

Der monatliche Brief. "Arme" Maschinen ... armer Bauer!

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **13 (1951)**

Heft 2

PDF erstellt am: **01.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der monatliche Brief

«Arme» Maschinen armer Bauer !

In seiner Abhandlung «Handhabung und Instandhaltung der landw. Maschinen» (Heft Nr. 4 der Schriften des Schweiz. Traktorverbandes) hat W. Schmid, Werkführer an der kant. landw. Schule Strickhof/Zürich vor ungefähr 2 Jahren das als Ueberschrift dieser Zeilen benützte Schlagwort geprägt, um das untenstehende Bild zu kommentieren.

Ich hätte es nicht für möglich gehalten, dass man heutzutage noch Landmaschinen antreffen kann, die während eines ganzen Winters draussen im



Freien stehen und allen Winden sowie Regen, Schnee und Frost ausgesetzt sind.

Als ich letzthin in einem Eisenbahnzug sass und mich ans Fenster lehnend an der schönen, sonnigen Winterlandschaft erfreute, sah ich plötzlich in nächster Nähe ein Bild, ähnlich dem nebenstehenden: mitten in einem grossen Feld stand unter

einer Eiche eine Mähmaschine und ein Heuwender. Voll Aegerer über das Gesehene will ich aufschnellen. Im letzten Augenblick — so glaube ich wenigstens — werde ich mir wieder bewusst, wo ich sitze und ich versuche mich zu beherrschen. Wie ich so, immer noch zum Fenster hinaus blickend, über die Nachlässigkeit dieses Bauern nachsinne und über das viele Geld, das er auf diese Weise indirekt dem Rost opfert, erblicke ich in der Ecke eines letztjährigen Kartoffelackers einen Kartoffelroder. Die frischen, roten Farbtöne lassen darauf schliessen, dass der Roder erst letzten Herbst gekauft wurde. Leider ist das nicht alles! Auf einer Strecke von 22 Bahnkilometern bietet sich mir fünfmal ungefähr der gleiche betrübliche Anblick. Im ganzen waren es acht verschiedene Maschinen, die auf dieser kurzen Strecke auf den Feldern gelassen wurden.

Ein mit den landw. Verhältnissen nicht vertrauter Beobachter könnte bei derartigen Anblicken leicht zur Annahme verleitet werden, die Landwirte würden dermassen verdienen, dass sie es nicht nötig haben, die teuren Maschinen zu pflegen.

Bauern, Ihr wisst besser als ich, wieviel Kapital in einem Maschinenpark investiert ist. Ihr könnt tagtäglich aber auch am eigenen Geldbeutel feststellen, dass das Geld nicht auf den Feldern wächst. Tragt zu euerem Maschi-

nenpark Sorge. Gönn 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 umgebt 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 Fuhrlohne 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.