

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

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 8 (1946)

Heft: 7

Artikel: Der Dieselöl-Preis

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1049027>

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: 29.06.2025

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

Le numéro du mois d'août sera expédié le 14 août. Les numéros suivants seront expédiés chaque fois de sorte que nos lecteurs les reçoivent le premier samedi du mois.

La rédaction et la régie des annonces accepteront des articles et insertions pour le numéro à paraître qu'à condition qu'ils lui parviennent jusqu'au 15 du mois précédant.

Pour le reste de l'année, les dates ci-après seront observées:

numéro:	terme d'admission des articles et annonces:	expédition:
8	25. 7.	14. 8.
9	15. 8.	5. 9.
10	15. 9.	3.10.
11	15.10.	29.10.
12	15.11.	5.12.

Nous prions les Maisons insérant dans notre organe, ainsi que nos collaborateurs, abonnés, lecteurs et surtout MM. le présidents et gérants de nos sections de bien vouloir prendre bonne note de ce communiqué.

Zurich, le 3 juillet 1946.

Le comité de gestion et la rédaction.

Der Dieselöl-Preis

Anmerkung der Redaktion: Die ab 1. Mai 1946 gültigen Treibstoffpreise sind nunmehr bekannt. Es wird in erster Linie den Besitzern von Diesel-Traktoren aufgefallen sein, dass die Dieselöl-Preise im Vergleich zu den Ansätzen vom 1.12.1945 unverändert geblieben sind. Die Reaktion blieb denn auch nicht aus. So protestierte beispielsweise der Schweiz. Autogewerbe-Verband, der anfangs Mai in Fribourg seine Delegiertenversammlung abhielt, energisch gegen dieses Verhalten der Behörden.

Unsere Verbandsleitung erkundigte sich unverzüglich nach den Gründen dieses Verhaltens. Zuerst zögerte man mit der Antwort, schliesslich machte man uns eine «vertrauliche Mitteilung», die uns veranlasste, von einer sofortigen Intervention abzusehen. Inzwischen lüftete sich der Schleier um das Geheimnis allmählich und in der letzten Nummer des «Schweizer Auto-Gewerbe» eröffnete der Mitarbeiter R. J. den Lesern des Organes des Autogewerbe-Verbandes der Schweiz die Wahrheit. Wir wissen, dass diese Angelegenheit viele unserer Mitglieder und Leser interessiert und geben diesen aufschlussreichen Artikel mit der Genehmigung der Redaktion des «Schweizer Auto-Gewerbes» (deren freundliches Entgegenkommen wir auch an dieser Stelle bestens verdanken), auszugsweise wieder.

Was die zukünftige Gestaltung des Dieselöl-Preises anbelangt, wird unser Verband nicht verfehlen, den gesamten Fragenkomplex zusammen mit dem Schweiz. Bauernverband zu studieren und die sich daraus ergebenden Schritte zu unternehmen. Es soll die Absicht bestehen, den Preisunterschied zwischen Benzin und Dieselöl in Zukunft nicht mehr so gross zu halten, wie er vor dem Kriege war. Diese Tendenz der zuständigen Behörden gibt jedenfalls zu denken und man wird die jetzige Struktur des Dieselölpreises genau daraufhin überprüfen müssen, ob nicht schon jetzt aus irgendwelchen Gründen der Dieselölpreis künstlich hochgehalten wird. Diese Befürchtung scheint uns berechtigt; denn man weiss, dass die **Heizöl-Preise** beträchtlich tiefer sind, als die Dieselöl-Preise. Es soll besonders im Autotransportgewerbe nicht an Leuten fehlen, die befürchten, dass der insbesondere für schwere Ueberlandlastwagen benötigte Diesel-Treibstoff im Interesse der Bahnen willentlich hochge-

halten wird. Warum die Landwirtschaft, die dem Dieselmotor immer mehr den Vorzug gibt, unter diesem Konkurrenzstreit zu leiden haben soll, ist uns unverständlich. Man entfernt damit Gewichtsteine von der Waagschale, die die Preise der landwirtschaftlichen Produkte tief halten sollen. Wir erteilen dem Mitarbeiter R. J. des «Schweizer Auto-Gewerbes» das Wort:

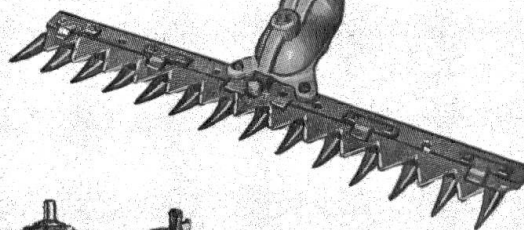
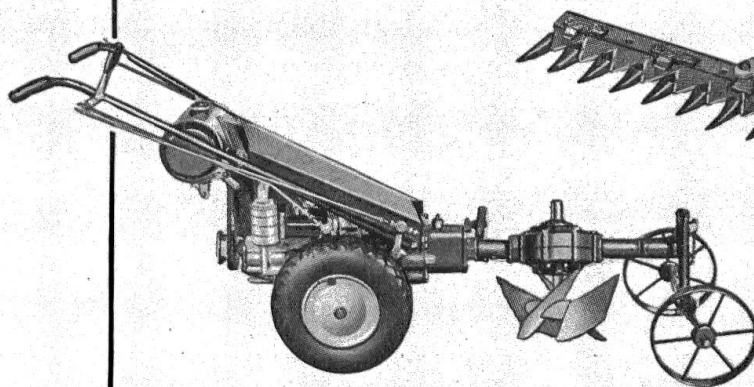
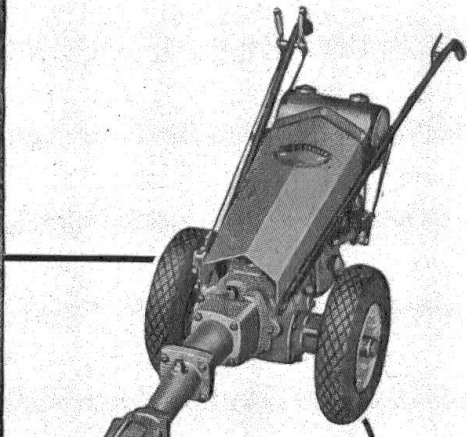
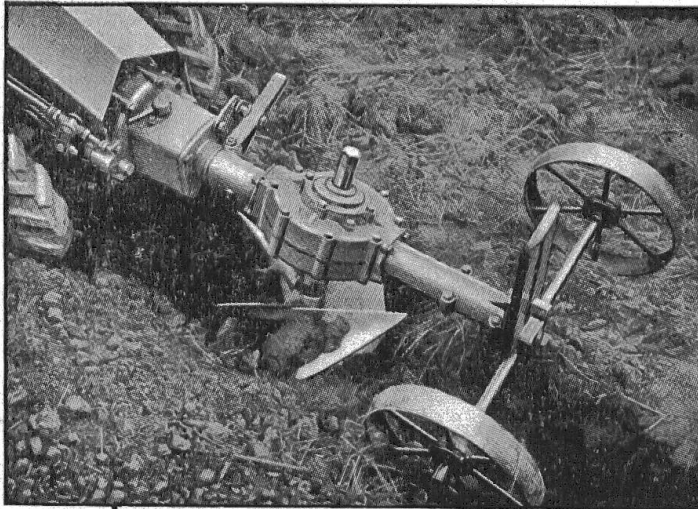
«Als während der vergangenen Kriegsjahre die Einfuhr flüssiger Treibstoffe immer mehr ins Stocken kam, war es eine nicht zu bestreitende kriegswirtschaftliche Notwendigkeit, neben der Förderung der Ersatztreibstoffe (Import und eigene Produktion), auch Mittel und Wege zur Streckung der importierten flüssigen Treibstoffe (Benzin und Dieselöl) zu suchen. Diese recht teuren flüssigen Treibstoffe «us eigenem Bode», die auf dem Wege des Beimischungszwanges zur Streckung des importierten Benzins und Dieselöls verwendet wurden und, wenn auch in beschränkterem Umfange, auch heute noch verwendet werden, werden bekanntlich in den Lonza-Werken in Visp einerseits und in der Holzverzuckerungs-AG in Ems AG. andererseits produziert.

Dabei erforderte die Aufnahme der Produktion von einheimischen Beimischungstreibstoffen durch die beiden vorerwähnten Werke begreiflicherweise Investitionen, die sich selbstverständlich nur durch eine mehrjährige Produktion bestimmter Minimalquantitäten nach u. nach amortisieren lassen. Deshalb wurde in den Verträgen, die der Bund mit den Lonza-Werken und mit der Holzverzuckerungs-AG. abschloss, zunächst eine Volllieferungsperiode vereinbart, die Ende 1946 abläuft, und während welcher der Bund zur Abnahme einer monatlichen Produktion von 1200 bis 1300 Tonnen verpflichtet ist (ca. 350 bis 400 Tonnen Para aus den Lonza-Werken und ca. 850 bis 900 Tonnen Emser Treibstoff der Holzverzuckerungs-AG.). Ab 1946 bis 1956 schliesst sich dann an die jetzige Volllieferungsperiode eine zehnjährige Nachlieferungsperiode mit wesentlich reduzierten Abnahmeverpflichtungen des Bundes an.

Es ist in der Presse schon die Frage aufgeworfen worden, ob es seinerzeit dem Bunde nicht möglich gewesen wäre, elastischere Verträge mit diesen beiden Fabriken abzuschliessen, um das zu vermeiden, was nun tatsächlich eingetreten ist, dass nämlich der Bund während 11 Jahren nach Kriegsschluss in Europa, bzw. während 11 Jahren nach Wiederaufnahme genügender Importe von Benzin und Dieselöl verpflichtet ist, grössere oder kleinere Quantitäten von inländischem Beimischungstreibstoff abzunehmen, was sich — unabhängig davon, ob dieser inländische Treibstoff effektiv beigemischt wird, was auch eine technische Frage ist — zum allermindestens als finanzielle Hypothek der Kriegszeit auf die Nachkriegszeit auswirkt, die nun amortisiert werden muss. Neben der Amortisation der gemachten Investitionen für die Aufnahme der Produktion für Para- und Emser-Treibstoff, soll für den Abschluss derart langfristiger Verträge mit langjährigen Abnahmeverpflichtungen des Bundes die Ueberlegung mitentscheidend gewesen sein, dass im Interesse der Sicherstellung der Landesversorgung eine dauernde Bereitschaft von Einrichtungen und Personal aufrecht erhalten werden müsse, welches Argument denn auch gegenüber dem vielfach erhobenen Postulat nach

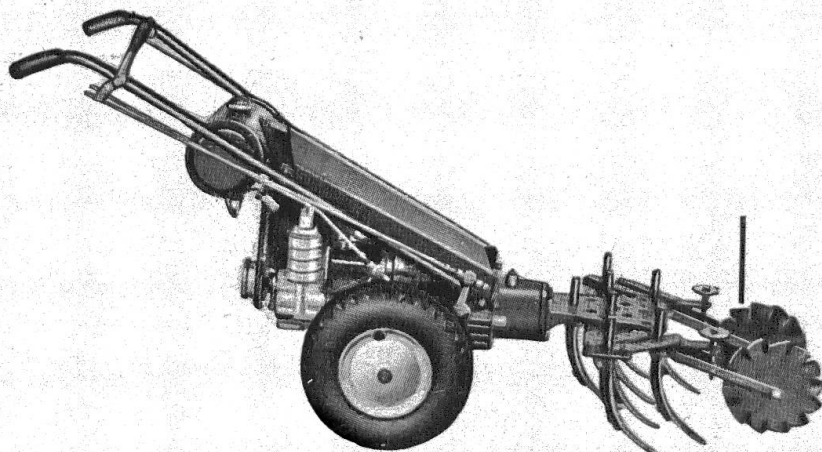
GRAVELY

der vollkommene amerikanische
Mehrzweck-Klein-Traktor



mit einer Maschine
können Sie:

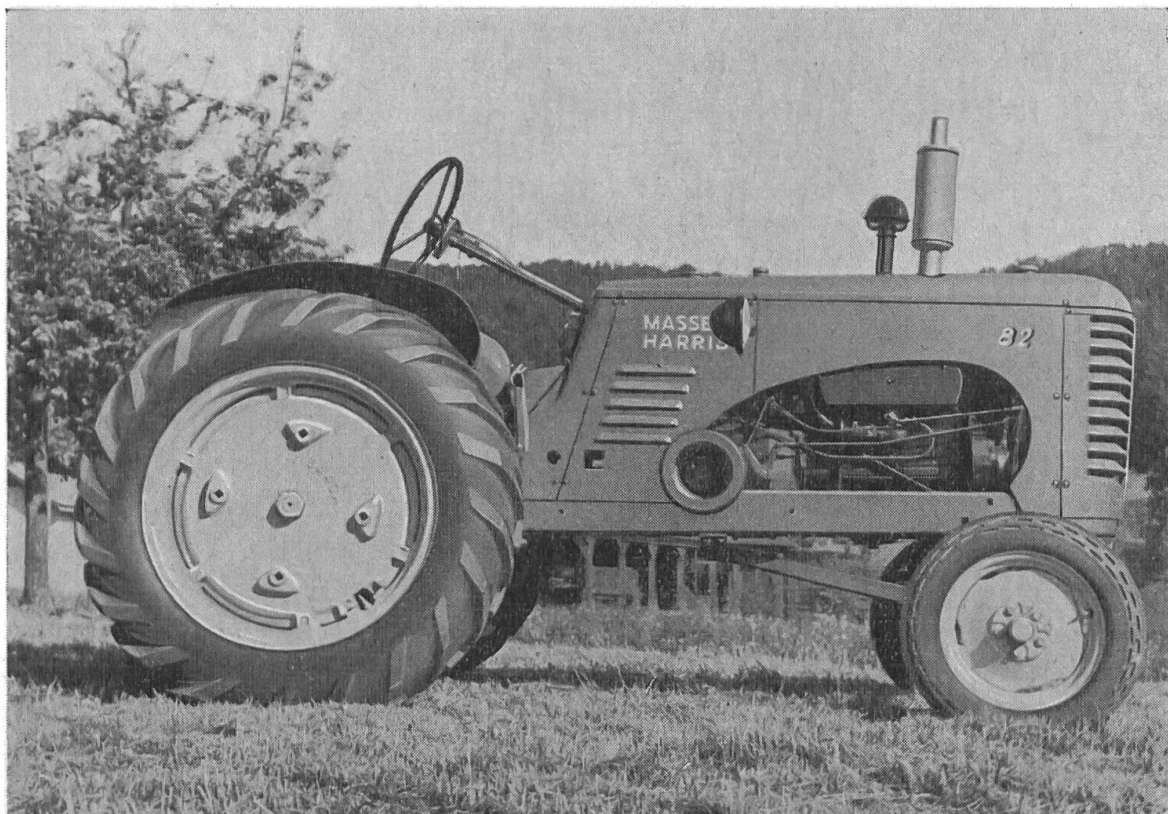
Mähen
Pflügen
Fräsen
Eggen
Hacken



Alleinige Importeure:

Paul Reinhart & Cie. Winterthur

Telephon (052) 2 23 11



MASSEY-HARRIS

Qualitäts-Maschinen
seit 1847

Fabriken in:
Canada, U. S. A.
Frankreich, England

Getreideernte-Maschinen
Heuernte-Maschinen
Ackergeräte
Dreschmaschinen

Traktoren
Stationäre Petrolmotoren

Selbstfahrende kombinierte
Mäh- und Dreschmaschinen
«Clipper Combines»

Milch-Separatoren

Alleinige Importeure:

Paul Reinhart & Cie. Winterthur

Telephon (052) 2 23 11

sofortigem vollständigem Abbau dieser kostspieligen Produktion in den Vordergrund geschoben wird. Wir fühlen uns mangels genügender Kenntnis der ganzen Sachlage nicht dazu berufen, über die Zweckmässigkeit der vom Bunde seinerzeit abgeschlossenen Verträge ein Urteil zu fällen. Wir begnügen uns damit, festzustellen, dass die im Kriege unumgänglich notwendige Produktion inländischer Beimischungstreibstoffe sich als finanzielle Belastung auch auf die gegenwärtige Nachkriegszeit auswirkt.

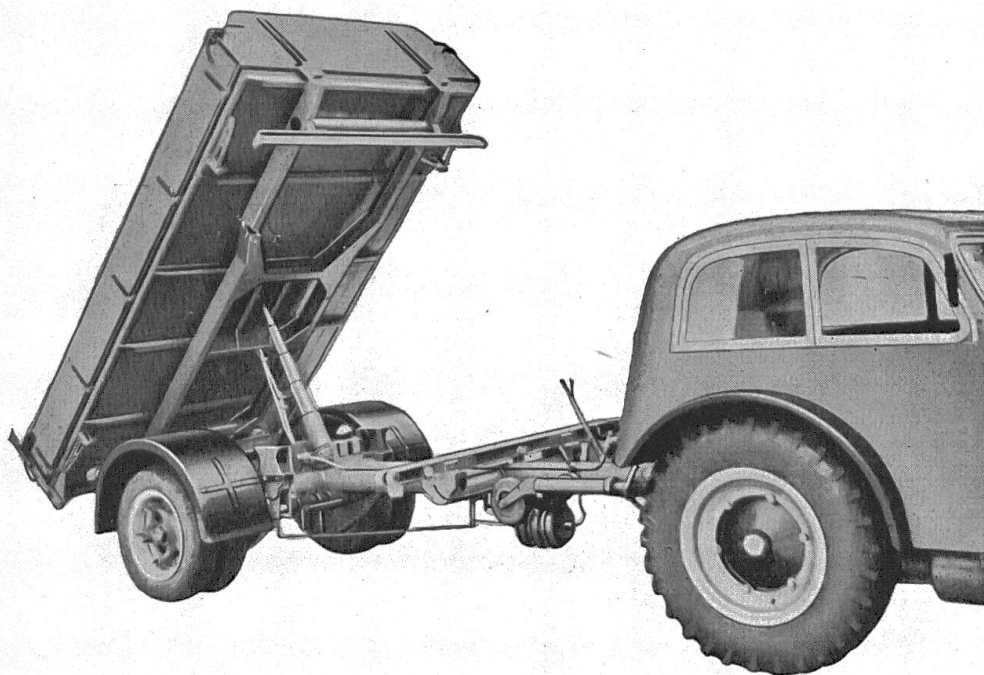
Eine andere, im wesentlichen technische Frage ist es, ob trotz der nun einmal bestehenden Abnahmeverpflichtungen des Bundes nicht auf den Beimischungszwang, selbst im gegenwärtigen reduzierten Umfange, verzichtet werden sollte. Die Tatsache, dass vom Gemisch etwa 10 % mehr gebraucht wird, spricht sicherlich für die Aufhebung des Beimischungszwanges. Dabei muss man sich allerdings darüber Rechenschaft ablegen, dass der Verzicht auf den Beimischungszwang sich aber so lange nicht preisverbilligend auswirken kann, als nicht die Möglichkeit besteht, das noch produzierte Para, sowie den noch produzierten Emser Treibstoff anderen Verbrauchern für andere Zwecke zuzuführen und diesen neuen Verbrauchern die entsprechenden Kosten zu überbürden, es sei denn, dass man die kriegsbedingte Produktion von Para- und Emser-Treibstoff als eine im allgemeinen Interesse gelegene Kriegsmassnahme betrachtet, die, wie andere derartige Massnahmen, auf allgemeine Kosten amortisiert werden soll, statt den motorisierten Strassenverkehr einseitig mit dieser Hypothek zu belasten; ein Standpunkt, der sich sicherlich gut vertreten lässt.

Wir halten im Rahmen unserer Untersuchung jedenfalls fest, dass der Beimischungszwang verteuern wirkt und dass im gegenwärtigen Benzin- und Dieselölpreis eine sog. «Inlandkomponente» enthalten ist, die dem Preis des effektiv beigemischten Inlandtreibstoffes oder bei Verzicht auf den Beimischungszwang dem auf Benzin und Dieselöl abgewälzten Kostenanteil entspricht.

Wenn wir uns nun der entscheidenden Frage zuwenden, warum am 1. Mai 1946 nur eine Preissenkung auf dem Benzin, nicht gleichzeitig aber auch eine Herabsetzung des Dieselölpreises eingetreten ist, so müssen wir rückblickend an den 1. Dezember 1945 erinnern.

Vor dem 1. Dezember 1945, als das Benzin noch Fr. 1.25 und das Dieselöl 95 Rappen per Liter kostete, und sowohl im Benzin als auch im Dieselöl, welches an den schweizerischen Tankstellen zum Verkauf gelangte, inländischer Treibstoff beigemischt war, galt gemäss einer Verfügung der Eidg. Preiskontrollstelle der Grundsatz, dass die Kosten des inländischen Beimischungstreibstoffes wie folgt auf den Gemischkonsum verteilt werden sollten:

- 80 % auf dem Benzin-Umsatz,
- 15 % auf dem Dieselöl-Umsatz,
- 5 % auf dem Umsatz an Traktorentreibstoff,



Traktor- oder Auto-Anhänger

mit Rohr-Chassis +GF+-Räder Hydraulische Kippvorrichtung
Nutzlast 3,5 - 5 t Brücke in Stahl- oder Aluminium-Ausführung
für Landwirtschaft und Industrie

Spezielle Fahrzeuge auf Wunsch Stützrollen Auflaufbremsen
Bremsdämpfer Anhänger-Achsen Innenbackenbremsen

Spez. Reparaturwerkstätte

für Traktoren u. Anhänger Pflüge landw. Maschinen u. Geräte

Ernst Schwarzenbach Thalwil

Konstruktionswerkstätte Telephon 92 08 27 Zürich

und zwar unabhängig davon, ob die effektive Beimischung inländischen Treibstoffes zum eingeführten Benzin- und Dieselöl tatsächlich genau diesem Verhältnis von 80 % zu 15 % entsprach.

Als dann am 1. Dezember 1945 eine Reduktion des Preises von Benzin und Dieselöl möglich war, und zwar vor allem deshalb, weil die im Ausland entstehenden Kosten (Warenpreis, See- und Bahnfrachten, Versicherungen usw.) eine wesentliche Reduktion erfahren hatten, konnte der neue Preis auf zweierlei Art neu berechnet werden, sei es, dass man den Betrag errechnete, um den eine Reduktion möglich war und diesen Betrag vom früheren Preis in Abzug brachte, sei es, dass man unter Berücksichtigung sämtlicher, zum Teil eben veränderter Kostenelemente den neuen Preis von unten herauf neu errechnete.

nete. Es entzieht sich meiner Kenntnis, welcher dieser beiden Wege effektiv eingeschlagen wurde; sicher ist jedenfalls, dass der für die Festsetzung des neuen Preises für Benzin und Dieselöl ab 1. Dezember 1945 zuständigen Stelle (voraussichtlich Eidg. Preiskontrollstelle, eventuell Petrola) ein Fehler unterlief. Wenn der neue Preis von oben herab, d. h. durch Berechnung des möglichen Preisabschlages errechnet wurde, so ist der vorgekommene Fehler offenbar darin zu suchen, dass die mögliche Reduktion nur für das Benzin ermittelt wurde (30 Rappen) und diese Preisreduktion auch auf das Dieselöl übertragen wurde (Preisabschlag ebenfalls um 30 Rappen, nämlich von 90 auf 60 Rappen, wie beim Benzin, wo der Preisabschlag von Fr. 1.25 auf 95 Rappen eintrat). Wurde aber der Preis sowohl für Benzin als auch für Dieselöl neu und unter Berücksichtigung aller, zum Teil eben veränderter Kostenelemente errechnet, so bestand der Fehler bei der Berechnung des Dieselölpreises darin, dass die Abwälzung von 15 % der Kosten des inländischen Treibstoffes auf das Dieselöl vergessen wurde. Das erklärt sich allerdings sehr leicht damit, dass auf eine effektive Beimischung von Inlandtreibstoff zum Dieselöl schon vor dem 1. Dezember 1945 ganz verzichtet worden war, so dass der betreffende Beamte sich offenbar nicht mehr an die bereits erwähnte grundsätzliche Weisung der Preiskontrolle erinnerte, wonach auf das Dieselöl 15 % der Kosten des Inlandtreibstoffes abzuwälzen seien, und zwar unabhängig davon, ob Inlandtreibstoff zum Dieselöl effektiv beigemischt wurde oder nicht. Dieser Irrtum hatte dann selbstverständlich zur Folge, dass der Dieselölpreis von 60 Rappen ab 1. Dezember 1945 etwas zu niedrig war. Es liegt uns fern, uns darüber zu beklagen. Indes die Preisreduktion vom 1. Dezember 1945 vornehmlich, wenn nicht ausschliesslich, darauf zurückzuführen war, dass sich der Gestehungspreis des ausländischen Benzins und Dieselöls franko Schweizergrenze wesentlich gesenkt hatte, so ist die weitere Reduktion des Benzinpreises um 22 Rappen ab 1. Mai 1946 im wesentlichen auf andere Gründe zurückzuführen: einerseits und vornehmlich darauf, dass das vom Bund von den Lonzarwerken und der Holzverzuckerungs-AG. abzunehmende Quantum von Inlandtreibstoff auf eine grössere Menge importierter ausländischer Treibstoffe verteilt werden kann und zudem mengenmässig bloss noch 10 % statt wie bisher 15 % Inlandtreibstoff auf das Gemisch kommen, so dass sich dementsprechend die Verteuerung des einzelnen Gemisch-Liters reduzierte, und zwar um mehr als die Hälfte, nämlich von 23,3 Rappen pro Liter auf 10,92 Rappen pro Liter. Der andere wesentliche Grund für die Herabsetzung des Benzinpreises per 1. Mai 1946 liegt sodann in einer wesentlichen Reduktion der Inlandhandelsspannen, beträgt doch ab 1. Mai 1946 die Detailmarge bloss noch 7,5 gegenüber 10 Rappen und die Marge des Grosshandels noch 5,22 gegenüber 7 Rappen vor dem 1. Mai 1946.

Beim Dieselöl gestalteten sich die Verhältnisse am 1. Mai 1946 insofern anders, als infolge des bereits erwähnten Fehlers bei der Preisberechnung vom 1. Dezember 1945 auf dem Konto Amortisation der Kosten des Inlandtreibstoffes ein Defizit entstanden war, weil seit dem 1. Dezember 1945 wohl die 80 % auf dem Benzinumsatz und die 5 % auf dem Traktorentreibstoffumsatz,



nicht aber auch die vergessenen 15 % auf dem Dieselöl eingingen. Dieses Defizit muss nun wieder eingeholt werden dadurch, dass bis auf weiteres dem Dieselöl ein grösserer Anteil der Kosten des Inlandtreibstoffes belastet wird als gemäss dem ursprünglichen Schlüssel vorgesehen war.

Unter Berücksichtigung dieser Faktoren haben wir im gegenwärtigen Zeitpunkt folgende Preisstruktur:

1. Benzin:	Rappen
Kosten des importierten Benzins	per Liter
— Warenpreis inklusive Ausfuhrgebühren	5.74
— See- und Bahnfracht	8.33
— Uebrige Kosten bis Schweizergrenze	1.92
— Inlandkosten und Inlandfracht (gepoolt)	4.31
— Importeurmarge	1.06
	21.36
Zoll	20.37
Kosten	41.73
Kosten der beigemischten Inlandtreibstoffe	10.92
Vertriebskosten des Gross- und Kleinhandels	
— Grosshandelsmarge	5.22
— Kleinhandelsmarge	7.50
Total Warenpreis	65.37
WUST 4 %	2.72
Tankstellenpreis pro Liter	68.09
abgerundet auf	68.—
2. Dieselöl:	
Kosten des Dieselöls franko Schweizergrenze, unverzollt, jedoch unter Ein-	
schluss der Inlandsfracht	18.81
Zoll	16.49
	35.30
Kosten der beigemischten Inlandtreibstoffe inklusive Betrag zur Deckung	
des seit dem 1. Dezember 1945 aufgelaufenen Ausfalls	12.35
(also 1,43 Rp. mehr als beim Benzin)	
Vertriebskosten des Gross- und Kleinhandels	11.95
Total Warenpreis	59.60
WUST 4 %	2.48
Errechneter Tankstellenpreis	62.08

Gegenüber diesem errechneten Dieselöl-Tankstellenpreis von 62 Rappen wurde der effektive Tankstellenpreis per 1. Mai auf 60 festgesetzt, bzw. belassen. Die Differenz von 2,08 Rp. kann von der PETROLA, dem kriegswirtschaftlichen Syndikat für die Einfuhr flüssiger Treibstoffe, auf allgemeine Rechnung übernommen werden. Es muss demnach nicht damit gerechnet werden, dass bei späterer Berechnung des Dieselöls diese 2,08 Rp. nachbelastet werden müssen, wie es mit dem 15 %igen Anteil an den Kosten des inländischen Treibstoffes, der am 1. Dezember 1945 vergessen wurde, nun geschieht.»

L'avenir de la mécanisation de la petite culture

conférence de M. J. Baratte, ing.agr., professeur à l'Ecole supérieure de Génie rural, à Paris, donnée lors de l'assemblée annuelle de l'association vaudoise des propriétaires de tracteurs, le 10 mai 1946, à Lausanne.

En acceptant de venir à Lausanne, dit M. Baratte, il s'est demandé si ce n'était pas une gageure de parler en Suisse de la mécanisation de la petite culture, car dans cet ordre d'idées la Suisse est plus avancée et la question se pose différemment dans les deux pays. Néanmoins les bases sont les mêmes: il faut diviser cette étude en trois chapitres. Où faut-il mécaniser? Pourquoi faut-il mécaniser? Comment faut-il mécaniser?

La grandeur des exploitations ne diffère pas autant qu'on le croit généralement entre la France et la Suisse. En effet le nombre des exploitations en France est de

0 à 1 hectare	.	.	.	.	220,671	ou	9,3 %
1 à 20 hectares	.	.	.	.	1,659,125	ou	70,2 %
20 à 100 hectares	.	.	.	.	457,793	ou	19,4 %
plus de 100 hectares	.	.	.	.	26,144	ou	1,1 %
plus en tout	.	.	.	.	2,363,733	exploitations	

alors qu'en Suisse on note

0 à 1 hectare	.	.	.	.	47,893	ou	20 %
1 à 20 hectares	.	.	.	.	181,861	ou	76 %
20 à 100 hectares	.	.	.	.	8,622	ou	3,6 %
plus de 100 hectares	.	.	.	.	105	ou	0,4 %
soit en tout	.	.	.	.	238,481	exploitations	

Dans les deux pays les $\frac{3}{4}$ des exploitations ont entre 1 et 20 hectares. **La mécanisation de l'agriculture doit donc concerner le plus grand nombre d'exploitations, soit celles de 1 à 20 hectares.**