

Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik
Band: 26 (1964)
Heft: 15

Rubrik: Es gratulieren ...

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: 09.01.2026

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



Es gratulieren . . .

Einen harten Stand hatte der Landwirtschaftstraktor beim Strassenverkehrsgesetz

von A. Pfister, Chef der Unterabteilung
Strassenverkehr der eidg. Polizeiabteilung

Es kennzeichnet den tüchtigen Jubilaren, dass er so früh da war. Als der Traktorverband gegründet wurde, war die erste schweizerische Motorisierungswelle im Gang. Die Motorfahrzeuge vermehrten sich in 10 Jahren von 20 000 auf 130 000. Aber Landwirtschaftstraktoren waren selten; man zählte sie noch nicht. Eine erste Schätzung 1929 kam für das ganze Land auf nur etwa 750 Landtraktoren.

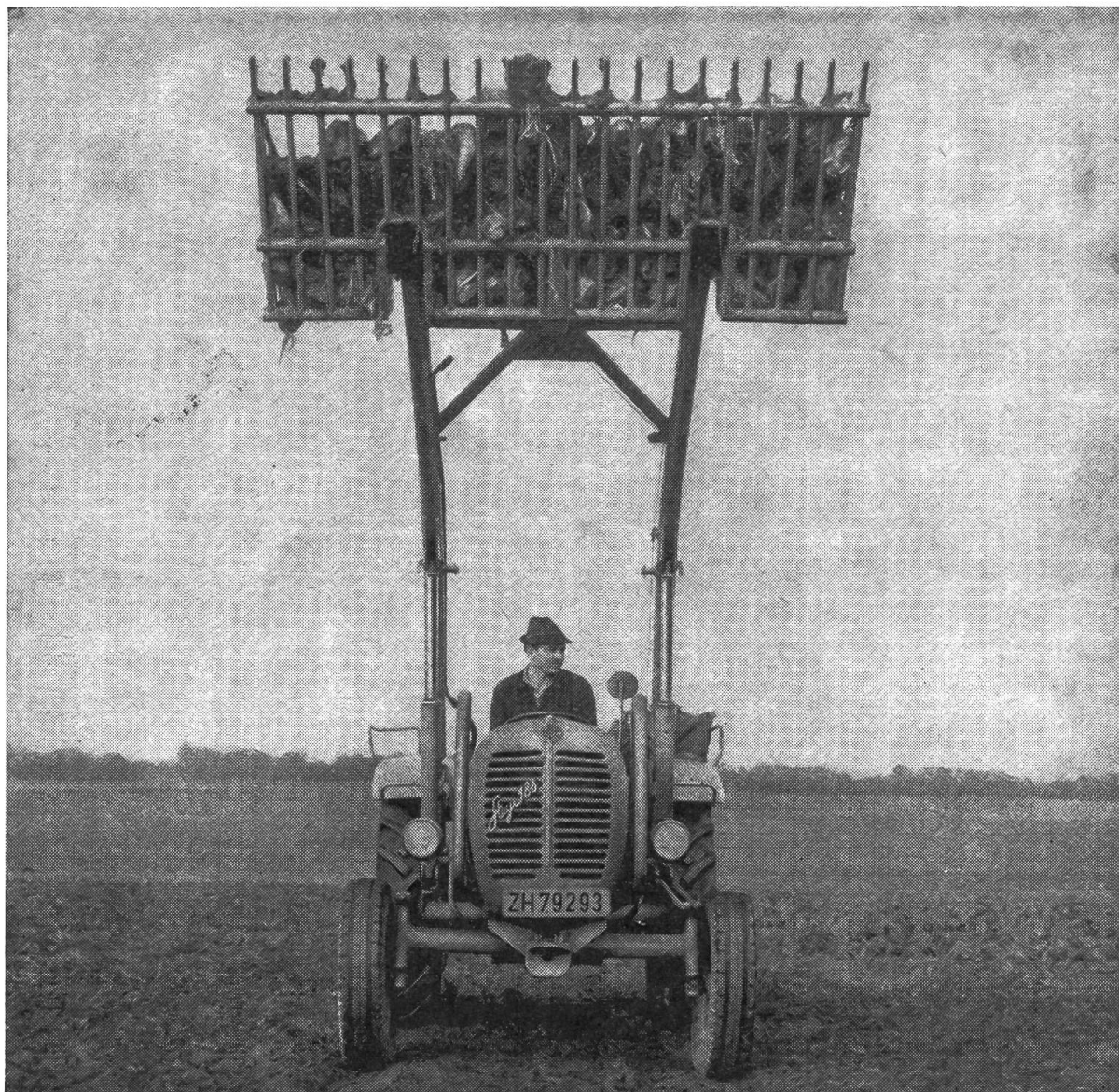
Kurz nach der Gründung des Verbandes findet man den Landwirtschaftstraktor im ersten eidgenössischen Automobilgesetz. Dieses wurde zwar 1927 vom Volke verworfen, enthielt aber schon den Satz, der später 30 Jahre lang Grundlage für die Sonderstellung des Landwirtschaftstraktors war: «Der Bundesrat kann Landwirtschaftstraktoren . . . von den Bestimmungen dieses Gesetzes ganz oder teilweise ausnehmen». Ob da nicht der Traktorverband seine Hand im Spiele gehabt hatte? Nachweisbar ist sein Einfluss auf die Vollziehungsverordnung zum MFG. Er erreichte unter anderem, dass für die Landwirtschaftstraktoren die Geschwindigkeit von 8 auf 12, dann auf 15 und schliesslich auf 20 km/h erhöht wurde.

Einen harten Stand hatte der Landwirtschaftstraktor beim Strassenverkehrsgesetz. Seine Sonderstellung war von allen Seiten angefochten. Die Vertreter des Verbandes haben sich mit Erfolg gewehrt. Sie zeigten für die Erfordernisse der Verkehrssicherheit ein grosses und nicht nur taktisches Verständnis. Sie erreichten dadurch, dass dem landwirtschaftlichen Strassenverkehr jene Ausnahmen erhalten blieben, die er aus betrieblichen Gründen nötig hat.

Nachdem das Gesetz zustande gekommen war, setzte der Traktorverband sich beispielhaft für eine konsequente, aber zweckmässige Durchführung ein; er hat das neue Recht auf geschickte Weise seinen Mitgliedern in Wort und Schrift bekannt gemacht und sich mit der Vorbereitung der Jugendlichen auf die Führerprüfung besondere Verdienste erworben.

Ebenso eindrücklich wie bei der Verkehrsgesetzgebung sind die Leistungen des Traktorverbandes auf seinen übrigen Tätigkeitsgebieten. Diese näher zu würdigen, muss berufenen Leuten vorbehalten bleiben.

Mit dem Dank für die Förderung der Verkehrssicherheit durch die leitenden Persönlichkeiten und die Mitglieder des Schweizerischen Traktorverbandes verbinde ich die besten Wünsche für weitere erfolgreiche Tätigkeit zum Wohl der Traktorhalter und der ganzen Verkehrsgemeinschaft.



... und noch höher der Nutzen mit STEYR-Traktoren

weil sie für schweizerische Verhältnisse gebaut sind. Robuste Dieselmotoren von 18–50 PS bürgen für störungsfreien Betrieb selbst im härtesten Einsatz. Nutzen Sie die 100jährige Erfahrung der STEYR-Werke. Wir beraten Sie gerne.

ALFAG Aktiengesellschaft für Fahrzeuge, Schlieren ZH Telefon 051 / 98 61 61

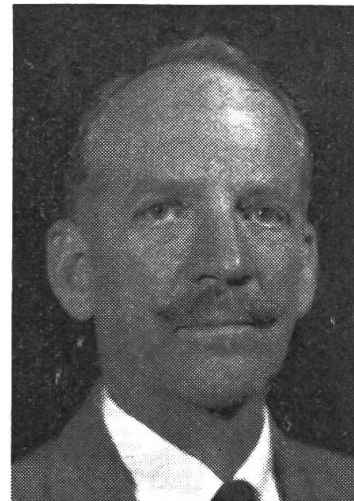


Gebietsvertreter:

A. Baumgartner Altnau TG – Dubois & fils Bevaix NE – D. Duvoisin Chailly s/Clarens VD – P. Chevalier Colombier NE – J. M. Gigond Courrendlin JB – G. Gabriel, Garage des champs Donneloye VD – Grin & fils Faoug VD – A. Bongard, Garage du Nord Fribourg – E. Rast Fully VS – H. Roth Haag-Gams SG – X. Föhn Ibach SZ – W. Ritter Marthalen ZH – W. Balmer Morges VD – H. Lengacher Mühleturnen BE – A. Kull Niederlenz AG – B. Hängartner Orbe VD – F. Nicole Orbe VD – A. Stump Pflun TG – G. Tremp Schänis SG – Cawe-Service Schwerzenbach ZH – W. Bircher, Garage, Solothurn – H. Schlittler & fils Travers NE – J. Germanier Vetroz VS

Rückblick auf eine Tätigkeit, zu der wir vorbehaltlos gratulieren

von C.-E. Zahn, ing. agr., Adjunkt, Abteilung
für Landwirtschaft des EVD, Bern



Selbst wenn wir auf der Abteilung für Landwirtschaft des EVD schlecht oder gar nicht traktorfahren, mit dem Schweizerischen Traktorverband sind wir all die Jahrzehnte hindurch glänzend gefahren.

Das darf ich bekennen, seitdem es mir vergönnt ist, gewisse gemeinsame Probleme zu behandeln. Es gilt dies für die schwere Zeit der Kriegsjahre, für die Nachkriegsperiode, wie für die jüngste Zeit, in der es auch nicht an Aufgaben und Wünschen fehlt, die den STV und die Abteilung für Landwirtschaft in gleicher Weise beschäftigen.

Während des Krieges hat der Verband seine ganze Kraft zur Erhaltung der Betriebs- und Einsatzbereitschaft der vorhandenen Traktoren eingesetzt und damit wesentliches zur Sicherung der landeseigenen Ernährungsbasis beigetragen. Erinnern wir uns kurz an die Jahre der Umbauaktionen auf Ersatztreibstoffe (Holz- und Holzkohlengeneratoren), da im Auftrage des KEA ein Stab von Fachleuten des STV die Einführungs- und Wiederholungskurse für Traktorbesitzer durchführte. Versetzen wir uns zurück in die Zeit, da Pneuexperten Aufschluss zu geben hatten, ob die Bereifung aufgummiert, ausgetauscht oder ob gar Ersatzräder angeschafft werden mussten. Denken wir an die Zeit, da eine Gummisammlung in der Landwirtschaft für die Landwirtschaft nötig war, da minimale Treibstoffzuteilungen berechnet werden mussten, da im EVD eine Preisausgleichskasse für Ersatzreifen und -räder für Landwirtschaftstraktoren bestand.

Die Einstellung und Gesinnung des Verbandes bei und nach Kriegsende zeigen wohl am besten einige Sätze aus dem Verbandsorgan: «Und jetzt? — Am 8. Mai 1945 drang der eherne Klang aller Glocken unseres Landes in einen prächtigen Spätnachmittag hinaus. Bewegten Herzens standen die Menschen auf den Strassen, in den Feldern, in Schreibstuben und Werkstätten und nahmen, jeder auf seine Art, die langersehnte Friedensbotschaft entgegen. Und jetzt? Stelle sich jeder die Frage! Finde jeder die richtige Antwort dazu. Bedeutungsvoll und ausschlaggebend wird es sein, die Wunschträume und Trugschlüsse von der Realität zu scheiden. — Nur stufenweise werden wir wieder zum einst errichteten Niveau emporsteigen.»

Bereits 4 Monate später stellt sich der STV als Aufgabe, die sich in den 30er Jahren abgezeichneten Bestrebungen, die Motorisierung der Landwirtschaft in Bahnen zu lenken, die den tatsächlichen Erfordernissen technischer und wirtschaftlicher Natur besser entsprechen, kräftig zu fördern. Er fordert der persönlichen Initiative wieder freiere Bahn. — In richtiger Erkenntnis, dass während des Krieges die Verkehrsdisziplin auf einen bedenklichen Tiefstand herabgesunken ist, wird schon für die Wintermonate 45/46 eine Verkehrsausbildungs- und Unfallverhütungs-Aktion organisiert, um mitzuhelfen, das Unfallgespenst rechtzeitig zu bannen. Dazumal hat der STV bereits im Hinblick auf eine kommende neue Strassenverkehrsgesetzgebung Vorkehren getroffen, um dem Traktorführer die bis dahin gewährten gesetzlichen Erleichterungen in die neue Verkehrsepoche hinüber zu retten. Zu dieser Zeit kann die Abteilung für Landwirtschaft den Umbauzwang landwirtschaftlicher Traktoren auf feste Treibstoffe aufheben. Der Rückbau setzt ein. Die Einfuhrkontingentierung von landwirtschaftlichen Traktoren wird gelockert.

Die weitere vielseitige Entwicklung der landwirtschaftlichen Mechanisierung bringen dem STV ein vollgerütteltes Mass an Aufgaben, die immer dynamisch, mit der nötigen Ausdauer und viel Geschick angepackt wurden und deshalb auch zu vielen Erfolgen führten. So sei hier die erfreuliche Rückgliederung der Verbände Waadt und Genf besonders erwähnt.

Die Beziehungen zur Abteilung für Landwirtschaft waren in diesem Zeitabschnitt je nach den wirtschaftlichen Gegebenheiten sehr eng; dabei denken wir an die verschiedentlich drohenden Versorgungsschwierigkeiten mit flüssigen Treibstoffen während den internationalen Krisen von Berlin, Korea, Suez, Kuba usw., oder an die Verhandlungen zur Regelung der Benzinzollrückerstattung oder an die derzeitige Durchführung neuer Versuche mit Ersatztreibstoffgeneratoren.

Ein weiterer Punkt, zu dem alle Leser dem STV gratulieren können, ist sein «Traktor». Er ist der Spiegel der Verbandstätigkeit, seiner Gesinnung und Zielsetzung, seiner Leistung und somit indirekt auch seiner Mitglieder. Nebst der Verfechtung von Verbandsinteressen und der technischen Aufklärung kommen Stimmen vaterländischer Einstellung zum Ausdruck und es darf auch der «Ueli vom Bözberg» seine persönlich-kritische Meinung äussern. So ist das Verbandsorgan lebendig, aktuell und stets lesenswert.

Mit der Entwicklung von Spezialmaschinen hat die Motorisierung auch Eingang zu den Hang- und Kleinbetrieben und zu den Bergbauern gefunden. Der STV hat sich den ihm damit gestellten Aufgaben sofort angenommen und dadurch für den Bauernstand eine grössere Bedeutung gewonnen. Selbständig und aus eigener Kraft hat er kürzlich ein Kurszentrum in Rinken errichtet und gedenkt demnächst ein weiteres in Granges-Verney der welschen Schweiz zur Verfügung zu stellen. — Nicht nur hat er mit seinen Sektionen die praktischen Vorbereitungen des Cup der Landjugend auf die Expo hin übernommen, sondern durch den Beschluss der diesjährigen Generalversammlung, die Landjugend auch für die Zukunft vermehrt an der

landwirtschaftlichen Motorisierung interessiert. Er will ihr Gelegenheit geben; sich auch inskünftig in zeitgenössischem, edlem Wettkampf zu messen.

So wird das Rad der Zeit am 16. Dezember 1964 für den STV seine vierzigste Umdrehung vollziehen und gestattet dadurch den Rückblick auf eine Tätigkeit, zu der wir vorbehaltlos gratulieren und über die wir uns freuen dürfen.

Dieses Rad ist soeben wieder im Begriffe die ersten Grade seines Umlaufes fortzusetzen und so verbinden wir damit unsere besten Wünsche für eine weiterhin erfolgreiche Tätigkeit im Interesse eines gesunden schweizerischen Bauernstandes.

Gedankensplitter

Zum 40jährigen Jubiläum gratuliere auch ich dem Schweizerischen Traktorverband. Ich wünsche ihm fernerhin viel Erfolg in der Wahrung der Interessen seiner Mitglieder.

Ich erfuhr von der Redaktion, dass beabsichtigt war, die vorliegende Jubiläums-Nummer vorwiegend aus Beiträgen von Jungen zusammenzustellen. Enttäuscht gestand man mir, dass nur zwei Beiträge eingegangen sind. Es war natürlich etwas vermessen — so dachte ich zuerst — von den Jungen zu erwarten, dass sie sich über die Verbandsgestaltung der nächsten Jahre äussern. Beim Nachdenken musste ich mir sagen, dass die Redaktion gar nicht so stark danebengegriffen hatte. Wer Tag für Tag, jahraus, jahrein am Lenkrad eines landwirtschaftlichen Motorfahrzeuges sitzt und damit sozusagen alle landwirtschaftlichen Arbeiten verrichtet, der kann gar nicht anders, als sich dabei über die Tätigkeit seiner Organisation Gedanken zu machen. Es müssen unwillkürlich kritische Ueberlegungen oder Wünsche an ihn herantreten. Diese der Organisation nicht mitzuteilen, ist falsch verstandene Bescheidenheit. Es ist umso bedauerlicher, weil man an die Jungen appellierte, die sich in der Regel darüber beklagen, dass sie nur selten ein Mitspracherecht haben.

So fordere ich die Jungen auf, inskünftig wenigstens in dieser Zeitschrift mitzuarbeiten. Auf technischem Gebiet sollte ihnen dies nicht schwer fallen.

Ueli am Bözberg

Leistungsfähige Französische — Europäische Landmaschinenfabrik **sucht für**

Mittel- und Ostschweiz

spezialisierte Landmaschinen-Handlung mit Service für:

**Aufladewagen — Dungzettler —
Hoch- und Niederdruckpressen**

Offerten erbeten unter Chiffre T 1230 H der Hofmann-Annoncen,
8163 Obersteinmaur ZH



40 Jahre Freiheit in Bindung

von Fürsprecher A. Pezolt, Sekretär des
Schweiz. Landmaschinen-Verbandes, Bern

Unsere schweizerische Wirtschaft, Politik und Kultur sind eng verbunden mit dem Bestehen und der Tätigkeit einer Grosszahl von Verbänden und Vereinen mit vielgestaltigen Zweckbestimmungen. Eine Verankerung dieser Tatsache erfolgte — soweit es sich um wirtschaftliche Verbände und Vereine handelt — in den sogenannten Wirtschaftsartikeln der Bundesverfassung vom Jahre 1947.

In diesen Wirtschaftsartikeln wurde der bewährte Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit mit Recht aufrechterhalten, er erfuhr aber gleichzeitig eine vorsichtige Abgrenzung, indem der staatlichen Gesetzgebung das Recht erteilt wurde, unter bestimmten Umständen und in einem gewissen Umfange, Einschränkungen gewerbe- und wirtschaftspolitischer Art vorzunehmen. Solche Abweichungen von der verfassungsmässig garantierten Handels- und Gewerbefreiheit dürfen indessen nach den Bestimmungen des Art. 31bis der Bundesverfassung nur erfolgen, wenn das «Gesamtinteresse es rechtfertigt», das heisst, wenn staatspolitische Gründe hiefür vorliegen. So beispielsweise zur

- Erhaltung wichtiger, in ihren Existenzgrundlagen gefährdeter Wirtschaftszweige oder Berufe,
- Erhaltung eines gesunden Bauernstandes und einer leistungsfähigen Landwirtschaft,

wenn die zu schützenden Wirtschaftszweige oder Berufe die ihnen billigerweise zumutbaren Selbsthilfemassnahmen getroffen haben.

In Art. 32 derselben verfassungsmässigen Wirtschaftsartikeln wird festgehalten, dass die zuständigen Organisationen der Wirtschaft vor Erlass von Ausführungsvorschriften anzuhören sind und beim Vollzug derselben zur Mitarbeit herangezogen werden können.

Damit sind Bedeutung und Mitarbeit der wirtschaftlichen Verbände und Vereine und ihre zunehmenden öffentlich-rechtlichen Funktionen klar umschrieben und festgelegt worden.

Seit 40 Jahren hat der «Schweizerische Traktorverband», als eine solche sozialautonome Willensgruppe seiner Mitglieder, mit öffentlich-rechtlichen Funktionen, die notwendige Grenzziehung zwischen individueller Freiheit und zweckmässiger Bindung angestrebt, und wir dürfen sagen, dass er dabei das richtige Mass gefunden hat. Nach gut schweizerischer Art ist es ihm in seiner 40jährigen Tätigkeit gelungen, die persönlichen Freiheiten seiner mehr als 35 000 Mitglieder auf föderalistischer Grundlage (Sektionen) zu erhalten und sich bewusst darauf zu beschränken, seinen Mitgliedern in erster Linie beratend und fördernd zu dienen. Daneben haben es der «Schweizerische Traktorverband» und alle seine Organe verstanden, die legitimen Interessen ihrer Mitglieder wahrzunehmen durch eine folgerichtige Einflussnahme auf die immer komplizierter werdenden Gesetzgebungs- und Verwaltungsvorschriften, die den einzelnen Traktorbesitzer in seiner Tätigkeit entweder einengen oder fördern.

Diese bedeutenden Erfolge in der Ausübung der oben erwähnten verfassungsmässigen Rechte beruhen auf der Tatsache, dass die Organe des «Schweizerischen Traktorverbandes» nie unbegründete, unbelegte oder über das vernünftige Ziel hinausgehende Begehren und Wünsche gegenüber den zuständigen Behörden und Verwaltungen vertraten, sondern vielmehr, im Hinblick auf das Ganze, eine massvolle und wirtschaftlich tragbare Interessenpolitik vertraten und sie dadurch zum Wohle der Traktorbesitzer zur Durchsetzung brachten.

Hand in Hand mit dieser Einflussnahme auf das staatliche Gesetzgebungs-Geschehen ist hinzuweisen auf die wertvolle aufklärende Verbandstätigkeit in der Durchführung technischer Kurse und Demonstationen und allgemeiner und individueller Beratung seiner Mitglieder. Mit seiner stets lesenswerten Zeitschrift «Der Traktor» nimmt er laufend in aufgeschlossener und praktischer Weise Stellung zu allen Fragen und Geschehnissen, die den Traktorbesitzer jahraus jahrein beschäftigen.

So rundet sich das Bild eines für unser Land und alle Besitzer landwirtschaftlicher Motorfahrzeuge wertvollen Verbandes.

Der «Schweizerische Landmaschinen-Verband», als an Jahren jüngerer Bruder, bemüht sich, in gleicher Art und Weise die Interessen der gesamten Landmaschinenbranche (Inlandindustrie, Importeure, Wiederverkäufer und Landmaschinenhandwerker) und damit aller Landwirte wahrzunehmen. Es war und ist für den Landmaschinen-Verband eine grosse Genugtuung, in zahlreichen, gemeinsam beide Organisationen und ihre Mitglieder interessierenden Fragen stets ruhig und sachlich mit dem heutigen Jubilar zusammenarbeiten zu dürfen.

So beglückwünschen wir den Schweizerischen Traktorverband nicht nur zu seinem Jubiläum, sondern in erster Linie zu seinen Erfolgen. Wir danken ihm und allen seinen Mitgliedern für ihr der ganzen Landmaschinenbranche je und je in Taten bewiesenes Verständnis und Wohlwollen und wünschen ihm für sein fünftes Dezennium von Herzen alles Gute!



Ad multos annos!

von Dr. J. Marquart, Generalsekretär des
Schweiz. Strassenverkehrsverbandes (FRS),
Bern

Das rasante Vordringen der Motorisierung machte auch vor einem wichtigen Sektor unserer Volkswirtschaft, der Landwirtschaft, nicht halt. Als Begleiterscheinung bekommt auch sie eine veränderte Lebensweise und andere Arbeitsbedingungen zu spüren.

Lange bevor dieser wirtschaftliche und soziale Aufschwung vorauszusehen war, hegte der Schweizerische Traktorverband den Wunsch, sich an den Beratungen zum Lösen von Aufgaben mit gesamtschweizerischer Tragweite zu beteiligen. So hatte die FRS die Ehre, diesen Verband unter ihren Gründerorganisationen zu zählen.

Diese Einstellung konnte bereits Früchte ernten. Als Beispiel seien erwähnt die aktive Mitarbeit des Schweiz. Traktorverbandes beim langwierigen Ausarbeiten von Vorschlägen im Hinblick auf die Strassenverkehrsgesetzgebung. Erwähnt seien auch die unermüdlichen Anstrengungen zur Verhütung von Verkehrsunfällen. Der Traktorverband ist auch nicht abseitsgestanden, als es darum ging, der FRS anlässlich des 25jährigen Bestehens zu helfen, den Jubiläumsfonds zu öffnen oder sich beim Sektor Strassenverkehr der Expo zu beteiligen. Obwohl der Schweiz. Traktorverband begreiflicherweise bestimmte Interessen wahren muss, ist er doch von einem erfreulichen Geist der verständnisvollen Zusammenarbeit mit andern Organisationen beseelt.

Aus dem soeben Gesagten geht hervor, dass wir uns an diesem 40. Verbandsjubiläum mitfreuen. Bereichert durch die Erfahrungen seiner Vergangenheit, darf der Schweiz. Traktorverband mit Zuversicht der Zukunft entgegenblicken, sei es seiner eigenen oder jener der grossen Familie der FRS. Mit seinen mehreren zehntausend Mitgliedern, die bald so zahlreich sind, wie die immatrikulierten Traktoren, steht er als alleiniger Vertreter einer derart umfangreichen Kategorie von Motorfahrzeugen einzig da. Die weitere Mitarbeit dieses Verbandes im Schosse der FRS wird auch in Zukunft von allgemeinem Interesse sein; dies umso mehr, als die Traktorbesitzer vielfach auch Besitzer eines anderen Motorfahrzeuges sind.

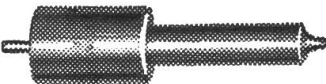


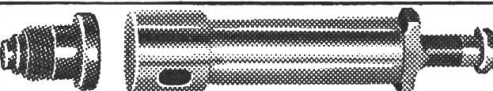
Wir gratulieren dem Schweizerischen Traktorverband zu den bisher er-

zielten Erfolgen und wünschen ihm für die Zukunft von Herzen alles Gute, damit er unbeschwert das fünfte Jahrzehnt vollenden kann. Der jetzige Geburtstag bietet uns Gelegenheit, ihm für seine Treue, seine Mitarbeit und sein Verständnis aufrichtig zu danken.

Ad multos annos dem Schweizerischen Traktorverband, seinen Mitgliedern, seinen Organen und seiner Leitung!

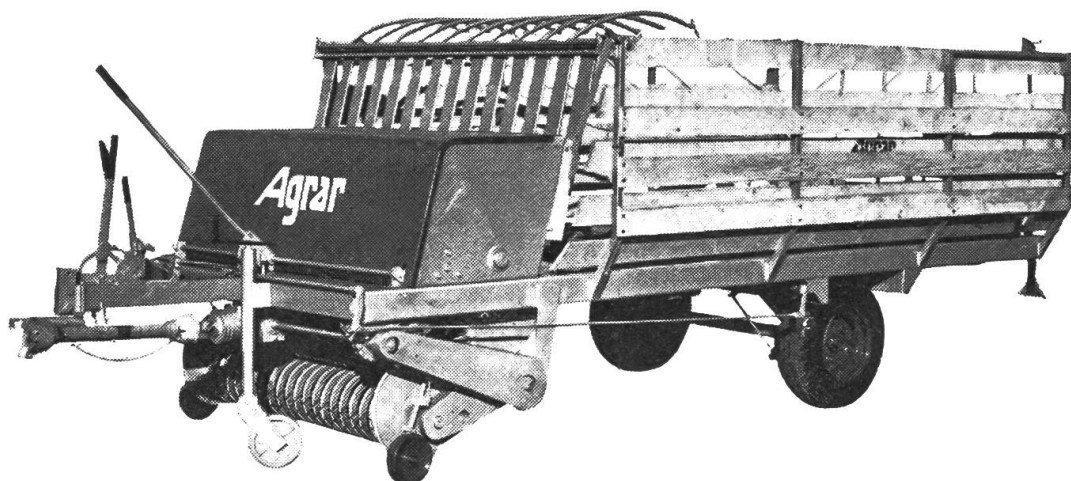
Ersatzrad Hürlimann
während des letzten Weltkrieges (Gummiknappheit)



	
	
	
DUAP	
Seit 20 Jahren in aller Welt erprobt und bewährt	DIESEL Einspritzausrüstungen für alle Motoren DUAP AG., Düsen- u. Apparatebau, Herzogenbuchsee Tel. 063/5 23 91

Ladewagen

Agrar



Ueberzeugende Vorteile des neuen AGRAR-Ladewagens:

- Das Futter wird in getrennten Mengen **auf halber Höhe** in den Laderaum geschoben, beim Entladen Verteilung nach Wunsch möglich.
- Saubere Futteraufnahme des zum Patent angemeldeten **anpassungsfähigen** Aufsammlers (Aufnahmebreite 1,50 m)
- Bei Grüngut lockeres Laden ohne Pressung und ohne Quetschung, bei Dürrgut ohne Umstellung der Maschine beliebige Pressung möglich.
- Vergrößerung des Laderaumes von 12 m³ bei Grüngut auf 20 m³ bei Dürrgut durch ein paar Handgriffe.
- Trotz der raschen, sauberen Arbeitsweise des neuen AGRAR-Ladewagens ist sein Lauf auffallend ruhig und stossfrei.

Verlangen Sie den illustrierten Prospekt, er enthält für Sie alle wissenswerten Auskünfte.

Agrar

Fabrik landw. Maschinen AG 9500 Wil SG

Senden Sie mir den Prospekt vom AGRAR-Ladewagen

Name: _____

Adresse: _____

Autotransportgewerbe und Schweizerischer Traktorverband

von Dr. H. Bircher, Zentralsekretär des
Treuhandverbandes des Autotransport-
Gewerbes (TAG), Bern



Die Motorisierung nimmt in der schweizerischen Landwirtschaft einen immer grösseren Umfang an. Es zeichnet sich damit eine ähnliche Entwicklung ab, wie sie im Transportwesen unseres Landes seit mehr als einem Jahrzehnt festzustellen ist: Das Motorfahrzeug ist in seinen mannigfachen Verwendungsarten zu einem unentbehrlichen Hilfs- und Transportmittel für unsere gesamte Wirtschaft wie für die Landwirtschaft geworden.

Das Autotransportgewerbe hat vielseitige Berührungspunkte mit der Landwirtschaft. Es ist daher verständlich, dass der Schweiz. Traktorverband seit der Gründung des Treuhandverbandes des Autotransport-Gewerbes TAG, der Dachorganisation der verschiedenen transportgewerblichen Verbände, diesem als Mitglied angehört. Wenn seinerzeit unter der Autotransport-Ordnung (ATO) mit ihrer staatlichen Konzessionierung und Kontingentierung des Strassentransportes die haupt- oder nebenamtlich gewerbsmässig tätigen Traktorenbesitzer ihre Interessen im TAG über den Schweiz. Traktorverband vertraten, sind nach Hinfall dieser Ordnung im Jahre 1951 andere Probleme in den Vordergrund gerückt. Trotzdem die Auffassungen bei einzelnen Fragen manchmal auseinandergehen, darf festgestellt werden, dass allgemein meistens in gleicher Richtung gearbeitet wird. In diesem Zusammenhang ist auf die erfreuliche und verständnisvolle Zusammenarbeit zwischen Autotransportgewerbe und Traktorverband bei der Schaffung des neuen Strassenverkehrsgesetzes und der Ausarbeitung der dazu gehörenden Vollzugsverordnungen hinzuweisen. Lastwagen und Traktor haben durch das neue Gesetz und seine Verordnungen aus Gründen der Verkehrssicherheit Einschränkungen auf sich nehmen müssen, aber auch Verbesserungen ihrer Stellung im Verkehrsgeschehen durchsetzen können.

Eine der früher oft aufgetretenen Reibungsflächen, die Durchführung von Transporten für Dritte unter Verwendung landwirtschaftlicher Fahrzeuge und mit Gebrauch verbilligten Treibstoffes, ist heute – wohl zum Teil auch im Zeichen der guten Konjunktur – in den Hintergrund getreten.

Es sei aber auf eine neue Entwicklung hingewiesen, die dem gewerbmässigen Strassentransport wie der Landwirtschaft zunehmende Sorgen bereiten muss. Die Motorisierung in der Landwirtschaft weckt namentlich bei der jungen Generation die Freude am Motor und fördert den Drang, sich ständig mit und auf einem Motorfahrzeug zu betätigen. Der Schritt zum «Transportler» ist dann leicht getan. Man sieht nur noch die Freiheit, die Selbständigkeit dieser Arbeit und glänzende Erwerbsmöglichkeiten. Den Wunschträumen kommen die Offerten von Lastwagenhändlern mit anscheinend günstigen Anzahlungsbedingungen und der Glaube auf scheinbar leicht erhältliche Transportaufträge entgegen. Der Verkauf manchen Stückes landwirtschaftlichen Bodens hat in den letzten Jahren zur Finanzierung des Ankaufes von Lastwagen gedient, und mancher junge Mann hat so seine elterliche Scholle und damit eine sichere Existenz verlassen. Sie haben bittere Erfahrungen machen müssen. Nicht nur an die Führung eines grösseren Transportbetriebes, sondern schon an den kleinen Transportunternehmer mit 1–2 Fahrzeugen werden heute grosse Anforderungen gestellt. Es bedarf harter Arbeit und grosser finanzieller Mittel, um sich zu behaupten. Man kennt im Transportgewerbe als Unternehmer gleich wie in der Landwirtschaft weder die 50-Stunden-Woche, noch Ferien in der günstigen Jahreszeit und andere Vorzüge regelmässiger Tätigkeit. Wer daher glaubt, der Wechsel von der Scholle zum Strassentransport werde ihm ein leichteres Leben gestatten, wird schwere Enttäuschungen erleben. Ein solcher Schritt sollte nur nach reiflicher Prüfung und Beratung durch neutrale Fachleute erfolgen. Manche grossen finanziellen Verluste könnten auf diese Weise vermieden werden.

Dem Schweiz. Traktorverband seien die besten Glückwünsche **zum 40-jährigen Bestehen** ausgesprochen.



Ersatzrad Meili während des letzten Weltkrieges (Gummiknappheit)