

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

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 13 (1951)

Heft: 2

Artikel: Strassenvogt oder Transportordnung?

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1049060>

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>

nenpark Sorge. Gönnst den Maschinen wenigstens zu Beginn eines jeden Winters die nötige Reinigung und die nötige Pflege. Fettet sie, nachdem sie gründlich gereinigt sind, genügend ein und umgibt die blanken Teile mit einer schützenden Hülle (Sacktuch oder Packpapier). Lasset gegebenenfalls die Reparaturen gleich im Vorwinter ausführen, damit die Maschinen, eure Gehilfen, zu Beginn jeder Saison wieder einsatzbereit sind.

Jeder Bauer kann ohne allzu grosse Aufwendungen einen «Schopf» erstellen, damit die gereinigten und eingefetteten Maschinen und Geräte gegen die Unbilden der Witterung geschützt und geordnet untergebracht werden können.

Bauern, denkt daran, dass Ihr das ganze Jahr hindurch nie einen so hohen Stundenlohn verdient wie während der Zeit, da Ihr euren Maschinen und Geräten die nötige Pflege angedeihen lasset. Rr.

Strassenvogt oder Transportordnung?

Einleitendes

Den meisten sind die in den 30er Jahren im Transportgewerbe vorherrschenden chaotischen Zustände in lebhafter Erinnerung. Es war damals bekanntlich ein heftiger Konkurrenzkampf zwischen den Bahnen und dem Autotransportgewerbe einerseits und zwischen den einzelnen Unternehmern im Autotransportgewerbe andererseits entbrannt. Unüberlegte Unterbietung der Fuhrlöhne und zahlreiche Konkurse waren die unvermeidliche doppelte Folge dieses Chaos.

Ein erster im Jahre 1934 unternommener Vorstoss zur Lenkung der Sachentransporte (Bundesgesetz über die Regelung der Beförderung von Gütern mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen) wurde in der Volksabstimmung vom Mai 1935 vom Souverän verworfen. Die Vorlage sah eine zu schematische und zu starre Regelung vor (Rayonbegrenzung auf 30 km, usw.).

Seither strebten die Behörden, die Bahnen und die Vertreter des Autotransportgewerbes angesichts der sich nicht bessernden Situation unermüdlich beliebtere Lösungen an. Nach langwierigen Verhandlungen war der Bundesrat am 18. Juni 1937 in der Lage, dem Parlament den endgültigen Entwurf zur ATO vorzulegen. Am 30. September 1938 erhoben ihn die Eidg. Räte nach einigen geringfügigen Abänderungen zum Bundesbeschluss und versahen ihn mit der Dringlichkeitsklausel.

An der Wiege der ATO stand der Gedanke des Bahnschutzes, der Zusammenarbeit und Koordinierung von Schiene und Strasse. Es darf heute nach 10jähriger Erfahrung mit der ATO gesagt werden, dass dieser Gedanke in gut demokratischer Weise, d. h. in Form von gegenseitigem Entgegenkommen, verwirklicht wurde.

Das Wesen der ATO

Die ATO teilt die mit Motorfahrzeugen betriebenen Strassentransporte in drei grosse Gruppen auf, nämlich

Werkverkehr
gemischter Verkehr
gewerbsmässiger Verkehr.

Die erste Gruppe d. h. der **Werkverkehr** (betriebseigene Transporte) — darunter fallen streng genommen ebenfalls die Transporte für den eigenen landwirtschaftlichen Betrieb (der Klarheit halber werden sie in der Regel immer getrennt, d. h. als 4. Gruppe angeführt) **ist der ATO nicht unterstellt und ist demnach frei**. Nach der neuen Ordnung fällt die bis zum 31. Dezember 1950 vorgeschriebene Eintragung ins Werkverkehrsregister dahin.

Der **gemischte Verkehr**, d. h. die Verwendung von betriebseigenen Motorfahrzeugen zur Vornahme von gewerbsmässigen Transporten, war in der früheren Ordnung verboten. Ausnahmen konnten auf ein diesbezügliches begründetes Gesuch hin nur für Gegenden gestattet werden, wo ein sogenanntes «Verkehrsbedürfnis» bestand. In der am 25. Februar 1951 zur Abstimmung gelangenden ATO fällt das grundsätzliche Verbot des gemischten Verkehrs weg. Gemäss Art. 4, Ziff. 2, der Gesetzesvorlage sind gelegentliche Transporte zu nachbarlicher Aushilfe in ländlichen und in Gebirgsgegenden frei. Wer gemischten Verkehr in grösserem Rahmen, d. h. gewerbsmässig, vornehmen will, bedarf einer Ermächtigung zu gemischtem Verkehr.

Nebst dem bereits erwähnten Wegfall des Verbotes des gemischten Verkehrs bringt die neue ATO noch Lockerungen in bezug auf das Baugewerbe (Transporte von und nach gemeinsamen Bauplätzen) und in bezug auf rechtlich oder wirtschaftlich eng verbundene oder von einander abhängige Unternehmen (sog. Konzern-, Konsortiums- und Veredelungs-Verkehr).

Art. 5 der neuen Verordnung bestimmt: «Wer **gewerbsmässig** mit Motorfahrzeugen und Anhängern Personen oder Sachen befördert, bedarf nach Massgabe der Vorschriften dieses Gesetzes einer Bewilligung.»

Gegenüber der bisherigen Praxis soll das nicht immer zu Unrecht beanstandete **bürokratische Bewilligungsverfahren** vereinfacht, dezentralisiert und öffentlich gestaltet werden. So soll die Schweiz beispielsweise in 8 Kreise eingeteilt werden, um das Bewilligungsverfahren möglichst dezentralisiert zu gestalten. Der bisherige unbeliebte Papierkrieg soll weitgehend durch das mündliche Verfahren ersetzt werden, wo nicht nur die Kantone und die regionalen Wirtschaftsorganisationen zum Wort kommen sollen, sondern ebenfalls der Gesuchsteller und jede am betreffenden Gesuch interessierte Privatperson.

Bei auftretenden Schwierigkeiten, insbesondere bei **Beschwerdeverfahren**, werden **regionale paritätische Kommissionen** versuchen, annehmbare Lösungen anzustreben. Zu dieser zu begrüssenden Neuerung gab die seit ungefähr zwei Jahren in Funktion stehende paritätische Kommission TAG/STV (Treuhandverband des Autotransport-Gewerbes/Schweiz. Traktorverband) Anlass.

**ERTRAGREICHEREN BODEN
DURCH GUT VERZETTELTEN
MIST!**



McCORMICK-INTERNATIONAL TRAKTOR-MISTZETTMASCHINEN

Nr. 200 1 3/4 m³ Lademöglichkeit

Nr. 100 1 1/4 m³ Lademöglichkeit

Nr. 200-H für Pferdezug
1 3/4 m³ Lademöglichkeit

Nr. 100-H
1 1/4 m³

**HOLEN SIE SOVIEL
WIE MÖGLICH AUS
IHREM KUNSTDÜNGER!**



Oft genügt der Mist nicht, um den Boden ertragreich zu machen; Kunstdünger muss her.

Der McCormick-International Kunstdüngerstreuer ist so geschaffen, dass alle Düngersorten gleichmässig und wirtschaftlich gestreut werden können.

Auf hügeligem oder ebenem Gelände, mit vollem oder fast leerem Streukasten, bei trockenem oder geballtem Dünger, immer bleibt die Streuung regelmässig. Der Kunstdünger fällt nahe dem Boden durch Schlitze, wodurch das Verwehen durch den Wind verhütet wird.



**INTERNATIONAL HARVESTER
COMPANY A.G.**

**ZÜRICH HOHLSTRASSE 100
TEL. : (051) 23.57.40**

McCORMICK INTERNATIONAL TRAKTOREN UND LANDMASCHINEN
INTERNATIONAL LASTWAGEN - INTERNATIONAL HARVESTER KÜHLSCHRÄNKE UND
KÜHLTRUHEN - INTERNATIONAL INDUSTRIE- UND BAUMASCHINEN

Um ein altes, mit der Landwirtschaft seit jeher eng verbundenes Nebengewerbe, die ländliche Fuhrhaltereie, der Landwirtschaft auch fürderhin erhalten zu können, wird sich der Schweiz. Traktorverband auch inskünftig der **Interessenwahrung der gemischtwirtschaftlichen Traktorhalter** annehmen. Der Schweiz. Traktorverband wird diesen Traktorhaltern weiterhin bei der Ausarbeitung von Gesuchen und Beschwerdeschriften behilflich sein und ihre direkten Interessen vor der paritätischen Kommission vertreten. Der Verband wird zudem dafür sorgen, dass die Ermächtigungen für Fuhrhaltereien auf längere Zeit als nur ein Jahr erteilt werden und dass diesen Ermächtigungen bei der Behandlung von Konzessionsgesuchen gebührend Rechnung getragen wird.

Das ist in sehr gedrängter und möglichst einfach skizzierter Form ein allgemeiner Ueberblick über die ATO im allgemeinen.

*

Die ATO und die Landwirtschaft

Die Bauern interessiert begreiflicherweise vor allem, was die Landwirtschaft von der ATO zu erwarten, resp. zu befürchten hat.

Diesen Betrachtungen schicken wir die Feststellung voraus, dass sämtliche Pferdefuhren der ATO nicht unterstellt und daher in jeder Form frei sind.

Um über die Verwendung des motorischen Zuges in der Landwirtschaft etwas Klarheit zu schaffen, gehen wir am zweckmässigsten nach folgenden Gesichtspunkten vor:

landwirtschaftliche **Arbeiten**,

landwirtschaftliche Transporte für den eigenen Betrieb,

landwirtschaftliche Transporte gegen Entgelt für andere,

landwirtschaftliche Betriebe.

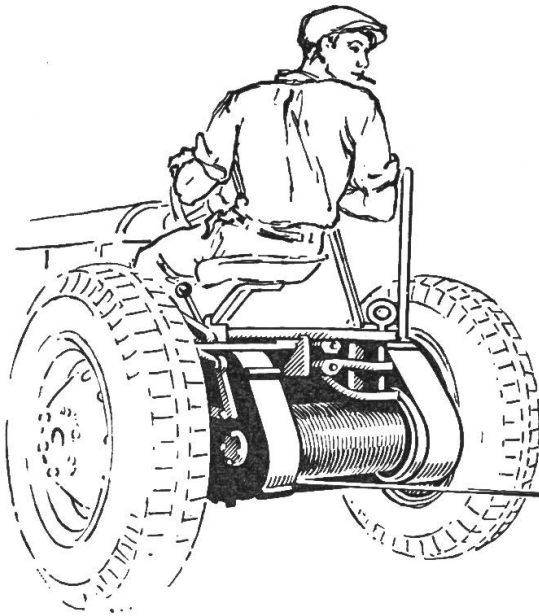
Mit motorisiertem Zug (Traktoren, Geländewagen (Jeeps usw.) sowie mit motorisierten landwirtschaftlichen Maschinen) **ausgeführte landwirtschaftliche Arbeiten sind der ATO nicht unterstellt** und somit frei, gleich ob sie für den eigenen Betrieb oder für andere landwirtschaftliche Betriebe ausgeführt werden.

Mit motorisiertem Zug (Traktoren, Geländewagen (Jeeps usw.) sowie mit motorisierten landwirtschaftlichen Maschinen) **zur direkten Bewirtschaftung des eigenen landwirtschaftlichen Betriebes ausgeführte Transporte** (Transporte zum Hof von Dünger, Sämereien, Futtermittel, Baumaterialien usw., Transporte vom Hof von Produkten aller Art zum landwirtschaftlichen Genossenschaftsdepot, auf den Markt, zur nächsten Bahnstation sind der ATO nicht unterstellt und daher frei.

Zur Regelung der mit langsam fahrendem, motorisiertem Zug (Traktoren mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/Std. sowie motorisierte landwirtschaftliche Maschinen) und mit der Bewirtschaftung eines anderen landwirtschaftlichen Betriebes in Zusammenhang stehende Transporte, ist eine zweite «Auflage» des Bundesratsbeschlusses vom 9. Juli 1943 vorgesehen. Demnach sind die landwirtschaftlichen Transporte wie bis anhin für andere



Zusätzlicher Verdienst



Einige unserer Kunden schaffen sich einen interessanten Verdienst, indem sie ihren Traktor auch im Winter voll einsetzen, durch Übernahme von

Holzschleppen und -Führen im Lohn

Wir liefern kurzfristig **Seilwinden** auf alle Traktoren und beraten Sie gerne.

AUG. SCHNEIDER & CO. AG.
KONSTRUKTIONSWERKSTÄTTE Tel. (035) 23 10
Zollbrück

Mustermesse Halle IX Stand 3462

**Roll
synol**

Motor Oil

Ernst Hürlimann
MINERALÖLE & BENZIN
WÄDENSWIL

Im Winter verwenden Sie mit Vorteil das bewährte Winteröl **ROLLSYNOL** SAE 20. Höchste Schmierkraft, rassiger Antrieb.

landwirtschaftliche Betriebe im bisherigen Rahmen bis zu 30 Stunden monatlich jedoch während höchstens 200 Stunden im Jahre gestattet.

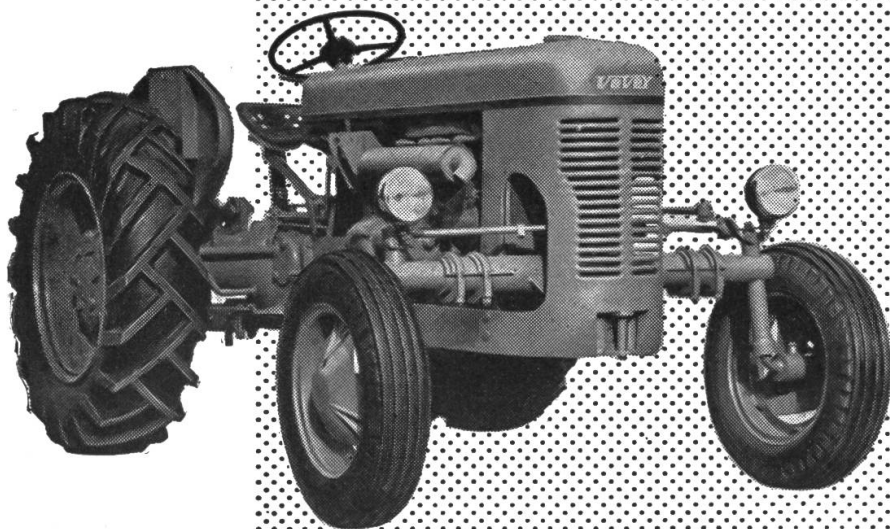
Wenn man einerseits bedenkt, dass beispielsweise das Führen des Mistes auf das Feld, das Heimbringen der Ernte, das Führen der Milch zur Sammelstelle, als **landwirtschaftliche Arbeiten** angesehen werden und somit frei sind und dass sich andererseits für den schweizerischen Mittelbetrieb die durchschnittliche jährliche Traktor-Betriebsstundenzahl zwischen 6-700 Std. bewegt, so darf gesagt werden, dass für den ausgesprochenen Landwirtschafts-Betrieb die ATO-Regelung annehmbar und tragbar ist. Das bestätigen übrigens die seit 1943 auf diesem Gebiet gemachten Erfahrungen.

In diesem Zusammenhang sei ein falsches Argument der ATO-Gegner richtig gestellt. Mit der Behauptung, nach der Verwerfung der ATO dürfe jeder Traktorhalter nach Belieben Transporte ausführen, wird versucht, die Traktorhalter und die landwirtschaftlichen Kreise ins atofeindliche Lager hinüberzulocken. **Nun weiss aber jeder Halter eines landwirtschaftlichen Traktors, dass für ihn die Vornahme nicht-landwirtschaftlicher Transporte ebenfalls auf Grund der Bestimmungen der Oberzolldirektion, der Haftpflichtversicherung und auf Grund der Vorschriften der kantonalen Motorfahrzeugkontrolle (Strassenverkehrsamt) nicht gestattet sind.** Man soll der ATO demnach nicht Dinge zuschreiben, mit denen sie nichts zu tun hat. Die soeben genannten Einschränkungen sind keine Schikane von seiten der Behörden. Sie müssen wegen den in bezug auf den Zoll, die Haftpflichtversicherung, das Motorfahrzeuggesetz und die Verkehrssteuer den Haltern landwirtschaftlicher Traktoren zugestandenen Erleichterungen in Kauf genommen werden.

Allfällige Bedenken

Der **Landwirt** ist von Natur aus etwas misstrauisch. Dieser Charakterzug veranlasst ihn, Gesetzesvorlagen gelegentlich abzulehnen, weil ihre Auswirkung zur Zeit der Abstimmung unübersichtlich sind. Bei der ATO ist dieses Misstrauen nicht am Platze, weil es sich um eine seit 10 Jahren bekannte Materie handelt und die neue Vorlage gegenüber früher Lockerungen und Verbesserungen bringt. Die **auf 3 Jahre begrenzte Vorlage** ist — wie wir dargetan haben — für die Landwirtschaft durchaus tragbar.

Der ländliche motorisierte Fuhrhalter ist über das Gesetz vielleicht etwas ungehalten, weil er persönliche Vorteile zeitweise etwas in den Hintergrund stellen muss, weil er den «Papierkrieg» über das letzte Bewilligungsverfahren noch in zu guter Erinnerung hat oder weil er sich mit der blossen Ermächtigung zu gemischtem Verkehr gegenüber den Konzessionierten «stiefmütterlich» behandelt fühlt. Er möge **bedenken**, dass das neue Gesetz auch ihm Erleichterungen und Mitspracherecht bringt und dass der Schweizerische Traktorverband nach wie vor hinter ihm steht. Er möge ferner besonders bedenken, dass es bei der Rückkehr der chaotischen Zustände der 30er Jahre für ihn viel schlimmer würde. Wenn der ländliche Fuhrhalter den Verband über allfällige Schwierigkeiten auf die er im Verlaufe der nächsten Gültig-



Vevey 580

Diesel- oder Petrol-Motor — Der modernste und best ausgerüstete Landwirtschafts-Traktor

Leicht und für jedermann erschwinglich

**Rasch
lieferbar**

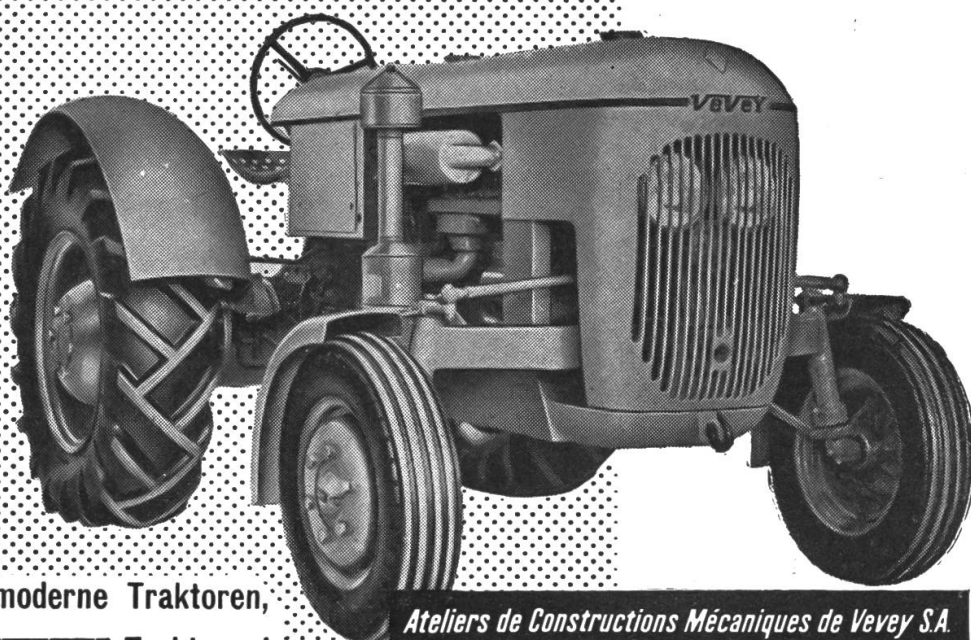
Preis ab Fr. 11500.-

Für jeden Bauernbetrieb den passenden **Vevey** Traktor!

Vevey 560

Diesel-Motor — Der erprobte Traktor für grosse Land- und Forstwirtschaftsbetriebe

Grosse Leistung bei bescheidenen Kosten



Wenn moderne Traktoren,
dann **Vevey**-Traktoren!

Sie sind vielseitig, unverwüsthch und sparsam.

Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey S.A.

Senden Sie mir einen Prospekt **Vevey 560** / **Vevey 580** c.

Nam.:

Adresse:

Ausschneiden und einsenden an Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey S. A., Vevey • Nicht Passendes streichen

keitsperiode stossen könnte, auf dem Laufenden hält, so lässt sich im Verlaufe der Zeit bestimmt noch vieles ausmerzen und er wird früher oder später froh sein, seinen Beruf, wenn auch weniger frei, so doch in geordneten Verhältnissen ausüben zu können.

*

Schlussfolgerung

Auf Grund der bisherigen Erfahrungen mit der ATO und der dem Schweizerischen Traktorverband bereits vor dem Zustandekommen des Referendums gemachten Zusicherungen, können Geschäftsausschuss, Zentralvorstand und Abgeordnetenversammlung den landwirtschaftlichen Kreisen im allgemeinen und den Traktorhaltern im besonderen die Annahme der am 25. Februar 1951 zur Abstimmung gelangenden und auf drei Jahre begrenzten ATO empfehlen. Dies um so mehr, als es bei der Vorlage um eine nicht unbekannte Materie geht und um die Koordinierung der am Verkehr interessierten Kreise. Es handelt sich übrigens in erster Linie ebenfalls um den Schutz der dem Schweizervolk gehörenden Bundesbahnen.

Zentralvorstand und Geschäftsleitung versichern die Traktorhalter, dass sie ihre Interessen ebenfalls in bezug auf die ATO nach wie vor mit grösster Wachsamkeit und mit aller Energie wahren werden.

Stimmt am 25. Februar 1951 ohne Bedenken «Ja» !

SCHWEIZ. TRAKTORVERBAND:
Der Geschäftsausschuss und die
Zentrale ATO-Kommission.

Im neuen MFG muss der Landtraktor seine Sonderstellung beibehalten

Dieses Problem beschäftigt heute die eidg. Politik. Das Bundesgesetz vom Jahre 1932 gesteht dem Landtraktor Erleichterungen zu, da dieser eine **bewegliche Kraftzentrale** des Bauernhofes darstellt, die gelegentlich die Strasse benützt. Er ist aber kein Strassenfahrzeug.

Die dem Landtraktor zugestandenen **Vergünstigungen** sind mannigfach:

1. Der Einfuhrzoll auf solche Maschinen ist niedriger als für die Strassenfahrzeuge.
2. Ebenso sind die Treibstoffe für Landtraktoren mit reduzierten Zöllen belegt. Das Benzin macht freilich eine unangenehme Ausnahme.
3. Für die Führung eines Landtraktors ist kein «Führerausweis» erforderlich.
4. Eine Vierradbremse wird nicht verlangt; es genügt die Bremsmöglichkeit der Triebräder.
5. Auf den gegen die Witterungseinflüsse geschützten Führersitz wird verzichtet.