

Zeitschrift: Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé
Herausgeber: Association suisse de propriétaires de tracteurs
Band: 17 (1955)
Heft: 3

Rubrik: Rapport d'activité

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: 14.02.2026

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

Rapport d'activité

pour la période du 1er juillet 1953 au 30 juin 1954.

Généralités

Suivant les chiffres fournis par le Service de la motorisation de l'armée, il y avait en Suisse 24 104 tracteurs agricoles en service à fin septembre 1953, soit 2 258 de plus qu'en 1952 à pareille époque. Cet effectif se décompose en 18 186 tracteurs de marque et 5 918 autotraciteurs. En comparaison avec l'année précédente, les cantons suivants accusent la plus forte augmentation: Zurich (324), Schaffhouse (253), Argovie (241), Soleure (209), Fribourg (194), Berne (177), St-Gall (174) et Thurgovie (172).

Le tableau qui présente une classification des tracteurs d'après l'année de construction est intéressant. C'est la première fois que nous voyons une statistique se rapportant à l'«âge» des tracteurs. L'effectif actuel comprend 1114 tracteurs datant de 30 ans et plus, ce qui constitue un bon certificat pour les constructeurs et possesseurs des machines en question.

Les tableaux suivants fournissent d'autres données concernant l'effectif des tracteurs en Suisse au 30 septembre 1953:

Tableau 1

Effectif des tracteurs agricoles au 30 septembre 1953, d'après les cantons.

Les chiffres entre parenthèses se rapportent à l'année précédente.

Cantons	Effectif		Augmentation
Appenzell Rh.-Ext.	28	(26)	2
Appenzell Rh.-Int.	6	(9)	— 3
Argovie	2461	(2200)	261
Bâle-Campagne	426	(404)	22
Bâle-Ville	24	(23)	1
Berne	4171	(3994)	177
Fribourg	1272	(1078)	194
Genève	744	(700)	44
Glaris	59	(51)	8
Grisons	145	(128)	17
Lucerne	625	(602)	23
Neuchâtel	474	(363)	111
Nidwald	112	(104)	8
Obwald	67	(50)	17
Schaffhouse	746	(493)	253
Schwyz	308	(275)	33
Soleure	1151	(942)	209
St-Gall	1230	(1056)	174
Tessin	161	(161)*	—
Thurgovie	2038	(1866)	172
Uri	23	(21)	2
Valais	778	(644)	134
Vaud	2897	(2820)**	77
Zoug	151	(133)	18
Zurich	4132	(3808)	324
Total	24229	(21951)	2258

* selon recensement du 30 septembre 1951.

** faute de renseignements, l'effectif des tracteurs du canton de Vaud en 1953 n'a pu être indiqué.

Tableau 2

Effectif des tracteurs agricoles au 30 septembre 1953, d'après le genre de carburant.

Carburant		
Pétrole, white-spirit	11700	(10672)
Essence	7936	(7071)
Huile Diesel	4311	(3767)
Gaz de bois	149	(294)
Divers	8	(167)
Total	24104	(21971)

Tableau 3

Effectif des tracteurs agricoles au 30 septembre 1953, d'après les CV fiscaux.

CV fiscaux	Nombre de tracteurs	CV fiscaux	Nombre de tracteurs
jusqu'à 5,4	1837	15,5—20,4	7279
5,5—10,4	7052	10,5 et plus	2366
10,5—15,4	5580		

Tableau 4

Effectif des tracteurs agricoles au 30 septembre 1953, d'après les pays d'origine.

Suisse	12 767	(11 091)
Allemagne	992	(770)
France	1 194	(1 177)
Grande-Bretagne	2 374	(2 341)
Italie	863	(858)
Autriche	324	(291)
Etats-Unis	5 472	(5 230)
Autres pays	118	(213)
Total	24 104	(21 971)

Tableau 5

Nombre de tracteurs importés au cours des 8 dernières années, d'après les pays d'origine.

Pays d'origine	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953
Allemagne	—	—	—	—	84	173	171	222
France	—	—	—	—	35	73	33	45
Grande-Bretagne	135	293	333	189	212	267	145	154
Autriche	—	—	—	25	48	30	46	41
Etats-Unis	99	263	673	454	340	203	211	197
Autres pays	—	2	17	61	59	29	14	7
Total	234	558	1023	729	778	775	620	666

Tableau 6

Tracteurs agricoles au 30 septembre 1953, d'après leur année de construction.

Année de construction	Nombre de tracteurs	Année de construction	Nombre de tracteurs
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 et années antérieures	1 114

L'effectif des membres

s'est de nouveau accru de manière réjouissante. Dans l'ensemble, les sections ont recruté 3197 nouveaux membres. En déduisant 226 membres sortants, cela représente un accroissement de 2971 unités. La majeure partie de ce nouveau contingent est fournie par les sections zurichoise, argovienne et bernoise. Le renfort de 347 membres apporté par l'association genevoise, qui s'est réaffiliée à l'association centrale, nous a fait particulièrement plaisir. Le retour de la section genevoise, décidé à l'unanimité et sans opposition à l'assemblée générale du 4 février 1954, a été appris par tous avec grande satisfaction. Nous exprimons notre gratitude aux propriétaires de tracteurs du canton de Genève pour l'esprit de solidarité qu'ils ont démontré. MM. J. Dethurens et G. Pottu méritent à cet égard un mot de remerciement et de reconnaissance particulier. Que tous ceux qui se sont occupés du recrutement de membres soient vivement remerciés ici. Le tableau ci-dessous indique l'effectif des membres ainsi que le nombre des nouveaux sociétaires de chaque section.

Tableau 7
Effectif des membres de chaque section.

Section	1951	1952	1953/54	Modification par rapport à l'année précédente
Argovie	940	1 056	1 470	414
Berne	1 249	1 542	2 173	631
Deux-Bâles	375	377	377	—
Fribourg	402	742	1 118	376
Genève	—	—	367	367
Grisons	25	31	32	1
Jura Bernois	76	78	101	23
Lucerne (avec Zug)	579	586	628	42
Membres directs	17	16	14	— 2
Neuchâtel	106	106	168	62
Schaffhouse	391	406	500	94
Schwyz	139	136	104	— 32
Soleure	285	306	343	37
St-Gall	389	409	538	129
Tessin	139	159	134	— 25
Thurgovie	663	887	910	23
Valais	77	106	102	— 4
Zurich	1 970	2 062	3 155	1 093
Total	7 822	9 005	12 234	+ 3 229

Les rapports entre les sections et l'association centrale

sont excellents. Les comités des sections sont animés du ferme désir de collaborer de manière utile, comme toujours, et il n'y a pas lieu de craindre pour l'avenir et la force de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs tant qu'une telle attitude positive et bénéfique durera. Les organes directeurs de l'association centrale, qui se composent, comme on le sait, de représentants des sections, savent que l'organisation centrale ne peut subsister sans les sections. Les comités des sections, de leur côté, se rendent compte que de nombreuses tâches se présentent sur le plan national, que seule une organisation de faîte peut accomplir.

Depuis le retour de l'association genevoise — déjà mentionné — l'Association suisse de propriétaires de tracteurs compte maintenant 17 sections. Nous sommes convaincus que l'association vaudoise voudra bientôt suivre l'exemple de celle du canton de Genève.

Les manifestations organisées par les sections

ont été nombreuses, cette année encore, et furent bien fréquentées. A côté des cours sur l'éducation à la circulation routière et à la prévention des accidents, l'activité principale des sections porta sur les cours concernant les moteurs et le dépannage. Les sections argovienne et fribourgeoise ont notamment organisé beaucoup de cours de ce genre. Au moyen de plus de trente conférences avec projections lumineuses, la section zurichoise, de son côté, a fourni à ses membres de précieuses indications sur la manière de se comporter dans la circulation routière, de même qu'au sujet de la prévention des accidents aux champs. La section argovienne a été particulièrement active dans ce dernier domaine. En ce qui concerne la section zurichoise, MM. Karl Sax, agent général de la «Mutuelle Vaudoise» et W. Würgler, fonctionnaire du Service cantonal des automobiles, méritent une mention spéciale, sans parler de l'infatigable président de l'association zurichoise. Nous les remercions pour les nombreuses conférences qu'ils ont organisées le soir, après leur travail quotidien absorbant.

A côté de l'organisation de nombreux cours, quelques sections mirent également sur pied des démonstrations de labourage au tracteur, d'innovations concernant les tracteurs ou les instruments accessoires ainsi que de travaux avec des moissonneuses-lieuses.

C'est ainsi que la jeune section genevoise nous a agréablement surpris par sa démonstration de tracteurs et d'instruments portés, d'une durée de 2 jours, et qui fut bien organisée. Nous ne voudrions pas passer sous silence les trois épreuves de capacité organisées par la section thurgovienne en automne 1953, bien que les autres sections non mentionnées ne soient pas restées inactives. Afin de rendre justice à chacun, nous publions la liste des manifestations (nombre, genre) organisées par toutes les sections. Nous remercions tous ceux qui ont déployé une activité — souvent très vive — dans ce domaine, pour leurs efforts. Les gérants des sections sont particulièrement mis à contribution à l'occasion de ces manifestations; aussi leur adressons-nous un merci tout spécial pour leur dévouement.

Les manifestations du comité central

ne furent pas particulièrement nombreuses au cours de cet exercice. Nous ne pouvons mentionner qu'une seule démonstration instructive du tracteur à usages multiples. La démonstration qui avait été prévue à l'origine pour le début de juin 1954 dut être renvoyée deux fois en raison du retard de la fenaison et du mauvais temps. Elle put finalement avoir lieu le 24 août 1954. Puisque les travaux d'administration et d'organisation rentrent dans le cadre du rapport annuel, pour l'essentiel, la démonstration en question a sa place ici. Son but était le suivant:

- 1) Démontrer les multiples possibilités d'utilisation du tracteur agricole, autrement dit l'emploi rationnel du tracteur.
- 2) Orienter les chefs de cours et les collaborateurs de nos sections sur les diverses possibilités de service des tracteurs à usages multiples que l'on trouve actuellement, ainsi que sur ce qu'on exige d'eux.
- 3) Pousser les sections à organiser des démonstrations semblables.

La direction technique était assumée par l'IMA (Institut suisse pour le machinisme agricole et la rationalisation du travail dans l'agriculture), sur notre demande. Nous remercions vivement son gérant, M. Hefti, ainsi que ses collaborateurs, de s'être chargés de cette tâche qui n'était pas si facile.

Le cours d'instruction sur l'entretien annuel des tracteurs qui était prévu, a dû être renvoyé au mois de novembre 1954 par suite d'essais de carburants auxquels il fut procédé et dont il est parlé au paragraphe suivant.

Essais concernant l'emploi d'alcools comme carburant.

Ainsi que nous l'avions brièvement signalé dans le numéro 1/54 du «Tracteur», quelqu'un a eu l'idée d'examiner de près la possibilité d'employer les alcools éthylique et méthy-

lique, produits par l'usine d'Ems, pour les tracteurs agricoles. En l'occurrence, il ne s'agissait pas de mélanger le carburant indigène à du pétrole ou du white-spirit, mais uniquement d'essayer de faire marcher les moteurs de tracteurs avec les alcools sus-indiqués. A la fin de 1953, la Société suisse pour l'étude des carburants, d'entente avec les instances fédérales compétentes, chargea le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux (EMPA), à Zurich, de procéder aussi rapidement que possible à des épreuves au banc d'essai. Elles eurent lieu entre le 12 janvier et le 6 mars 1954 à un banc d'essai de la Fabrique fédérale d'avions d'Emmen (LU). Quatre moteurs furent essayés au frein, chacun alternativement avec du pétrole, de l'alcool éthylique pur, de l'alcool méthylique pur et un mélange (3 : 2) d'alcool méthylique et éthylique. Ces essais ont notamment montré:

- que le lancement du moteur au moyen du carburant de démarrage (essence 50 %, alcool 50 %) était possible même par un grand froid;
- que le temps du réchauffage peut être réduit de beaucoup sans qu'il se produise une dilution de l'huile;
- que le rendement du moteur est le même que lors de l'emploi de pétrole, cependant avec une consommation de carburant supérieure;
- que la combustion est bonne, c'est-à-dire sans formation de calamine;
- que le moteur marche régulièrement, par suite des propriétés antidétonantes du carburant.

Plus tard, c'est-à-dire dès la fin d'avril 1954, et à notre demande, des essais pratiques furent entrepris dans des exploitations agricoles. Notre association fut chargée de la direction technique et administrative de ces derniers. Nous créâmes 4 centres d'essais, chacun ayant son chef, soit:

Centre d'essais	Nombre de tracteurs	Chef
Zurich/Strickhof	9	H. Fritschi, Zurich
Brougg	5	P. Signer, Brougg
Thusis	3	G. C. Frizzoni
Marcelin-sur-Morges	3	R. Gobalet, Morges

Au moment où nous rédigeons ce rapport, on peut dire que les essais pratiques ont confirmé les résultats obtenus au banc d'essai. Il semble que le surplus de carburant consommé en utilisant les alcools soit égal à 70 ou 75 % en moyenne. Pour le reste, le mélange d'alcools (éthylique + méthylique 3 : 2) a donné satisfaction dans les exploitations où des essais ont été faits. La marche régulière du moteur (propriétés antidétonantes) et l'absence de calamine aux bougies ont été mises particulièrement en relief lors de l'appréciation des essais.

Les essais pratiques dureront probablement jusqu'à fin novembre 1954, puis seront suivis de tractations économiques, c'est-à-dire relatives à la question des prix. Pour ces essais, l'alcool est cédé à 15 cts. le litre.

Nous sommes reconnaissants aux autorités fédérales compétentes, à la Fédération routière suisse et à la Société suisse pour l'étude des carburants d'avoir autorisé ces essais pratiques d'utilisation d'alcools pour les moteurs de tracteurs agricoles.

Le service de renseignements et de conseils.

On fait de plus en plus usage de la possibilité de se laisser conseiller par notre secrétariat. Nous fournissons nous-mêmes les renseignements de caractère général ou juridique. On sait que nous avons confié à l'IMA le soin de donner ceux de nature spécifiquement technique, ce dont nous sommes reconnaissants au dit institut. Les expertises se rapportant aux garanties des fournisseurs ainsi qu'aux réparations sont assumées à notre entière satisfaction par M. H. Fritschi, contremaître, de Zurich. Ses connaissances professionnelles étendues ont été déjà utiles à nos sociétaires dans maint cas litigieux. Le travail efficace effectué modestement par M. Fritschi mérite d'être mentionné.

Analyses de carburant et d'huile.

Les membres de notre association apprécient la possibilité qu'ils ont de faire analyser la qualité de carburants ou d'huiles par l'EMPA (Laboratoire fédéral d'essai des matériaux, Zurich) sans frais pour eux et ils en font usage de plus en plus. Il est apparu dans beaucoup de cas que la qualité du white-spirit, tout particulièrement, donne lieu à des réclamations.

Le contrat avec la «Mutuelle Vaudoise Accidents»

s'est révélé fort avantageux pour beaucoup de sociétaires quant au montant des primes d'assurance-accidents, en raison du rabais de 10 % qui y est prévu. En ce qui touche l'association centrale, la commission contractuelle représente une recette très appréciée qui permet de financer nos efforts en faveur d'un accroissement de la sécurité routière. Nous exprimons notre vive reconnaissance à la direction de la «Mutuelle Vaudoise».

Les organes et commissions

se sont réunis comme suit au cours de l'exercice:

délégués	1 fois	commission technique	2 fois
comité central	1 fois	commission de vérification des comptes	
comité directeur	2 fois	au complet le réviseur permanent, seul	1 fois 3 fois

Le périodique «Le Tracteur» / «Der Traktor»

a paru régulièrement chaque mois, en français et en allemand, en deux éditions séparées. Comme les années précédentes, le comité directeur a voué toute son attention à son contenu et à sa présentation extérieure. Le tirage a augmenté parallèlement à l'accroissement de l'effectif des membres. Il atteignait les chiffres suivants à la fin de juin 1954:

édition en français	6,000 numéros
édition en allemand	12,300 numéros

L'abonnement collectif de l'Association vaudoise des propriétaires de tracteurs (non encore affiliée à ce moment-là) nous assurait 2,945 abonnés.

Le contrat d'acquisition d'annonces conclu avec M. E. A. Hofmann, bureau d'annonces, Steinmaur ZH, s'est montré profitable. Etant donné le nombre supérieur des pages d'annonces, la partie du texte a pu être augmentée de façon notable dans quelques numéros. Nous remercions M. Hofmann de la grande activité dont il a fait preuve.

La collaboration des lecteurs au périodique se poursuit de manière réjouissante. Elle pourrait toutefois être encore plus active en considération du tirage relativement important du «Tracteur». Nous rappelons à nos lecteurs que nous leur sommes reconnaissants pour toute suggestion et communication d'ordre pratique dont ils nous feront part. Qu'ils n'oublient pas que c'est dans la mesure où les praticiens s'intéressent au périodique qu'il nous est possible de le rendre instructif pour chacun. Notre but est d'écrire pour les praticiens en partant du domaine de la pratique.

Education à la circulation routière des conducteurs de tracteurs et accroissement de la sécurité du trafic.

Nos efforts en vue de contribuer à l'accroissement de la sécurité du trafic ont été poursuivis au cours de l'exercice. A côté des nombreuses conférences avec projections lumineuses — déjà mentionnées — des sections zurichoise, argovienne et fribourgeoise, d'autres manifestations ayant pour objet l'amélioration de la sécurité de la circulation routière ont été également organisées par d'autres sections, ainsi qu'il ressort du tableau 8. Nous avons consacré plusieurs pages de chacun des numéros du périodique à l'éducation à la circulation routière et à la prévention des accidents.

Tableau 8
Manifestations des sections.

Sections	C. t.		C. c. r.		Dem.		Exc.		Ass. gén. et rég.		Total	
	n.	p.	n.	p.	n.	p.	n.	p.	n.	p.	n.	p.
Argovie	13	251	19	727					20	850	52	1828
Deux-Bâles					2	80			1	71	3	151
Berne	14	782	8	464	5	258			1	350	28	1854
Jura Bernois									1	20	1	20
Fribourg	12	234	12	350					1	310	25	894
Genève					1	500					1	500
Grisons	8	89									8	89
Lucerne			1	5	1	35	1	65	2	74	5	179
Neuchâtel			4	183					1	47	5	230
St-Gall	4	200	3	80	1	250			1	110	9	640
Schaffhouse	3	56	1	44			2	468	1	250	7	818
Schwyz							1	53	2	76	3	129
Soleure			2	260	2	90			2	35	6	385
Ticino									2	40	2	40
Thurgovie			3	113					2	350	5	463
Valais			1	63					1	63	2	126
Zurich	6	64	39	2951			1	44	34	2900	80	5959
Total	60	1676	93	5240	12	1213	5	630	72	5546	242	14305

n. = nombre; p. = participants; C. t. = cours techniques; C. c. r. = cours circulation routière; Dem. = démonstrations; Exc. = excursions; Ass. gén. et rég. = assemblées générales et régionales.

C'est fort probablement grâce à cette intense activité de toutes les sections et de l'organisation centrale que le nombre des tracteurs impliqués dans des accidents de la route n'a pas été notablement supérieur malgré la rapide augmentation de leur effectif, ainsi que le montre le tableau 9. Le sentiment d'avoir sauvé des vies humaines par notre activité doit nous stimuler à ne pas nous relâcher dans nos efforts. Si nous voulons arriver à de meilleurs résultats encore dans ce domaine, il faut que tous les propriétaires et conducteurs de tracteurs collaborent. Il ne doit plus arriver que l'on rencontre par exemple des remorques non pourvues de plaques réfléchissantes ou bien des jeunes au-dessous de 15 ans au volant d'un tracteur sur les routes à grand trafic, voire en ville. Pendant cet exercice, il y a eu trois accidents où de jeunes conducteurs de tracteurs étaient impliqués et qui ont fortement ému l'opinion publique. Ce ne fut guère une propagande en faveur du maintien de la position spéciale du tracteur agricole dans la nouvelle loi sur la circulation routière.

Tableau 9
Implication des tracteurs dans les accidents de la route.

Année	1946	Tracteurs agricoles	232*
	1947		301*
	1948		320*
	1949		277*
	1950		323*
	1951		238
	1952		287
	1953		297

* tracteurs industriels y compris

Révision de la loi sur la circulation des véhicules à moteur (L. A.).

Les 7 et 8 septembre 1953 eut lieu la dernière séance de la commission d'experts pour la nouvelle loi sur la circulation routière que le Conseil fédéral avait instituée. Nous avons réussi à obtenir une position spéciale dans la question de l'admission à la circulation des tracteurs agricoles et de leurs conducteurs ainsi que dans celle de l'assurance-responsabilité civile. Le texte de l'avant-projet, qui parut à la fin d'avril 1954, prévoit les deux cas d'exception précités.

Pendant les séances de la commission d'experts en question, les craintes au sujet de la position spéciale furent vives. S'il y a encore des chances pour son maintien, il faut l'attribuer à la limitation de la vitesse et à la statistique favorable des accidents de tracteurs agricoles. Si les Chambres donnaient leur agrément concernant les dispositions d'exception — ce que nous espérons —, le maintien ou la perte de la position spéciale dans l'avenir dépendrait uniquement du comportement des conducteurs de tracteurs sur la voie publique.

Réduction des droits de douane sur l'essence.

Après plus de 20 années d'efforts déployés sans succès en vue d'obtenir une réduction des droits de douane sur l'essence, les profanes eux-mêmes ne s'étonneraient pas que la patience nous fit défaut. C'est pourquoi nous n'avons pas refusé d'ouvrir les colonnes de notre périodique (voir «Tracteur» 11/53 et 3/54) à un article personnel quelque peu vif de ton. Nous sommes d'accord avec l'auteur de ces articles, qui estime injuste que le paysan doive payer un impôt sur l'essence employée pour cultiver ses terres, impôt dont le produit est affecté à la construction et à l'entretien des routes.

Le 20 mars 1954, nous avons adressé une lettre à M. le conseiller fédéral Dr Streuli, nouveau chef du Département fédéral des finances et des douanes, dans laquelle nous avons fait part de nos tentatives, s'échelonnant sur de nombreuses années, ainsi que de nos déceptions. Sa réponse nous fut envoyée le 15 avril. Elle était négative et rédigée du reste dans le même style que les autres nombreux rejets de nos requêtes. Nous l'avons reproduite dans le numéro 6/54 du «Tracteur». Le 13 septembre 1954, nous eûmes un entretien sur ce problème avec M. le Dr Jaggi, directeur de l'Union suisse des paysans. Il est d'accord avec nous pour trouver que cette demande justifiée de l'agriculture ne doit pas être abandonnée. A son avis, le moment est cependant mal choisi pour une nouvelle tentative. Notre demande devrait être de nouveau soumise à l'occasion de la révision du tarif général des douanes, révision actuellement en cours. Le secrétaire des paysans suisses s'est fort obligeamment déclaré prêt à présenter notre requête à la commission de révision des tarifs.

La collaboration avec d'autres organisations

a donné satisfaction et a été profitable. Mentionnons particulièrement les bonnes relations que nous entretenons avec les organisations suivantes:

- Union suisse des paysans, Brougg
- Union des associations coopératives agricoles de la Suisse, Winterthour
- Institut suisse pour le machinisme et la rationalisation du travail dans l'agriculture (IMA), Brougg
- Association suisse des fabricants et commerçants de machines agricoles, Berne
- Groupement suisse des paysans montagnards, Brougg
- Association suisse de colonisation intérieure, Zurich
- Bureau suisse d'études pour la prévention des accidents (BPA), Berne
- Fédération routière suisse (FRS), Berne
- Fédération suisse de l'industrie des transports automobiles (TAG), Berne
- Touring-Club Suisse (TCS), Genève
- Union suisse des garagistes (UGS), Berne.

Nous remercions tous les représentants de ces organisations de leur précieuse collaboration et de la compréhension qu'ils démontrent à l'égard de la mécanisation et de la motorisation de l'agriculture.

L'approche du trentenaire.

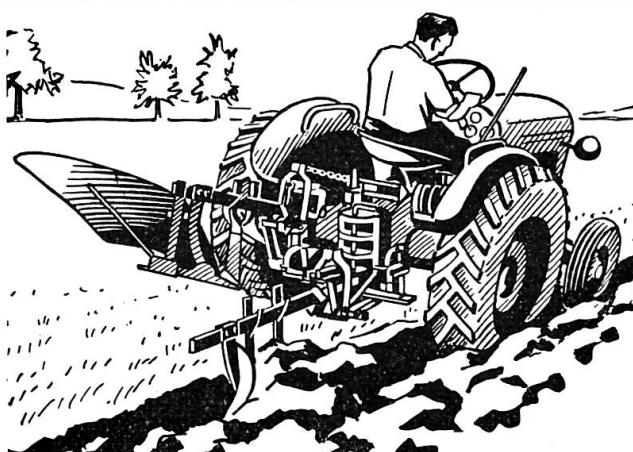
Le 16 décembre 1954, il y aura 30 ans que l'Association suisse de propriétaires de tracteurs a été fondée par des agriculteurs possesseurs de tracteurs (comme conséquence de temps difficiles). Nous exprimons le vœu que ceux de ses membres fondateurs qui sont encore en vie aient l'impression que l'organisation ne s'est pas écartée du but originellement fixé.

Un mot de remerciement.

En terminant, nous adressons nos remerciements à tous les membres qui nous ont été fidèles au cours de l'exercice écoulé ainsi qu'à ceux qui sont entrés dans nos rangs. Nous exprimons notre gratitude particulière à MM. les membres du comité central et du comité directeur ainsi qu'à MM. les présidents et gérants pour leur précieuse et infatigable collaboration.

Soutenus par le bon esprit qui règne actuellement au sein de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs et de ses 17 sections, nous franchirons allégrement et avec confiance le seuil de la 4ème décennie de son existence.

Areuse et Brouaq, août 1954.



La nouvelle charrue portée

ALTHAUS - „DOMINUS“

fait ses preuves. Ses possesseurs sont enthousiasmés du beau travail qu'elle fournit. Le nouveau dispositif de relevage (brevet déposé) dispense d'en avoir un hydraulique ou à main. Faites réserver dès maintenant une charrue portée „DOMINUS“ pour le printemps ! Demandez offres et prospectus sans engagement.

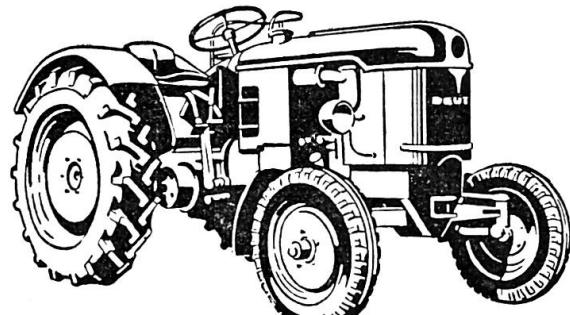
Demandez à nos
Représentant pour
la Suisse romande:
Robert Favre
machines agric.
Payerne

ALTHAUS+CO

PFLUGFABRIK ERSIGEN

DANS LA SÉRIE COMPLÈTE DES TRACTEURS DIESEL

VOUS TROUVEREZ LE VÔtre



DEUTZ

VEREZ LE VÔtre
15-22-30-45-60 CV A ROUES

60 CV A CHENILLES
MOTEUR SUPÉRIEUR
CAR II EST *refroidi par air*

REPRÉSENTATION GÉNÉRALE POUR LA SUISSE:
HANS F. WÜRGLER, BUREAU D'INGÉNIEURS
ZURICH 47
42, SPISERSTR. - TÉLÉPHONE (051) 52 66 55
ATELIER DE RÉPARATIONS - PIÈCES DÉTACHÉES