

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Traktorverband

**Band:** 7 (1945)

**Heft:** 12

**Artikel:** Wünsche für das neue Jahr

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1048995>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

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

## Wünsche für das neue Jahr.

Durch die hermetische Abschliessung der Schweiz während der Kriegsjahre, musste notgedrungen die Produktion inländischer landwirtschaftlicher Güter gewaltig gesteigert werden. Naturgemäss stellte diese Mehrproduktion an die Bauernsame grosse Anforderungen. Genügend gelernte Arbeitskräfte konnten nicht bereitgestellt werden. So ist es nicht verwunderlich, dass mehr und mehr die Maschine als Ersatz der Menschenkraft herangezogen wurde. Die Mechanisierung der Schweiz. Landwirtschaft erlebte einen ungeahnten Aufschwung. Ein grosser Teil davon fiel auf die Zugkräfte. Der Pferde- und Zugvieh-Bestand entsprach den gestellten Anforderungen nicht mehr. Zudem wurde ein Teil der Pferde für den Aktivdienst requiriert. Der T r a k t o r trat an ihre Stelle.

Der Landwirt befreundete sich mit seinem neuen Zugmittel rasch. Er erkannte dessen Vorzüge, musste leider aber auch erfahren, dass ihm Nachteile anhaften.

Schon bei der Abnahme durch die Kantonale Motorfahrzeugkontrolle muss in bezug auf die Verkehrssicherheit oft verschiedenes beanstandet werden. Eine zweite Vorführung wird, nachdem die Mängel behoben sind, unvermeidlich. Das ist ja alles nicht so schlimm, werden Sie denken! Zugegeben, aber immerhin ein Zeitverlust, der sich z. B. in der Ernte recht unangenehm auswirken kann. Allerdings kommt es noch darauf an, in welchem Kanton das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen werden soll. Nicht alle schweizerischen Staatsgebilde messen mit der gleichen Elle. Manchmal ist auch noch ein eigenes Gesetzlein da, mit etwelchen Schikanen, die mit Verkehrstechnik herzlich wenig zu tun haben, aber dem Fiskus noch ein paar Batzen bringen.

Nun, die staatliche Kontrolle Ihrer Maschine, die im Interesse der Verkehrssicherheit unbedingt notwendig ist, haben Sie hinter sich. Sie fahren mit der neuen Maschine nach Hause. Die Zeit reicht gerade noch, um die bereits seit einiger Zeit avisierten Düngemittel vom Bahnhof abzuholen. Also rasch den Anhänger angekuppelt! — Aber was ist denn hier los? Natürlich, der Zughakenbolzen des neuen Traktors ist dicker als bei der alten Maschine und die Oese des Anhängers ist zu eng. Sie fluchen! — Ich muss Ihnen schon zugehen, Ihr fluchen ist berechtigt!

Ist es tatsächlich nicht möglich, seitens der einzelnen Kantone sich in der Auslegung der bestehenden Vorschriften über die Ausrüstung von Landwirtschaftstraktoren zu einigen, bzw. Lücken in diesen Vorschriften in einheitlicher Zusammenarbeit zu schliessen?

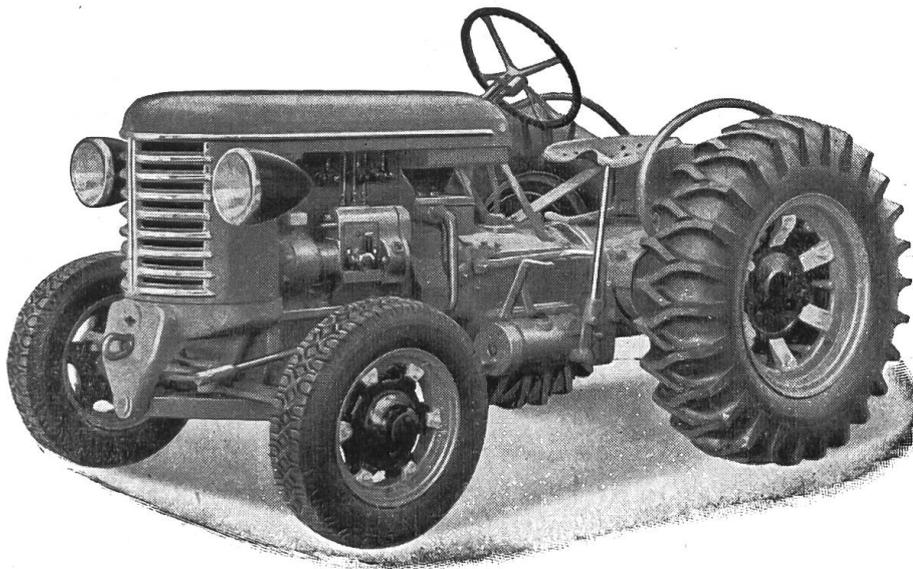
Ist es so schwer, gewisse Teile der Zugmaschine zu normalisieren, damit der Käufer, wenn er sich einen neuen Traktor anschafft, seine Hilfswerkzeuge in der gleichen Form wieder gebrauchen kann?

Schon diese zwei Beispiele aus der Praxis zeigen, was für Verbesserungen unter vielem anderem auf dem Gebiete des Traktorwesens angestrebt werden müssen.

# **BÜHRER-DIESEL TRAKTOREN**

FÜR LANDWIRTSCHAFT UND INDUSTRIE

2-Zylinder 25 PS      3-Zylinder 40 PS



Zentrale Zapfwelle - 7- oder 8-Gang-Getriebe und verschiedene weitere Neuerungen sind die Hauptmerkmale des Bührer-Diesel 1945

**„BÜHRER“** der fortschrittliche Schweizer-Traktor

**FRITZ BÜHRER - HINWIL-ZÜRICH  
TRAKTOREN- UND MOTORENFABRIK**

Telephon (051) 98 13 61

Es ist wohl eines der dringendsten Postulate des Schweiz. Traktorverbandes, dass die

### Abnahme der landw. Zugmaschinen

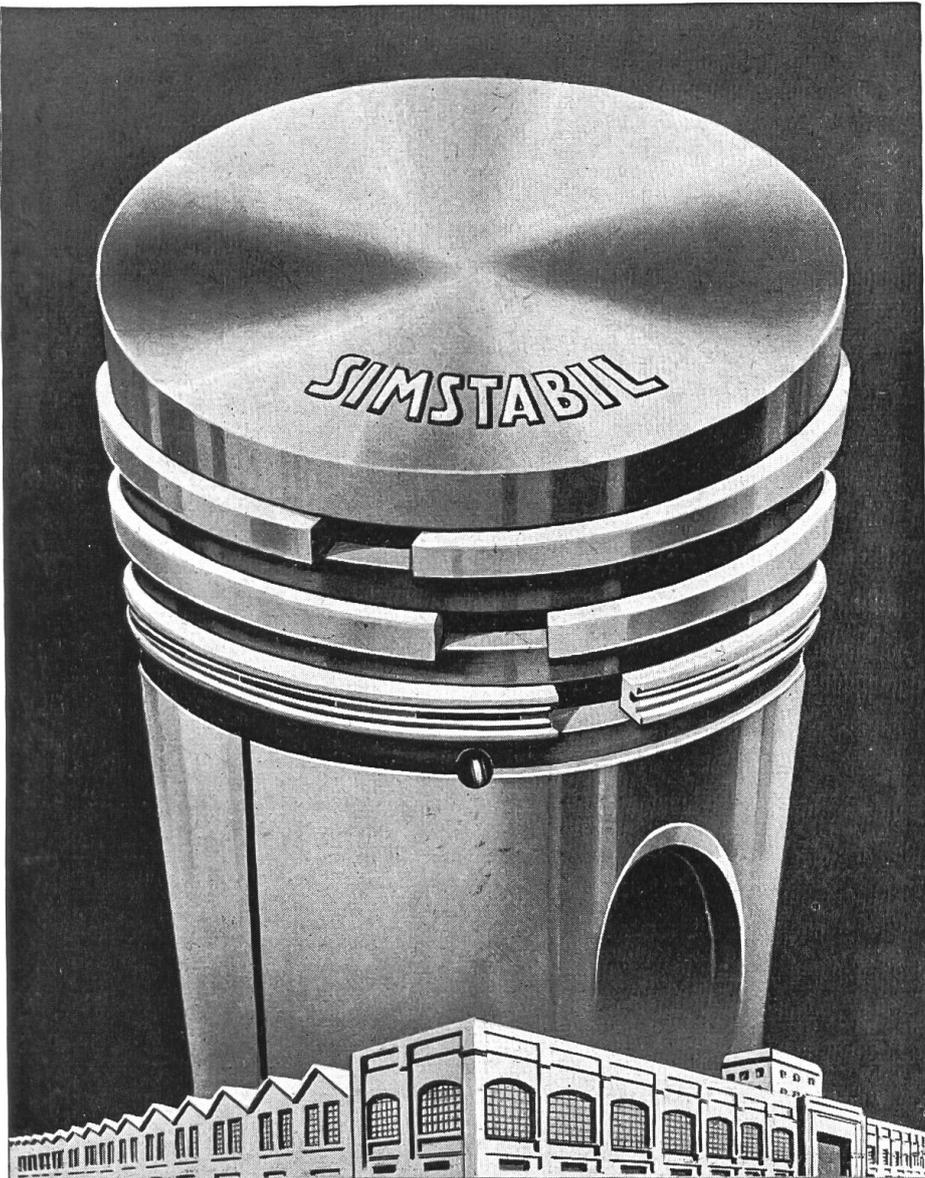
gestützt auf die Motorfahrzeuggesetzgebung besser reglementiert und dafür gesorgt wird, dass diese Weisungen für alle Kantone verbindlich erklärt werden. Verbunden mit dieser Vereinheitlichung der verkehrstechnischen Momente, wäre zu wünschen, dass auch die

### Normung

gewisser Teile des Traktors, wie z. B.: die Anhängervorrichtung, der Zapfenwellenantrieb, der Lenkeinschlag usw. durch dasselbe Reglement erfasst werden könnte. Damit wäre den kantonalen Instanzen die Möglichkeit gegeben, einen Landwirtschaftstraktor nur noch dann zum Verkehr zuzulassen, wenn er sowohl in verkehrstechnischer Hinsicht, wie auch in bezug auf die landwirtschaftlich so dringend nötige Vereinheitlichung spezieller Teile und Aggregate, den in diesem Reglement gestellten Anforderungen entspricht.

Wohl am günstigsten würden sich diese Weisungen auf den sog. Autotraktor auswirken. Es ist zur genüge bekannt, was für verkehrsgefährdende und in keiner Hinsicht der Landwirtschaft dienende Autotraktoren noch überall anzutreffen sind. Der Bauer investiert sein gutes Geld in solche Vehikel und erfährt meistens zu spät, dass er damit nichts anfangen kann, als die Bezahlung respektabler Reparatur-Rechnungen auf sich zu nehmen. Andererseits darf nicht unausgesprochen bleiben, dass es Autotraktoren gibt, welche in jeder Beziehung befriedigen, ja sogar in mancher Hinsicht den Markentraktoren überlegen sind. Es ist ebenfalls bekannt, dass bei uns auch Bestrebungen vorhanden sind, welche daraufhin tendieren, den Autotraktor gänzlich auszuschalten. Vielleicht wäre dies dann der Idealzustand, darüber könnte man sich streiten. Eins ist jedoch sicher, dass in einem Lande in welchem die Gewerbefreiheit noch hochgehalten wird, ein Verbot zur Herstellung von Autotraktoren wohl kaum ausgesprochen werden kann. Normalisiert man jedoch den Traktor für die schweizerischen Verhältnisse sowohl in Bezug auf die verkehrstechnischen Anforderungen wie auch hinsichtlich der durch den Verwendungszweck dieser Maschine diktierten Mindestansprüche, so würden derartige Zustände, wie sie durch das Auftreten des Autotraktors geschaffen worden sind, ausgeschaltet. Selbstredend kann sich die Reglementierung nicht schlagartig auswirken, doch werden durch die automatisch vorsichgehende Parkerneuerung sukzessive die schlechten Elemente ausgeschaltet.

Mit einem Wort, strenge aber klare Vorschriften würden den ganzen schweizerischen Traktorenbau auf eine höhere Stufe bringen. Sowohl die Fabrikanten von Markenmaschinen, wie auch die Hersteller von Autotraktoren hätten, sofern sie bestrebt sind, unsere Landwirte mit reeller Ware zu beliefern, das ureigenste Interesse daran, solche Vorschriften vorbehaltlos zu unterstützen. Unfähige Konstrukteure, speziell auch bei den Herstellern von Autotraktoren, fallen aus dem Rennen und nur solche Leute, welche imstande sind, qualitative,



# SIM A.G. MORGES

BASEL • BERN • ZÜRICH

*Kolben - Kolbenringe - Ventile  
Feinbohren u. Ausbüchsen von Motorzylindern  
Rundschleifen von Kurbelwellen  
Pleuel- und Mittellager*

Telephon Morges 72075 Basel (061) 31334 Bern (031) 56181 Zürich (051) 270210

dem Reglement entsprechende Arbeit zu leisten, werden ihre Produkte ohne Schwierigkeiten durch die kantonale Prüfung bringen.

Es ist unumgänglich, dass auch die Import-Maschinen diesem Reglement entsprechen. Weichen sie von unsern Normen ab, so ist es entweder Sache der Konstruktionsfirma, sie den schweiz. Verhältnissen anzupassen, oder dann hat die Importfirma die nötigen Aenderungen vorzunehmen. Vermutlich wird das letztere die Regel sein, da man kaum verlangen kann, dass eine Seriefabrikation von etlichen tausend Stück unterbrochen wird, um 50 Schweizertraktoren herzustellen. Man wird sofort entgegenen, dass es eine Anmassung sei, an einer ausländischen Konstruktion überhaupt zu rütteln. Diese Leute besässen die grössern Erfahrungen und wir Schweizer hätten ihnen nicht am Zeug zu flicken. Das wollen wir auch nicht; aber es ist eine unumstössliche Tatsache, dass die Verhältnisse bei uns bedeutend anders liegen, als im Ausland. Ein amerikanischer Farmer beispielsweise, wird wohl kaum mit seinem Traktor und einem Anhänger in die Stadt fahren, um seine Produkte anzubieten. Nein, er hat für den Transport seiner Ware einen Lastwagen zur Verfügung. Der Schweizerbauer wird in den wenigsten Fällen zu diesem Transportmittel greifen können. Der Traktor in schweizerischen Verhältnissen ist nun eben Universal-Zugmittel und muss als solches konstruiert sein.

Wenn man dazu noch bedenkt, dass dieses Fahrzeug ähnlich dem Kavallerie-Pferd auch Militärdienst leisten soll, kann über die Vielseitigkeit des Verwendungszweckes wohl kaum mehr Zweifel bestehen. Darum wird auch der Importtraktor durch die gleichen Vorschriften erfasst werden müssen.

Schliesslich kann man noch die Frage aufwerfen, ob es Sache der Behörde ist, Vorschriften über die Normalisierung aufzustellen. Leider waren die Bestrebungen gewisser nicht amtlicher Stellen bis heute nicht von Erfolg gekrönt. Es bleibt somit — vorausgesetzt, dass man nun endlich diesem unhaltbaren Zustand ein Ende setzen will — nur noch die Intervention des Staates.

Wenn man noch erfolgreicher operieren will und von der Normalisierung weg noch einen ganz kleinen Schritt weiter ginge, käme man bald zum Idealzustand, nämlich zur

#### Typisierung.

Es ist für einen Landwirt bis heute mit Schwierigkeiten verbunden, den für seinen Betrieb passenden Traktortyp zu wählen. Da kommen die Verkäufer und ein jeder preist seine Maschine in den höchsten Tönen an und schlägt mit Fachausdrücken um sich. Wer kann ihnen das verargen? Aber auf was kommt es bei einem solchen Kauf an?

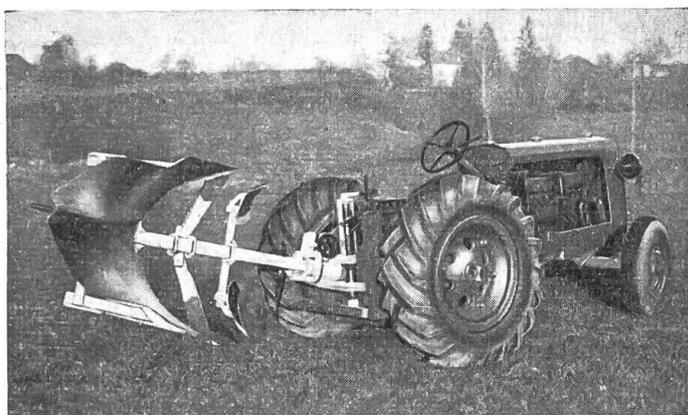
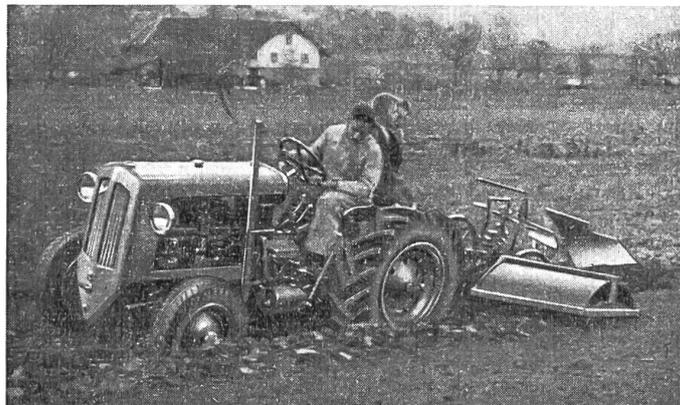
Gibt es für den Käufer wirklich einwandfreie Angaben, sei es in Form von Zahlen oder sonstigen Anhaltspunkten? Doch, solche Daten gibt es, nur sind sie dem Käufer meistens nicht bekannt, oder dann weiss er, und das ist sicher zu verstehen, damit nichts anzufangen.

Wie könnte man dem Landwirt helfen? Jedes auf den Markt kommende Traktormodell müsste von Fachleuten anhand einer Prüfung beurteilt werden. Alle nötigen technischen Daten wären vom Fabrikanten beizubringen bzw. an

# MOTRAC-TRAKTOREN

**Diesel  
Holzgas  
Petrol**

Motrac mit seitlich angebrachter Bodenfräse oder Scheibenegge zum Pflügen und Fräsen oder Eggen in einem Arbeitsgang und unabhängig voneinander.



Motrac mit automatischem, durch Motor betriebenen Einmannpflug. - Tiefeneinstellung vom Führersitz aus.



Zum Preise von Fr. 650.— wird zu obigem 1-Mannpflug ein 3-schariger Schälplugkörper geliefert. Es entsteht so ein automatischer 3-schariger Einmann-Schälplug.

Arbeitsbreite 80 cm  
Arbeitstiefe 8—15 cm

**Der gut ausgerüstete Landwirt erhöht sein Einkommen.**

*„60000 Franken Bruttoeinnahmen habe ich letztes Jahr mit meinem 4jährigen Motrac verdient, ohne dass derselbe Anlass zu Klagen gegeben hätte.“*

So lautet das Urteil eines Lohnpflügers über den MOTRAC.

**MOTRAC AG., ZÜRICH**

Letzigraben 106  
Telephon (051) 25 26 60

der Prüfung durch Versuche zu ermitteln. Auf Grund dieser Feststellungen liessen sich die Maschinen klassieren. Dies könnte so geschehen, dass solche ähnlichen Gewichts, ähnlicher Zughakenleistung, ähnlicher Treibstoffverbrauch, etc. zu einer Kategorie zusammengefasst würden. Die Herstellerfirma müsste verpflichtet werden, diese Kategorieklasse auf den Prospekten und auf dem Fabrikationsschild der Maschine aufzuführen.

Durch diese Prüfung der Prototypen und durch ihre Klassierung wäre es möglich, dem Landwirt denjenigen Traktor zu geben, den er tatsächlich braucht, d. h. der den Anforderungen seines Betriebes entspricht. Fehlinvestitionen könnten auf ein Minimum reduziert werden. Besonders wertvoll wäre es, wenn zudem irgend eine neutrale Stelle auf dem Heimwesen des Landwirts entsprechende Kaufberatungen durchführen würde. Nach Ermittlung der jeweiligen Verhältnisse und auf Grund der vorerwähnten Klassierung könnte so auf einfache Weise die passende Type ermittelt werden. Bei einer solchen Kaufberatung würde, was für eine neutrale Stellungnahme überaus wertvoll ist, die Fabrikmarke eine sekundäre Rolle spielen.

Das sind die Anregungen, welche der Schweiz. Traktorverband im neuen Jahre verwirklicht sehen möchte. Er ist sich dessen bewusst, dass nicht nur Forderungen gestellt werden dürfen, sondern dass dem Verbands auch Pflichten obliegen. Das hohe Ziel für das Jahr 1946, das, wenn nicht alle Voraussetzungen trügen, einen gewaltigen Aufschwung des Strassenverkehrs bringen wird, ist, die

#### erzieherischen Aufgaben

zu bewältigen. Es müssen dem einzelnen Traktorführer wieder seine Pflichten als Strassenbenützer in Erinnerung gerufen werden. Bekanntlich hat der Führer eines Traktors weder eine Prüfung zu bestehen, noch muss er, bis er ein solches Vehikel führen darf, ein Mindestalter zurückgelegt haben. Diese Vorzugsbehandlung darf nicht missbraucht werden. Es ist Pflicht jedes Führers eines Landwirtschaftstraktors, sich dieses Vertrauens würdig zu erweisen. Allerdings gibt es gewisse Kreise, welche, wenn diese privilegierte Behandlung zur Diskussion steht, mit der Behauptung aufrücken, der Traktor bewege sich ja hauptsächlich auf dem Felde, also im Eigentum des Landwirts und eine Gefährdung des Verkehrs sei somit ausgeschlossen. Diese Leute kennen entweder die Verhältnisse nicht, oder wollen die Sache wissentlich in ein falsches Licht rücken. Der schweizerische Landwirtschaftstraktor ist Universalzugmittel und bewegt sich nachgewiesenermassen zu gleichen Teilen im Gelände und auf der Strasse. Der Grund zur privilegierten Behandlung ist nur in der dieser Maschinenart auferlegten Geschwindigkeitsbeschränkung zu suchen. Im übrigen benützt dieses Fahrzeug die Strasse wie jedes andere Motorfahrzeug und die Führer haben deshalb die Verkehrsvorschriften zu kennen und sie zu befolgen.

Apropos: Geschwindigkeitsbeschränkung! Landwirte, welche glauben, an ihrer Maschine die technischen Vorrichtungen, die zur Begrenzung der Ge-

**Der zunehmende Verkehr erfordert die einwandfreie Beherrschung des Fahrzeuges und der Verkehrsregeln!**

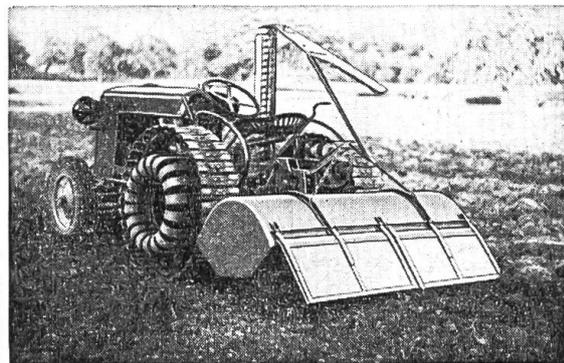
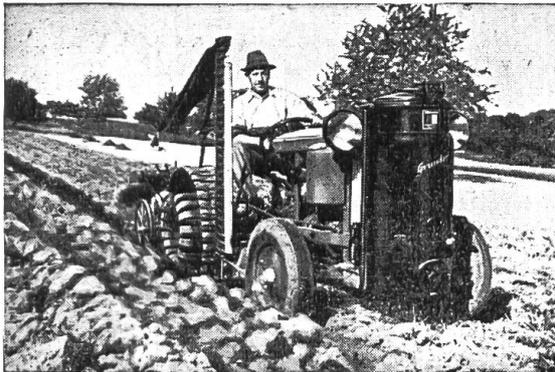
**Darum ist es Pflicht jedes Traktorführers, sich diese Kenntnisse anzueignen. — Besucht unsere Verkehrsausbildungskurse!**

schwindigkeit montiert sind entweder entfernen oder verstellen zu müssen, leisten den Traktorhaltern keinen guten Dienst. Es könnte wohl möglich sein, dass durch diese unerlaubte Handlungsweise, die ganze Berufsgemeinschaft in Mitleidenschaft gezogen würde, weil der Gesetzgeber sich veranlasst sähe, die erwähnte Bevorzugung des Landwirtschaftstraktors aufzuheben.

Zwei Wünsche haben wir im neuen Jahr! Es sind dies die Vereinheitlichung und Ergänzung der durch die Verkehrsvorschriften bedingten Abnahmebestimmungen und die Normalisierung gewisser Teile des Traktors. Weil man aber nicht nur nehmen, sondern auch geben soll, ist es Pflicht des Schweizerischen Traktorverbandes in bezug auf die Einhaltung der Verkehrsvorschriften erzieherisch zu wirken. Zu diesem Zwecke sind bereits in den Kantonen Zürich, Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau und Freiburg mit grossem Erfolg Verkehrstagungen abgehalten worden. Es ist zu wünschen, dass diese vorzügliche Aktion auch in andern Kantonen Anklang findet und damit zur Lösung des Strassenverkehrsproblems der Nachkriegszeit beitragen wird. R. W.

# Grunder

**Traktoren  
Bodenfräsen  
Motormäher**



**Neue Leicht-Traktoren, Modell 1945**

TK 20 Petrolmotor, Meiliräder  
TK 25 Holzgas, Pneus, Ackerfräse

**A. Grunder & Cie. AG. Binningen** -Basel  
Masch.-Fab.