, dass auch der Traktorführer Anrecht auf einen minimalen Komfort hat. Könnte beispielsweise der Verband nicht finanziell mithelfen, einen zweckmässigeren und die Gesundheit weniger schädigenden Traktorsitz zu entwerfen?

## **Cybèle** = der neue Zweischarpfplug von Allamand

## **Cybèle** = der Pflug für höchste Ansprüche



Einzigartig in bezug auf Konstruktion und Arbeitsweise – zudem formschön, praktisch und leicht einstellbar.

Auch als Einscharpfplug einsetzbar.

Erhältlich mit und ohne Stützrolle, gewundene oder zylindrische Riestern.

- Wendemechanismus **halbautomat**.
- Passend für alle Traktoren mit Regel- und Normalhydraulik
- zuverlässige Bruchsicherung auf jedem Pflugkörper
- 2-seitig verwendbare Messerseiche, auswechselbar
- unerreichte Einstellmöglichkeiten

Sie müssen ihn gesehen haben! Verlangen Sie heute noch Kataloge oder eine Vorführung.

---

**Allamand s.a. Morges**  
**machines agricoles – tracteurs**