

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

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 5 (1943)

Heft: 5

Artikel: Merkblatt über die Aufgaben des Schweiz. Traktorverbandes

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1049094>

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: 06.05.2025

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

de l'association suisse pour la fiduciaire de l'industrie des transports automobiles (TAG) et de 1 représentant de l'office des transports. Cette commission expertisera tous les cas provenant des milieux agricoles et qui en qualité d'exploitation de transports mixtes ou en qualité d'entreprises de transports professionnels seront soumis au STA. *C'est pourquoi, nous prions tous les détenteurs de tracteurs dont l'entreprise de transport ferait l'objet de contestation de nous orienter exactement et d'une manière complète sur leur situation et les transports contestés afin que nous puissions défendre leurs intérêts.*

*

Dès le début, sur la base de données précises, nous avons insisté pour qu'une solution claire et

nette soit apportée à ce problème complexe en vue de l'affectation maximum des machines motorisées pour l'exploitation des entreprises agricoles et forestières. Malheureusement, nous n'avons pas réussi à obtenir qu'on ne fasse pas une distinction entre *travaux* et *transports* agricoles ou forestiers. C'est pourquoi, certaines restrictions interviendront pour les transports effectués contre rémunération. Cependant, nous espérons que ces prescriptions se révéleront moins sévères dans la pratique qu'en théorie. Si, à la longue, le compromis atteint ne suffisait pas aux exigences des exploitations agricoles avec toutes les nécessités indispensables pour atteindre le but d'une production agricole efficace et assurée, nous y rediendrions. A. S.-r.

Gesetzliche Ausnahmebestimmungen betr. landw. Traktoren in der MFV und in der ATO

Dispositions légales spéciales du règlement d'exécution de la loi fédérale des automobiles et du STA

(Traduction suivra dans le prochain numéro)

Eine im Auftrage des Vorstandes der *Traktor-genossenschaft Luzern* vom Zentralsekretariat einberufene Versammlung von Besitzern gemischt-wirtschaftlicher Traktoren zur Besprechung von Anständen mit den Behörden war von einem durchschlagenden Erfolg gekrönt. In verdankenswerter Weise haben alle die in Frage Kommenden, nämlich die Polizeibehörden von Kanton und Stadt Luzern, das Amt für Automobilwesen und Handelspolizei, das Amtsstatthalteramt, sowie die kant. Ackerbaustelle unserer Einladung Folge geleistet, so dass sich willkommene Gelegenheit bot auf die grundlegende Wichtigkeit einer einheitlichen Interpretation der gesetzlichen Ausnahme-Bestimmungen betr. die ldw. Traktoren, sowohl in der MFV und den zudienenden Interpretations-schreiben des Eidg. Justiz- und Pol.-Dep. als auch in dem bevorstehenden B. R. B. über die Sonderstellung der ldw. Traktoren im Rahmen der ATO hinzuweisen. Dabei hat sich gezeigt, dass alle anhängigen Verzeigungen zu Unrecht erfolgt sind und daher vom Stadthalteramt abgeschrieben werden können.

Das Amt für Automobilwesen und Handelspolizei, sowie die Vertreter der Polizeibehörden von Kanton und Stadt Luzern haben sich ihrerseits bereit erklärt, dem Polizeipersonal die Weisung zu erteilen, dass bis zum Inkrafttreten des im

Wurfe liegenden Bundesratsbeschlusses betr. ldw. Traktoren und ATO nach wie vor der Arbeitsbereich, wie er in der Verwendungsverpflichtung der eidg. Oberzolldirektion vom 15. August 1940 umschrieben ist, seine volle Geltung hat, und dass Verzeigungen seitens der Polizeiorgane nicht vorgenommen werden sollen, sofern sich anlässlich vorgenommener Kontrollen ergibt, dass dieser Arbeitsbereich durch den Traktorhalter nicht überschritten worden ist. Die Bestimmungen der Verwendungsverpflichtung sollen dem Polizeipersonal zur Verfügung gestellt werden.

Die Aussprache wurde allseitig begrüsst und es darf mit Zuversicht erwartet werden, dass anlässlich der beschlossenen gemeinsamen Konferenz aller beteiligten Behörden die Grundlage für einen fürderhin reibungslosen Zustand geschaffen werden kann.

Ein ähnliches Vorgehen aller Sektionen wäre sehr zu begrüßen, denn wir wissen, dass speziell in bezug auf die Durchführung der ATO und die rechtliche Sonderstellung der landw. Traktoren noch grosse Unklarheit herrscht. Das Zentralsekretariat des Schweiz. Traktorverbandes steht sowohl allen Interessenten als auch den Behörden zu jeder gewünschten Auskunft gerne zur Verfügung. A. S.-r.

MERKBLATT über die Aufgaben des Schweiz. Traktorverbandes

(La traduction de cette feuille d'orientation sur les tâches de notre association suivra dans le prochain numéro.)

Erreichtes und Erstrebtes

Die erfreuliche Entwicklung des Schweiz. Traktorverbandes war nur möglich, weil dessen Bestrebungen wirklich einem Bedürfnis der Traktorbesitzer entsprachen und noch entsprechen und weil der Verband an der Verfolgung seiner statutarischen Aufgaben seit bald 19 Jahren nachhaltig gearbeitet hat und in deren Verwirklichung

auf stetige und dauernde Erfolge zurückblicken kann. Wir erwarten von der zunehmenden Einsicht in die stets wachsende Bedeutung der Motorisierung der Landwirtschaft in der Schweiz, die eine ganze Reihe von Problemen gesetzlicher, wirtschaftlicher und technischer Natur in bezug auf den landwirtschaftlichen Traktor und seine Verwendung nach sich zieht, in nächster Zukunft noch einen wesentlich stärkeren Zusammenschluss

aller Besitzer landw. Traktoren in der Schweiz und zählen dabei auch auf die tatkräftige Unterstützung seitens aller Sektionen.

Gemäss Art. 2 der Verbandsstatuten hat der Traktorverband die Förderung der Anwendung von Traktoren in der Landwirtschaft und in den angegliederten Gewerben zum Ziel. Er sucht seinen Zweck im besondern zu erreichen durch:

1. Förderung der beruflichen Kenntnisse durch Veranstaltung von Führerkursen, Mitwirkung bei Traktorprüfungen, Aufklärungen in der landwirtschaftlichen Fachpresse;
2. Vertretung der Interessen der Traktorbesitzer gegenüber den Behörden, dem Handel, den Versicherungsgesellschaften usw.;
3. Erleichterung des Bezuges der Betriebsstoffe und der Ersatzteile durch Abschluss von Lieferungsverträgen usw.;
4. Aufstellung von Normen für den Traktorbetrieb und die Verwendung zweckdienlicher, für den Traktorzug geeigneter Anhängemaschinen;
5. Organisation eines Technischen Dienstes für die Traktorbesitzer (Technische Kommission, Garantiekontrollen, Traktorrevisionen, Beratung der Traktorbesitzer etc.).

Durch Beschluss der Abgeordnetenversammlung kann die Tätigkeit des Verbandes auf andere Gebiete ausgedehnt werden.

Art. 3 lautet: Zur Förderung seiner Bestrebungen kann sich der Verband andern Organisationen mit ähnlichen Zielen als Mitglied anschließen.

Erreichtes

1. Betr. «Die Förderung der beruflichen Kenntnisse durch Veranstaltung von Führerkursen, Mitwirkung bei Traktorprüfungen, Aufklärungen in der landw. Fachpresse.»

Hier können wir konstatieren, dass der Schweiz. Traktorverband diesen Richtlinien seit seiner Gründung mit grossem Erfolg nachgekommen ist. Er hat je nach Bedarf, evtl. in Verbindung mit den Sektionen, **Führerkurse, Reparaturkurse, Orientierungskurse, Fortbildungskurse, Demonstrationsvorführungen, Bereifungs- und Leistungskonkurrenzen, Geschicklichkeitsprüfungen, Sektions-Exkursionen**, usw. durchgeführt. Diese Arbeit ist nach Gründung des Technischen Dienstes auf 1. Januar 1939 noch stark intensiviert worden, seit dem Herbst 1939 in Verbindung und im Auftrage des Eidg. Kriegsernährungsamtes. Trotz den durch die Mobilisation verursachten Schwierigkeiten wurden im Winter 1939/40 in 19 **Einführungskursen A** zur Heranbildung von Hilfstraktorführern in der ganzen Schweiz 591 Teilnehmer ausgebildet, wovon 135 Frauen. Diese Kurse waren ein grosser Erfolg. Dank des ausserordentlich praktischen Unterrichtes wurden Kenntnisse vermittelt, durch deren Anwendung in der Praxis ganz bestimmt viele Schäden und kostbare Reparaturen vermieden werden konnten.

Das folgende Jahr brachte die **Probleme der Ersatzfreibstoffe**. Ausbildung der Experten. Im März 1941 wurden vier **Generatortraktorkurse**, und zwar sowohl für Holz- als auch für Holzkohlen-

gas, organisiert mit total 160 Teilnehmern. Im Winter 1941/42 folgten 60 solcher Kurse mit 1290 Teilnehmern und 248 Maschinen. Die Statistik des Winters 1942/43 ist noch nicht erstellt worden, aber die Gesamtzahl der Kurse und Teilnehmer wird erneut sehr beträchtlich sein und die Bedürfnisse der Praxis sind noch immer nicht voll befriedigt. Das gleiche trifft zu für die **Dieselmotor-Kurse**, die **Kurse für Traktoren mit Vergasermotoren**, betrieben mit flüssigen Brennstoffen und für die **Kurse für landw. Motoren und Kleinmaschinen**, alles Kurse, von denen heute eine ganze Reihe entweder schon durchgeführt sind und vor Anbaubeginn oder vor dem Heuet noch durchgeführt werden.

Seit 1939 sind ferner 8 **grosse Traktorführerkurse C** mit 223 Teilnehmern durchgeführt worden, wovon 92 den eidg. Führerausweis erworben haben. Am letzten Kurs vom 10.—20. März 1943 in Ebikon bei Luzern hat auch eine französische Gruppe von 7 Mann teilgenommen. Es ist interessant zu konstatieren, dass das Interesse in der deutschen Schweiz für die Kurse wesentlich reger ist als in der welschen Schweiz, so dass der für Renens vorgesehene Kurs abgesagt werden mußte.

Zur Befriedigung der Nachfrage nach Traktorführern und um entsprechenden Wünschen von Kursteilnehmern nachkommen zu können, steht das Zentralsekretariat auch zur **Stellenvermittlung** zur Verfügung.

Was die **Aufklärung in der landw. Fachpresse** anbetrifft, so ist diese regelmässig mit den Traktorbetrieb betreffenden Artikeln bedient worden. Seit Oktober 1938 geben wir unser eigenes offizielles Verbandsorgan **«DER TRAKTOR»** heraus, welches allen unseren Mitgliedern gratis zugestellt wird und diese fortlaufend orientiert über alles, was den Traktorbetrieb und die interne Arbeit im Zentralverband und in den Sektionen anbetrifft. Es ist selbstverständlich, dass seither nur noch die allerwichtigsten Mitteilungen separat der landw. Presse zugestellt werden.

2. Betr. «Die Vertretung der Interessen der Traktorbesitzer gegenüber den Behörden, dem Handel, den Versicherungsgesellschaften usw.»

Im unablässigen Bestreben nach der Verwirklichung dieser statutarischen Forderungen hat der Schweiz. Traktorverband seine grössten Erfolge aufzuweisen.

Bis heute sind folgende wichtige Resultate verwirklicht worden:

A. Gegenüber den Behörden:

MFG (Motorfahrzeuggesetz). Die **Redaktion des Art. 69 n** des Bundesgesetzes betr. den Motorfahrzeugverkehr, welcher die **Verpflichtung** (statt nur einer Ermächtigung lt. Entwurf) des Bundesrates stipuliert, landw. Traktoren als Arbeitsmaschinen mit beschränkter Geschwindigkeit von den Bestimmungen dieses Gesetzes ganz oder teilweise auszunehmen.

Die **Art. 5 und 38 MFV** betr. Arbeitsbereich und technische Ausstattung der landw. Traktoren und die Interpretation dieser Artikel durch die dies-

bezüglichen **Kreisschreiben des Eidg. Justiz- und Polizeidepartementes**.

Verschuldenshaftpflicht für landw. Traktoren gemäss Obligationenrecht statt Kausalhaftpflicht gemäss MFG.

Mehrfach erfolgreiche **Unterstützung der Sektionen in kantonalen Angelegenheiten**, namentlich auch in bezug auf eine gerechte **Besteuerung der landw. Traktoren**.

ATO (Autotransportordnung). **Bundesratsbeschluss über die Sonderstellung der landw. Traktoren gegenüber der ATO**. Leider bedeutet diese Regelung eine gewisse Einschränkung gegenüber der grundsätzlich klaren u. sauberen Lösung in der Verwendungsverpflichtung der Eidg. Oberzolldirektion, indem landw. und forstwirtschaftliche **Transporte** für dritte Landwirte nur im Ausmass von 200 Stunden jährlich oder höchstens 30 Stunden im Monat zulässig sein sollen.

Zollgesetzgebung. Anerkennung des landwirtschaftl. Traktors als Arbeitsmaschine durch Gewährung des für diese vorgesehenen Zollansatzes von Fr. 20.— per 100 kg brutto. Entsprechender Zollrevers mit **Umschreibung des zulässigen Arbeitsbereichs**. Mehrmalige Revision dieser Verwendungsverpflichtung, letztmals per 15. Aug. 1940 mit unbeschränkter gegenseitiger Einsatzmöglichkeit landw. Traktoren für alle Arbeiten und Transporte, die in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben anfallen. Diese Reversverpflichtung gilt heute als letzte amtliche Interpretation von Art. 5 der MFV.

Vorzugszoll für die in landwirtschaftlichen Traktoren und Motoren verwendeten flüssigen Brennstoffe mit Ausnahme von Benzin.

Rückvergütung der Zolldifferenz für nachweisbar zu landwirtschaftlichen Zwecken verwendeten Brennstoffs an die Besitzer gemischtwirtschaftlicher Traktoren oder von Industrietraktoren.

Verhinderung eines Begehrens um Zollerhöhung für landwirtschaftliche Traktoren, also eines Angriffs auf die Stellung des Landwirtschaftstraktors als Arbeitsmaschine.

Zusammenarbeit mit oder Aufträge seitens folgender eidg. Amtsstellen:

1. Verkehr mit dem **Eidg. Justiz- und Polizeidepartement** in allen Fragen betr. MFG und MFV und landw. Traktoren;
2. **Eidg. Preiskontrollstelle**. Genaue Verfolgung der Preise für alle im Traktorbetrieb benötigten Brennstoffe und Schmiermittel.

Erstellen eines **Tarifs für Verwendung von Traktoren für landw. Arbeiten**, einerseits zur Vermeidung von Ueberforderungen beim Einsatz der landw. Traktoren im Anbauwerk, aber andererseits noch viel mehr im Interesse der Traktorbesitzer zur Vermeidung von Verlusten infolge unrichtiger Kalkulation der Selbstkosten.

3. Mit der **Sektion für landwirtschaftliche Produktion und Hauswirtschaft** des Eidg. Kriegsernährungs-Amtes in bezug auf die Förderung des Ackerbaues durch den richtigen Einsatz land-

wirtschaftlicher Traktoren, sowie die Organisation und Durchführung des diesbezüglichen Kurswesens durch unsern Technischen Dienst in engster Verbindung mit den kantonalen Ackerbaustellen und den Sektionen.

4. Mit der **Abteilung für Landwirtschaft** des Eidg. Volkswirtschaftsdepartement in den gleichen Belangen und in bezug auf die Schaffung einer Zentralstelle für motorisiertes Landmaschinenwesen.
5. Beim **Amt für Verkehr** des Eidg. Post- u. Eisenbahndepartementes (ausführendes Organ für die Durchführung der ATO) vertritt der Schweiz. Traktorverband die Interessen der Traktorbesitzer in bezug auf die Automobiltransportordnung und ist auch in einer hiefür speziell bestellten Kommission vertreten.
6. **Sektion für Kraft und Wärme**, Abteilung flüssige Brennstoffe, des KIAA: Leitung der Umbauaktion Landwirtschaft durch den Leiter des Technischen Dienstes des Schweiz. Traktorverbandes.
7. Gelegentliche Beziehungen zu andern Sektionen des KIAA (Sektion für Holz; Kontrollbureau für Gummireifen und Luftschläuche der Sektion für Schuhe, Leder und Kautschuk; Bureau für Altstoffwirtschaft, Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit; Eidg. Zentralstelle für Kriegswirtschaft, Informationsdienst, etc.).
8. **Ausschuss der kantonalen amtlichen Automobil-Experten**: Konsultation in Fragen der Verkehrssicherheit landw. Traktoren (Auseinandersetzung betr. Zulassung der Autotraktoren).

Vertretung unserer Mitglieder in Streitfällen mit den Behörden.

Zusammenarbeit oder Mitarbeit unter Vertretung der Interessen der Traktorbesitzer in folgenden Verbänden und Organisationen:

TAG (Treuhandverband des Autotransport-Gewerbes), halbamtliche Organisation zur Wahrung der Interessen der Strassenverkehrsinteressenten bei der Durchführung der ATO, und in verschiedenen andern am Strassenverkehr und am Brennstoffkonsum interessierten Verbänden;

Schweiz. Bauernverband (Vertretung im grossen Vorstand), und lebhaft Beziehungen zum Schweiz. Bauernsekretariat und zur Maschinenberatungsstelle;

Schweiz. Stiftung Trieur (Vertretung im Stiftungsrat);

Kuratorium des Untersuchungs- und Versuchsringes für Landarbeit unter Leitung von Herrn Prof. Dr. Howald (Vertretung im Kuratorium);

Kommission des SLV für die Einleitung von Versuchen auf dem Gebiete der Bodenbearbeitung unter Leitung von Hrn. Prof. Volkart (Vertretung in der Kommission);

Schweiz. Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe (Mitglied);

Schweiz. Verband f. Materialprüfungen der Technik (Mitglied);

Schweiz. Landmaschinenverband;

Gelegentliche Beziehungen bestehen auch zum: Schweiz. Autogewerbeverband und zum Verband schweiz. Motorlastwagenbesitzer «ASPA», Bern.

B. Gegenüber den Versicherungsgesellschaften

Spezialvertrag betreffend eine dem wirklichen Haftpflichtrisiko landwirtschaftlicher Traktoren und motorisierter Landmaschinen angemessene **Haftpflichtversicherung** gemäss Verschuldenshaftpflicht. Prämie von Fr. 13.— für einen landw. Traktor bei Deckungssummen von Franken 50,000/100,000/5,000.— für alle Arbeiten landwirtschaftlicher Natur (inkl. die mit einem land- oder forstwirtschaftlichen Betrieb zusammenhängenden Transporte) gleichgültig ob dieselben nur für den eigenen Betrieb oder für Rechnung Dritter ausgeführt werden. (Mittlere Haftpflichtversicherungsprämie für landw. Traktoren in den zwanziger Jahren ca. Fr. 140.—!).

Vorteilhafte Prämie für die Haftpflichtversicherung gemischtwirtschaftlicher Traktoren, sowie von Werktraktoren und Industrietraktoren gemäss Kausalhaftpflicht des MFG.

C. Gegenüber dem Handel

Abschluss von Vergünstigungsverträgen, Vorschläge für die Sanierung von Handelsusancen, namentlich Reklamewahrheit. Gewährung wirksamer Garantien beim Kauf von Maschinen usw. Vertretung unserer Mitglieder in Streitfällen. Ueberwachung der Preisbildung und Preisentwicklung für alle im Traktorbetrieb benötigten Brennstoffe, Öle und Fette.

3. Betr. «Erleichterung des Bezuges der Betriebsstoffe und der Ersatzteile durch Abschluss von Lieferungsverträgen.»

Abschluss von Bezugs- und Lieferungsverträgen für diese Betriebsstoffe mit erheblicher Senkung der Handelsmarge.

Vertrag mit der Eidg. Materialprüfungsanstalt betreffend **Nachuntersuchung von Brennstoffen und Ölen** zur Sicherung qualitativ befriedigender Lieferungen.

Vorteilhafte Bezugs- und Lieferungsverträge der Sektionen für Brennstoffe und Schmiermittel.

4. Betr. «Aufstellung von Normen für den Traktorbetrieb u. die Verwendung zweckdienlicher, für den Traktorzug geeigneter Anhängermaschinen.»

Zielbewusste **Arbeit der Technischen Kommission** in dieser Richtung, teilweise in Zusammenarbeit mit der Stiftung Trieur und der landw. Maschinenberatungsstelle, Brugg. Annahme eines Vorschlages betr. die Normalisierung des Traktorbetriebes durch die Schweiz. Traktorfabrikanten.

5. Betr. «Organisation einer Technischen Dienstes für die Traktorbesitzer (Technische Kommission, Garantiekontrollen, Traktorrevisionen, Beratung der Traktorbesitzer, etc.).»

Die **Organisation eines Technischen Dienstes für die Traktorbesitzer** wurde auf Grund der erfreulichen Entwicklung des Verbandes und den sich hieraus ergebenden Anforderungen durch die Abgeordnetenversammlung vom 20. März 1938 als statutarische Forderung aufgestellt und bereits auf den 1. Januar 1939 verwirklicht. Leider sind die intensiven Vorarbeiten in bezug auf das Kurswesen, die Organisation eines Netzes von Vertrauensmechanikern in den einzelnen Sektionen und andere Bestrebungen durch den Seuchenzug von 1938/39 stark gestört und dann im Herbst 1939 durch die Mobilisation jäh ganz unterbrochen worden, so dass dadurch die Verwirklichung vielversprechender Ziele (mit Ausnahme des Kurswesens, über das unter Ziff. 1 berichtet wurde) bisher unliebsam verzögert wurde.

Durch **persönliche Beratung der Traktorbesitzer, Garantiekontrollen, Expertisen, die Umbauaktion auf Esatztreibstoffe und die erfolgreiche Vertretung vieler Mitglieder in Streitfällen** mit Lieferanten usw. konnte jedoch der Technische Dienst unsern Mitgliedern schon in der kurzen Zeit seines Bestehens wesentliche Vorteile verschaffen. Mit der Schaffung einer Mechanikerorganisation ist begonnen worden.

Erstrebtes

Betr. **Ziff. 1.** Weiterer zweckmässiger **Ausbau des Kurswesens** und persönliche Beratung der Mitglieder durch unsern Technischen Dienst.

Ausbau unseres Verbandsorganes „**Der Traktor**“ zur **mehrsprachigen wertvollen Informationsquelle über das ganze motorisierte Landmaschinenwesen** für unsere Mitglieder und alle Traktorbesitzer unter vermehrter Benützung von die Traktorbesitzer interessierenden Informationen aus den nachstehenden Publikationen, die unserer Redaktion im Austausch gegen den «Traktor» regelmässig zugehen:

«AUTO», «Die Grüne», «Der Landwirt», «Der Holzmarkt», «Der Motorlastwagen», «V. H. T. L.» (Organ des Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz), «Automobilrevue», «Der Schweizer Bauer», «Mitteilungen des Verbandes schweiz. Gemüseproduzenten», «Le Paysan Fribourgeois».

Ausserdem stehen uns zur Verfügung:

«Die Technik in der Landwirtschaft», «Schweizer Archiv für angewandte Wissenschaft und Technik», «Schweiz. landw. Monatshefte», «Schweizerisches Handelsamtsblatt» (speziell in bezug auf die kriegswirtschaftlichen Massnahmen und Verfügungen betr. den Traktorbetrieb und den Vollzug der ATO), «Touring».

Betr. **Ziff. 2, 3 und 4.** Zielbewusste Weiterarbeit im bisherigen Sinne zur Förderung und wirtschaftlichen Gestaltung einer rationellen Motorkultur im Interesse der Traktorbesitzer, wobei gegenwärtig im Vordergrund stehen:

Der systematische **Ausbau der rechtlichen Stellung des landw. Traktors als Arbeitsmaschine in der ganzen Motorfahrzeuggesetzgebung** auf eidgenössischem Boden (bei der Revision der MFV, ATO) und gegenüber den kantonalen Automobilkontrollen (einheitliche Vorschriften betr. den Arbeitsbereich und die technischen Anforderungen an den landw. Traktor als Grundlage der Besteuerung in den Kantonen).

Die Schaffung einer **Zentralstelle für motorisiertes Landmaschinenwesen** zur planmässigen Förderung aller mit der rationellen Gestaltung der Motorisierung auf gesamtschweizerischem Boden zusammenhängenden Probleme.

Betr. **Ziff. 5.** Das Vollprogramm des Technischen Dienstes ist sehr weit gespannt und setzt auch zur nur teilweisen Verwirklichung noch jahrelange intensive Arbeit voraus. Wir werden darauf in einem separaten Artikel zurückkommen.

Es fehlt also dem Schweiz. Traktorverband sicher nicht an **Arbeit im allgemeinen Interesse aller schweizerischer Traktorbesitzer.** Zu deren Anhandnahme und erfolgreicher Bewältigung sind wir aber auf die verständnisvolle Mitarbeit der

Sektionen und aller unserer Mitglieder angewiesen. Wir laden aber auch alle uns heute noch fernstehenden Traktorbesitzer zur Mitarbeit ein. Sie sollten sich dem Schweiz. Traktorverband in der Überzeugung anschliessen, dass sie mit ihrem Beitritt die zielbewusste Betreuung ihrer Interessen in bewährte Hände legen.

Wir hoffen daher, allen denjenigen, welche dieses Merkblatt gelesen haben, den Beweis dafür erbracht zu haben, **dass sowohl das von uns Erreichte als auch das von uns Erstrebte den Einsatz treuer Mitgliedschaft wohl rechtfertigt.** Also vorwärts unter dem Leitstern:

Einigkeit macht stark!

A. S.-r.

MITTEILUNGEN DES ZENTRALEKRETARIATES COMMUNICATIONS DU SECRÉTARIAT CENTRAL

Monatsrapport pro April 1943. Neue Policen 6, Umänderungsanträge 1, Registrierte Geschäftsvorfälle: Eingänge 278, Ausgänge 539, total 817.

Mitglieder. Neuzugänge im April 1943: Sektionen Aargau 14, Freiburg 3, Luzern 1, direkte Mitglieder 1 (Kt. Schwyz). Total 19.

Preise für flüssige und feste Brennstoffe: unverändert.

Les **Prix des carburants liquides et solides** n'ont pas changés.

Die **Via Vita**, Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des Strassenverkehrs hat in ihrer ordentlichen Mitgliederversammlung vom 15. IV. 1943 in Bern über den vorliegenden Entwurf zu Art. 23 ter der Bundesverfassung folgende **Resolution** gutgeheissen, die sich durchaus mit den auch von unserem Verbands vertretenen Richtlinien deckt: **Via Vita**

1. überzeugt, dass es derzeit nicht angezeigt ist, an die Schaffung eines neuen Verfassungsartikels heranzutreten, der unbeschränkte Gesetzesvollmacht auf dem Gebiet der Verkehrswirtschaft erteilt;
2. stellt fest, dass weder Bundesrat noch Parlament in der Lage gewesen sind, klare Richtlinien über die beabsichtigte Anwendung dieser Kompetenz aufzuzeigen;
3. bedauert, dass das Parlament hinsichtlich der künftigen Verkehrsverfassung nicht in gleicher Weise vorgeht, wie in Bezug auf die Wirtschaftsartikel und die Entscheidung nicht auf den geeigneten Zeitpunkt hinausgeschoben hat;
4. ist der Ansicht, dass dem Artikel 23 ter der B. V., so wie er von den eidgenössischen Räten angenommen wurde, nicht zugestimmt werden kann, da er eine Präjudizierung bedeutet, die je nach der Entwicklung der Ereignisse oder den Fortschritten der Verkehrstechnik schwere Folgen für einen wichtigen Teil unserer Volkswirtschaft haben könnte;
5. gibt ihrem Wunsche Ausdruck, dass die zuständigen Behörden die dringlichen Probleme der Verkehrswirtschaft an die Hand nehmen, wie Sanierung der Eisenbahnen, Ersatz nicht mehr lebensfähiger Klein- und Nebenbahnen, Förderung und Weiterentwicklung der ATO (Autotransportordnung, Bundesbeschluss vom 30. Sept. 1938) usw. und dass das Parlament gegebenenfalls nach Herbeiführung der notwendigen Abklärungen an die Ausarbeitung eines neuen Wortlautes zu einer Verfassungsgrundlage herangeht, welche die möglichst reibungslose Entwicklung des Verkehrswesens fördert.
6. stellt sich, wie bisher, zur Verfügung, um bei der Lösung dieser Aufgaben mitzuarbeiten.

Vita Vita, organisme central de l'économie automobile et du trafic routier, réunie le 15 avril 1943 en assemblée générale à Berne a pris la **résolution** suivante concernant le projet du nouvel article 23 ter de la constitution fédérale. Cette décision est en parfait accord avec les directives suivies par notre association: **Via Vita**

1. consciente qu'il est inopportun d'insérer actuellement déjà dans la constitution un article nouveau qui accorde à la Confédération des pouvoirs illimités pour légiférer dans le domaine du trafic,
2. constatant en outre que ni le Conseil fédéral, ni le Parlement n'ont été à même d'indiquer clairement l'usage qu'ils entendaient faire de ces nouvelles compétences,
3. regrette que le Parlement n'ait pas suivi pour l'avenir du trafic la même politique que pour les autres articles économiques en reportant à plus tard une décision qui ne présente aucun caractère d'urgence,
4. considère que l'article constitutionnel 23 ter, tel qu'il a été adopté par les Chambres fédérales, ne peut être approuvé, car il constitue une anticipation qui pourrait avoir des conséquences graves pour un élément important de notre économie nationale, selon le développement des événements ou l'amélioration technique des moyens de transport,
5. exprime le vœu que les Pouvoirs publics abordent sans tarder les problèmes plus urgents touchant à l'économie des transports, tels que l'assainissement des Chemins de fer, la rationalisation des lignes privées déficitaires, le développement de l'organisation du S. T. A. (Statut des Transports automobiles, arrêté fédéral du 30 septembre 1938), etc. et que le Parlement, ayant une vue plus claire de la situation, trouve la possibilité de mettre au point un texte constitutionnel nouveau, qui permette dans les meilleures conditions possibles le développement général de l'ensemble du trafic,
6. se met à disposition, comme par le passé, pour collaborer de son mieux à la solution de ces problèmes.

ATO und landw. Traktoren. Der schon längst in Aussicht gestellte diesbezügliche Bundesratsbeschluss lässt noch immer auf sich warten. Um keine Unklarheiten aufkommen zu lassen, machen wir ausdrücklich darauf aufmerksam, dass bis zu dessen Inkrafttreten in bezug auf den Arbeitsbereich landw. Traktoren ausschliesslich der Wortlaut der Verwendungsverpflichtung der Eidg. Oberzolldirektion vom 15. Aug. 1940 massgebend ist und dass auch für die Besitzer ldw. Traktoren, welche ihre Maschinen bisher auch für Werkverkehr oder gemischten Verkehr im Sinne der ATO verwendet haben, die vom Amt für Verkehr verfügbaren Uebergangsbestimmungen erst mit dem Inkrafttreten des B. R. B. vollziehbar werden. Bis zu diesem Zeitpunkt dürfen somit weder von seiten kant. Amtsstellen im Auftrage des Amtes für