

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

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 2 (1939)

Heft: 11

Artikel: Zum Nachsinnen über das Brennstoffproblem = Pour réfléchir sur le problème des carburants

Autor: Berglinger, H.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1048448>

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: 16.07.2025

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

4. Kiesfahren und Torffahren aus einer Kiesgrube bzw. einem Torfstich, welche zum eigenen Landwirtschaftsbetrieb gehören, soweit die Ausbeutung derselben nur als Nebengewerbe betrieben wird. Unter den nämlichen Voraussetzungen sind auch Fahren dieser Art für andere landwirtschaftliche Betriebe, auch gegen Entgelt, statthaft.
5. Fahren von Kies und dergleichen Material für die Neuanlage und den Unterhalt von Strassen und Wegen bei Güterzusammenlegungen und Ameliorationen durch Flurgenossenschaften oder bei gemeindeweisen Güterzusammenlegungen, auch gegen Entschädigung oder Steuerglattstellung, sofern alle Genossenschaftler resp. beteiligten Mitglieder der betreffenden Gemeinden in einem bestimmten Verhältnis zu diesen Arbeiten berechtigt oder verpflichtet sind. Fahren der nämlichen Art sind auch zulässig bei Wuhungen und Verbauungen, bei denen der Traktorhalter direkt beteiligt ist, sowie zum Zwecke von nachbarlichen Hilfeleistungen gemäss Ortsgebrauch.
6. Fronarbeiten (Gemeindewerk) und sonstige Arbeiten zum Unterhalt von Strassen und Wegen in der Gemeinde, wo der Traktorbesitzer steuerpflichtig ist, sofern bei der Vergebung der betreffenden Arbeiten alle Bewerber gleichmässig oder nach einem bestimmten Verteiler berücksichtigt werden.
7. Arbeiten für die Gemeinde, die im Einverständnis mit den Behörden zum Abverdienen der eigenen Steuern geleistet werden dürfen.

Nicht zulässig sind dagegen alle unter den Ziffern 1—7 hiervor nicht aufgeführten Arbeiten, namentlich alle Fahrten zu gewerbmässigen Transporten gegen Entgelt jeder Art, sowie Fahren, die auf dem Submissionsweg an einzelne vergeben werden.

Diese neuen Bestimmungen treten am 15. Aug. 1940 in Kraft.

*

Damit hoffen wir alle bisherigen, für die Beteiligten jeweils so unangenehmen Reibungsflächen endgültig beseitigt zu haben. Wir geben aber gleichzeitig auch der bestimmten Erwartung Ausdruck, dass nunmehr alle Uebergriffe über den klar umschriebenen Verwendungsbereich hinaus inskünftig vermieden werden und dass die Besitzer landw. Traktoren ihre Maschinen fürderhin wirklich nur zu landwirtschaftlichen Arbeiten verwenden und alle Fahrten zu gewerbmässigen Transporten vermeiden oder dann zum vornherein alle Konsequenzen und Lasten, die mit dem gemischtwirtschaftlichen Betrieb verbunden sind, auf sich nehmen, nämlich Industriezoll für importierte Traktoren und Bestandteile, sowie Bezug voll verzollter Brennstoffe.

Der vollständige Verzicht auf Industriefahren dürfte unter diesen Umständen in weitaus den meisten Fällen nicht schwer fallen. Wir wollen den landw. Traktor als Universal-Arbeitsmaschine entwickeln und vervollkommen, unter strikter Beobachtung der gesetzlich zulässigen Maximalgeschwindigkeit von 20 km/Std. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung schliesst rationelle Straßentransporte, soweit sie sich nicht aus dem Landwirtschaftsbetrieb ergeben, vollständig aus. Wir wollen diese Transporte daher gerne und vorbehaltlos dem Autotransportgewerbe überlassen und damit einen weiteren grossen und schweren Stein des Anstosses und der Opposition dieser Kreise gegenüber dem Landwirtschaftstraktor aus dem Wege räumen helfen.

A. S.-r.

Zum Nachsinnen über das Brennstoffproblem

Pour réfléchir sur le problème des carburants

Die neue Zuteilung von Brennstoffen an die Besitzer von Automobilen, Lastwagen und Industrietraktoren bringt viele Geschäftsleute und Gewerbetreibende in eine unerfreuliche, ja oft katastrophale Situation. Auf den bisherigen bereits schon grossen Einschränkungen, erfolgt nun pro August eine weitere starke Beschneidung des Kontingentes. Zuteilungen von 20—50 lt. pro Personenwagen sind an der Tagesordnung. Viele Erwerbszweige müssen stillgelegt werden, so u. a. Transportunternehmungen, Reiscars, etc. Da die Zuteilung in keinem Verhältnis mehr steht zu den festen Unkosten des Automobils, so wird das Autogewerbe, wenn sich die Lage nicht ändert, bösen Tagen entgegengehen. Die finanziellen Folgen werden unüberschaubar sein, arbeiten doch über 60,000 Personen im Autogewerbe und verwandten Berufen.

Die unanfechtbare Begründung für diese einschneidenden behördlichen Massnahmen liegt in der fast vollständigen Stockung der Zufuhr von flüssigen Brennstoffen. Dieser Stillstand rührt her von den kriegerischen Aktionen zur See, der

Blockierung der Schiffe und Häfen, der Vernichtung grosser Lager und der Zurückbehaltung der von der Schweiz gekauften Brennstoffe durch die kriegführenden Staaten.

Neid und Missgunst auf scheinbar «Bessergestellte» in der Brennstoffzuteilung sind deshalb eine ganz natürliche Folgeerscheinung. Zu jenen gehören auch die landw. Traktorbesitzer. Die meisten Anwürfe und Klagen gegen den Vorrang des landw. Traktors kommen begreiflicherweise aus den Kreisen des Transport- und Autogewerbes. Diese Leute vergessen, dass es sich bei der Zuteilung von Brennstoff an die Landwirtschaft nicht darum handelt, eine gewisse Klasse von Leuten zu bevorzugen, sondern darum, den schweiz. Getreide- und Hackfruchtbaue möglichst rasch auf höchstmögliche Produktionsfähigkeit zu bringen. Dass trotz Mobilisation und Leutemangel auf diesem Gebiete viel geleistet worden ist, dafür kann die Sektion für landw. Produktion des Eidg. Kriegsernährungsamtes den Beweis antreten. Ein Grossteil der Ausdehnung der Ackerfläche ist auf das Konto

Reversverpflichtung

Traktorbesitzer! Beachtet die neuen Vorschriften.

des landw. Traktors zu buchen und auf die Hilfsbereitschaft der Traktorbesitzer in der ganzen Schweiz. Nachstehend soll auf einige Hauptwürfe, die gegen den Traktor erhoben werden, geantwortet werden.

1. *Der Landwirt fahre wie er wolle, für sich und Dritte und mache dadurch dem Transportgewerbe Konkurrenz.*

Diese Vorwürfe werden nicht erst seit der Mobilisation erhoben. Festzustellen ist hier aber, dass sie höchstens für Strassenfahren in Frage kommen können, während der landw. Traktor sein Hauptarbeitsgebiet im Felde hat, also dort, wo weder das Automobil noch der Lastwagen etwas ausrichten kann. Wohl wissen wir, dass leider unzulässige Fahren vorkommen. Der sich benachteiligt Fühlende sorgt aber in der Regel schon dafür, dass Zoll und Polizei rasch eingreifen. Der Schweiz. Traktorverband tut seit Jahren sein Möglichstes, um die Traktorbesitzer aufzuklären und vor Uebertretung der gesetzlichen Vorschriften zu warnen. Was die Ausführung von rein landw. Arbeiten für Dritte im gegenwärtigen Moment anbetrifft, ist zu sagen, dass die Arbeits-einsatzstellen der Gemeinden berechtigt und verpflichtet sind, vom Traktorbesitzer das Arbeiten für Dritte zu verlangen, um die Durchführung des Anbauprogrammes sicherzustellen. Eine Sperrung des Brennstoffes im Weigerungsfalle ist vorgesehen. Auch die neue Reversverpflichtung der Eidg. Oberzolldirektion trägt nunmehr diesen Verhältnissen in vollem Umfang Rechnung. Wir vermögen in dieser Regelung keine Ungerechtigkeit, sondern nur eine willkommene Stärkung der gegenseitigen Hilfsbereitschaft zu erblicken.

2. *Die Besserstellung des landw. Traktors in bezug auf Besteuerung und Versicherung sei ungerecht.*

Bei diesem Vorwurf wird übersehen, dass der landw. Traktor nur 20 km schnell läuft und somit verkehrstechnisch gegenüber dem schnell fahrenden Fahrzeug ein viel geringeres Gefahrenmoment bildet und die Strasse nur während eines kleinen Bruchteils seiner Arbeitszeit in Anspruch nimmt. Wenn Geschwindigkeits-Uebertretungen vorkommen, so liegt es in der polizeilichen Gewalt und Pflicht, hier Remedur zu schaffen und die Beachtung der gesetzlichen Vorschriften zu erzwingen. Auch unsererseits wird alles getan, um Fehlbaren Einhalt zu gebieten. Es handelt sich meistens um junge Elemente, die Maschinen verwenden, weiche in keiner Weise den gesetzlichen Vorschriften entsprechen. Wir haben alles Interesse, die für die Landwirtschaft erreichten Erleichterungen nicht gefährden zu lassen, da diese Vorteile zum grossen Teil auf dem reduzierten Tempo basieren.

3. *Die bisherige Zuteilung von Brennstoff an die Landwirte sei viel zu hoch, ja sie übersteige den Bedarf in vielen Fällen.*

Seit Beginn des Krieges haben wir bei der Sektion für Kraft und Wärme und an anderen Stellen das Begehren gestellt, dass der Brennstoff nur abgegeben werde nach Massgabe des nachgewiesenen Bedarfes. Das heisst, dass dem Landwirt neuer Brennstoff erst wieder zugeteilt werden soll, nach Erbringung des Nachweises,

wofür der Brennstoff verwendet worden ist. Dies bedingt die Führung von *Verbrauchskontrollen*. Andererseits wurde eine Vorratschaffung beantragt. Die bis vor kurzem guten Importverhältnisse veranlassten dann aber die Behörden, vorläufig von diesen Massnahmen abzusehen.

Die monatliche Zuteilung von Brennstoff, gleich wie an die Motorfahrzeuge anderer Kategorien, brachte es nun automatisch mit sich, dass in Zeiten wo der Traktor nicht oder nur wenig verwendet werden konnte, bei vollem Bezug sich Lager ergaben. Durch die saisonmässige Verwendung des Traktors ist es denn auch begreiflich, dass der Landwirt alles bezog, um in den grossen Werken mit Brennstoff versehen zu sein. Dies zudem nicht nur im vorsorglichen, sondern auch im finanziellen Interesse, da die Preise für alle Brennstoffe relativ am raschesten in die Höhe schnellten. Für die Anpassung an die heutigen Verhältnisse sind verschiedene Lösungen möglich. Soll jedoch eine Kontrolle einsetzen, so ist diese nur möglich durch die Erfassung der Lagerbestände, die Einführung der Verbrauchskontrollen und die Abgabe und Zuteilung auf deren Basis.

4. *Der grösste Anwurf ist ohne Zweifel der, dass die Landwirte an Automobilisten Benzin und White Spirit weiterverkaufen, zum Teil mit Gewinn.*

Wenn man das krampfhafteste Bestreben gewisser Kreise kennt, zu jedem Preise und auf jede Art Brennstoff zu erhalten, dann begreift man, dass dies da oder dort vorgekommen sein mag. Dass aber eine Verallgemeinerung daraus gemacht wird, muss mit aller Entschiedenheit zurückgewiesen werden. Wir erachten es als Pflicht jedes senkrechten Bürgers, dass er solche Aussagen zur Anzeige bringt, damit Strafbare oder dann die Verleumder gerichtlich belangt werden können. Fehlbare Traktorbesitzer sollen ausserdem von jeder weiteren Brennstoffzuteilung temporär oder dauernd ausgenommen werden.

5. *Es werden viele unnütze Fahren auf der Strasse gemacht und es verkehren noch heute viele sog. Benzinfresser (Autotraktoren mit zu starken Motoren).*

Gegen die Herumfahrierei mit solchen Maschinen ist in der landw. Presse schon viel geschrieben worden. Sie wurde mit Recht als die Krankheit «Traktoritis» bezeichnet. Die behördlichen Massnahmen sahen deshalb seit Beginn der Mobilisation bei einer Verknappung vor, Maschinen, bei denen der Brennstoffverbrauch in keinem Verhältnis zu der möglichen Leistung steht von der Zuteilung auszunehmen. Ebenfalls wurde bestimmt, dass der zur Verfügung stehende Brennstoff in erster Linie für den Ackerbau zu verwenden sei und nicht für die anderen Zugbedürfnisse der Landwirtschaft, also namentlich nicht für Strassenfahrten.

Die heutigen sehr hohen Gestehungskosten der Brennstoffe werden jeden Landwirt von selbst veranlassen, möglichst haushälterisch mit ihnen umzugehen. Andererseits muss gesagt werden, dass manche Arbeit während der Generalmobilisation mit dem Traktor ausgeführt werden musste, wegen dem Mangel an geeignetem Personal und totalem Fehlen von anderen geeigneten Zugkräften.

Die Organe des Schweiz. Traktorverbandes haben sich den Behörden bei Kriegsausbruch sofort in verschiedener Weise zur Verfügung gestellt. Ueber den Zuteilungsmodus sind entsprechende Vorschläge gemacht worden. Die grosse Verschiedenartigkeit in den landw. Verhältnissen verlangt dringend eine separate Behandlung des Traktors und die Ueberwachung der Vorschriften durch mit beidem vertraute Organe.

Zusammenfassend beantragen wir heute folgende Massnahmen:

1. Zuteilung des Brennstoffes wirklich gemäss nachgewiesenem Bedarf.
2. Führung von Verbrauchskontrollen mit Angaben der verwendeten Zeit bzw. Leistung.
3. Ausschaltung von ungeeigneten Maschinen.
4. Ueberwachung der Verwendung des Brennstoffes, in Verbindung mit den Gemeinde-Arbeitseinsatzstellen. Untersuchung gemeldeter Mißstände etc.

Der Schweiz. Traktorverband ist bereit, die mit diesen Forderungen verbundenen Kontrollen im Auftrage der Sektion für landw. Produktion und

Hauswirtschaft des Eidg. Krieges-Ernährungs-Amtes, der Sektion für Kraft und Wärme des Eidg. Kriegs-Industrie- und -Arbeitsamtes oder der kantonalen Zentralstellen für Kriegswirtschaft zu übernehmen. Wenn auch die Führung der Kontrollen für den Landwirt eine Mehrarbeit bedeutet, so werden ihm anderseits daraus wieder Vorteile erwachsen, indem er den Brennstoffverbrauch seiner Maschine besser überwacht und bei zu grossem Verbrauch Abhilfe veranlassen kann. Jeder recht denkende Landwirt wird auch begreifen, dass bei der sehr grossen Verknappung und der rigorosen Abschnürung der Zuteilung für andere Bevölkerungsschichten, die Behörden Gewissheit haben müssen über die bestimmungsgemässe Verwendung der zuteilten Brennstoffe.

Den uns zuteilten Brennstoff wollen wir deshalb zum Wohle des ganzen Schweizervolkes verwenden, derart, dass wir die starke Ausdehnung des schweiz. Ackerbaues weiterführen und damit die Erzeugung unseres täglichen Brotes sicherstellen.

1. August 1940.

H. Beglinger.

Gewichtstoleranzen für Holztransporte

Das Eidg. Justiz- und Polizeidepartement hat unterm 27. Juni 1940 in Ausführung von Art. 4 des Bundesratsbeschlusses vom 28. Mai 1940 über das Höchstgesamtgewicht der schweren Lastwagen und der Anhängerzüge, sowie über die Zweiachseranhänger folgende Weisungen erlassen:

1. Bei Transporten von Rund-, Brenn- und Papierholz durch Motorwagen und Anhänger bildet der Kubikinhalte des transportierten Holzes die Grundlage für die Ermittlung des Gewichtes der beförderten Last.

2. Die Umrechnung von Raummass auf Gewicht wird auf folgender Grundlage durchgeführt:

| | | |
|-----------|------------------------------|-----------|
| Nadelholz | 1 m ³ (Festmeter) | = 700 kg. |
| | 1 Ster (Raummeter) | = 450 kg. |
| Laubholz | 1 m ³ (Festmeter) | = 900 kg. |
| | 1 Ster (Raummeter) | = 550 kg. |

3. Die Kontrolle über die Einhaltung der zulässigen Nutzlast erfolgt bei Rundholz anhand des vom Forstpersonal oder dem Verkäufer unterzeichneten, die transportierten Stämme enthaltenden Massverzeichnisses, bei Brenn- und Papierholz durch Messung.

4. Das Massverzeichnis für Rundholz ist vom Fahrzeugführer bei jedem Transport mitzuführen. Es hat für jedes Stammstück Angaben zu enthalten über Stammnummer, Holzart, Länge, Mittendurchmesser und Holzmasse in Kubikme-

tern. Die Nummer muss an jedem Stammstück an gut sichtbarer Stelle angeschlagen oder angeschrieben sein.

5. Die Umrechnung von Raummass auf Gewicht wird durch die Kontrollorgane auf Grund der in Ziff. 2 genannten Zahlen vorgenommen.

6. Ist der Fahrzeugführer nicht im Besitze des Massverzeichnisses oder ergeben sich beim Nachmessen von Brenn- und Papierholz Zweifel über die mitgeführte Sterzahl, so können die Kontrollorgane das Gewicht der Transporte durch Wiegen feststellen.

7. Ueberschreitungen der für die in Betracht fallenden Fahrzeuge im Fahrzeugausweis eingetragenen Nutzlast sind bis zu höchstens 15% zulässig, wobei jedoch die in den Art. 1 und 3 des Bundesratsbeschlusses vom 28. Mai 1940 vorgesehenen Höchstgesamtgewichte eingehalten werden müssen.

*

Diese Vorschriften gelten selbstverständlich auch für den Transport eigenen Holzes. Bei dem in den Ziffern 3 und 4 erwähnten Massverzeichnis handelt es sich um das beim Rundholzverkauf übliche Massdokument. Soll noch nicht eingemessenes eigenes Holz transportiert werden, so dürfte es sich empfehlen, dasselbe vor dem Verladen dementsprechend zu vermessen, damit alle Anstände bei eventuellen Gewichtskontrollen vermieden werden können.

A. S.-r.

MITTEILUNGEN DES ZENTRALEKRETARIATES COMMUNICATIONS DU SECRÉTARIAT CENTRAL

Monatsrapport für Juli 1940. Neue Policen: 1; Umänderungsanträge: —; Total der registrierten Geschäftsvorfälle: 243. Eingänge: 108; Ausgänge: 135.

Mitglieder. Neuzugänge im Juli 1940: Aargau 1, Bern 1, St. Gallen 1, total 3 neue Mitglieder.

Brennstoffpreise. Am 8. Juli ist infolge der ausserordentlichen Verschärfung der Versorgungsmöglichkeiten in Brennstoffen eine massive Preiserhöhung auf

allen Brennstoffkategorien in Kraft getreten. Wir haben uns auf der Eidg. Preiskontrolle überzeugen lassen müssen, dass sich diese Massnahme leider nicht länger hat hinausschieben lassen. Wir werden uns also wohl oder übel mit den Aufschlägen abfinden müssen. Unseres Erachtens ist es für uns auch viel wichtiger, dass vorläufig wirklich noch Ware zur Verfügung steht, als wenn die Preise aus dem Grunde keine Erhöhung nötig haben würden, weil überhaupt keine Ware mehr erhältlich wäre.