

**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:** 11

**Rubrik:** Aus den Sektionen = Nouvelles des sections

### **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:** 22.01.2025

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

## Bericht über die Zug- und Leistungsdemonstration in Luzern Würzenbach vom 26.9.1946

### Zweck und Ziel der Veranstaltung.

Die Traktorgenossenschaft Luzern, Sektion des Schweiz. Traktorverbandes, vertrat schon vor dem Kriege stets die Ansicht, dass dem Landwirt von Zeit zu Zeit Gelegenheit geboten werden soll, die sich auf dem Markte befindenden Traktoren und motorisierten Landmaschinen in friedlichem Wettstreit nebeneinander arbeiten zu sehen. Allen bisherigen Veranstaltungen lag stets ein bestimmtes Programm zugrunde, damit der Kaufinteressent bezüglich Leistungsfähigkeit, Verbrauch und Kosten der Maschinen eine Vergleichsmöglichkeit bekam.

Die Besichtigung der verschiedenen Maschinen an Ausstellungen, wie auch Demonstrationen durch die einzelnen Firmen, zeigen nicht immer das, worauf es vor dem Kaufe ankommt. Auch rein technische Abhandlungen über die eingehenden Prüfungen der einzelnen Maschinen — wie dies die Stiftung «Trieur» mit ihren Prüfstationen tut — werden oft vom Landwirt nicht gelesen oder nicht verstanden. Diese Sache wird sich dann ändern, wenn einmal grundlegende Bestimmungen über die Herstellung und den Verkauf landw. Traktoren und mot. Land- und Zugmaschinen bestehen und deren offizielle Prüfung von Bundes wegen dekretiert wird. Bis dahin wird es nützlich sein, wenn Vergleichsdemonstrationen abgehalten werden.

Dem vorliegenden Demonstrationsprogramm lag zugrunde: Feststellung der Leistungsfähigkeit, des Zeitbedarfs und des Treibstoffverbrauches bei gesteigerten Beanspruchungen der verschiedenen Traktoren in- und ausländischer Provenienz und der neu in Verkauf kommenden Universal- und Armee-Jeeps. Die Aufgaben waren folgende:

1. **Zugleistung auf der Strasse** bei 6—10 % Steigung mit drei verschiedenen Lasten von 1,5 m<sup>3</sup>, 2 m<sup>3</sup> und 2,5 m<sup>3</sup> Kies.
2. **Mistführen:** Von der Düngerstätte aus auf einen in erhöhter Lage sich befindenden abgeernteten Kartoffelacker. Um die Ladezeiten auszumergen wurden die Anhänger ebenfalls mit Kies beladen und zwar 1, 1<sup>1/2</sup> und 2 m<sup>3</sup>. Hier waren wiederum Steigungen bis zu 12 % zu überwinden.
3. **Zugleistung auf der Wiese**, ähnlich wie das Mistführen, mit den gleichen Lasten und Umfahren der Scheune mit steiler Rampe.
4. **Pflügen von Ackerland:** Mit Berechnung ab Hof und Zug von 3 Pflügen mit einer Tiefeneinstellung von 22, 25 und 28 cm und Rückfahrt zum Hof.

**Freie Demonstrationen** durchzuführen war den beteiligten Firmen nach Absolvierung der obigen Aufgaben erlaubt.

### Beteiligung.

An der Demonstration beteiligten sich:

Garage Campolongo, Zürich

Garage Epper, Luzern

Garage Roos, Winterthur

mit drei Universal-Friedens-Jeeps

Fritz Bühler, Traktorfabrik, Hinwil (Vertreten durch Matzinger A.-G., Zürich, mit 1 Bühler-3-Zylinder-Diesel-Traktor, 1 Bühler-4-Zylinder-Petrol-Traktor.

Garage E. Enzmann, Schüpfheim, mit 2 Armee-Jeeps, davon einer mit Reduktionsgetriebe.

Hans Hürlimann, Traktorfabrik, Wil, mit 2 D 100-; 1 D 200- und 1 D 300-Diesel-Traktor.

Johann Neuhaus, Traktorbau, Beinwil bei Muri, mit 1 Diesel-Traktor mit Villinger-Motor.

Garage Th. Willy, Luzern, mit einem neuen Petroltraktor Fordson-Mayor.

Schweiz. Lokomotivfabrik Winterthur, mit einem 2 Zylinder-Petrol-Dreirad-Traktor.

Die **Zugwagen** wurden von verschiedenen Landwirten der Gegend gestellt und zwar 7 Armeegepäckanhänger und 2 gewöhnliche, pneumatische landw. Zugwagen.

Die Zeit- und die Treibstoffkontrolleure wurden vom gleichzeitig laufenden Traktorführerkurs in Ebikon gestellt. Für spezielle Aufgaben amtierten Vorstandsmitglieder der Traktorgenossenschaft Luzern. Mit der Organisation und Leitung der Demonstration war die Treuhandstelle für Traktoren und mot. Landmaschinen H. Beglinger in Meggen beauftragt worden. Das Demonstrationsgelände und die nötigen Lokale stellten in verdankenswerter Weise die Gebr. Lustenberger, Würzenbach, zur Verfügung. Die Pflüge wurden von der Anbaugenossenschaft Meggen geliefert. Die Treibstoffe, Benzin, Petrol und Dieselöl lieferten BP, Lumina und Standard gemeinsam.

### **Verlauf der Demonstration.**

Mit einiger Verspätung, welche auf die Beschaffung und Beladung der Anhänger zurückzuführen war, eröffnete der Präsident der Traktorgenossenschaft Luzern, Herr Major Hans Leibundgut, St. Urban, die Veranstaltung. Er umschrieb Zweck und Ziel derselben und verlieh der Hoffnung Ausdruck, dass die Demonstration möglichst belehrend wirke und den Landwirten ein objektives Bild über die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Traktormarken und der Jeeps gebe.

Der Leiter der Zugleistungsdemonstration erklärte den Traktorführern schon am Vortage die verschiedenen Disziplinen. Er appellierte an die Führer der Maschinen, gute Arbeit zu leisten und so zu fahren, wie man dies in der Praxis auch tue. Die Maschinen wurden hierauf noch nachgefüllt, da die Brennstoffkontrolle nach jeder einzelnen Arbeit durch Nachfüllen erfolgte. Für Zeitbedarf und Brennstoffkontrolle waren spezielle Kontrollblätter vorbereitet, die von den Kontrolleuren, welche bei jeder einzelnen Disziplin mitfahren geführt wurden. Es war erlaubt, zu jeder Maschine nebst dem Führer einen Hilfsmann mitzunehmen.

In Anbetracht dessen, dass während der Vorbereitungen für die Prüfung ein Bundesbeschluss über die bewilligten Zuglasten an Jeeps herauskam, wurde es den Firmen freigestellt, die schwereren Disziplinen zu absolvieren. Von den 9 verschiedenen Prüfungen auf Strasse, Wiese und Acker wurden deshalb nicht alle gefahren. Benachteiligt war bei den verwendeten Zweiachseranhängern die Schweiz. Lokomotivfabrik, da ihr Traktor als typischer Sattelschlepper konstruiert ist und besonderer Anhängervorrichtungen bedarf. Da die Maschine relativ leicht ist, musste sie bei Zweiachsern rasch zum Schleudern kommen.

Eine solche Prüfung stellt immer grosse Ansprüche an die Führer und die Firmen, was Wunder, wenn der eine oder andere es mit dem Examenfieber zu tun bekommt und eine solche Demonstration nach und nach zu einer Konkurrenz ausartet. Da nützen alle Worte nichts und man lässt am besten der Sache den Lauf, in der Erkenntnis, dass Zeiteinsparung, durch Ueberbeanspruchung, entsprechenden Mehrverbrauch an Brennstoff erheischen, was die nachfolgenden Tabellen typisch zum Ausdruck bringen. Einen wesentlichen Ausschlag gibt die Beherrschung des Fahrzeuges durch den Führer und dessen Fahrtechnik. Nicht umsonst verwenden viele Firmen bei Veranstaltungen praktische Landwirte. Dies in der Erkenntnis, dass diese die Bodenbeschaffenheit und die Adhäsionsverhältnisse auf Grund ihrer reichen Erfahrung rasch erfassen und «durchkommen», wenn der «andere» stecken bleibt. Diesbezüglich waren beim Mistführen, bei der Durchfahrt unter dem Baum, viele Fehler zu konstatieren, aber besonders auch an der Steilrampe bei der Scheune. Hier glaubten viele Führer mit einem mächtigen Anlauf im grösseren Gang hinauf zu kommen und mussten dann am ungünstigsten Ort schalten oder gar anfahren. Auch beim Pflügen kamen die «Schneller» schlecht weg. Die Sicherungen an den Pflügen waren so eingestellt, dass bei normaler Geschwindigkeit und ruhigem Zug kein Ausklinken erfolgte. Beim Pflügen sah man viele unschöne Sachen. Auch die Zuschauer waren oft sehr kritisch. Je nach der Einstellung derselben zu den Traktoren oder zu den Jeeps, wurden Stimmen laut, die Veranstaltung sei ungünstig für die eine oder andere Maschinenart aufgezo-gen. Dies zeigt eigentlich, dass die Traktorgenossenschaft den richtigen Mittelweg gefunden hat. «Allen Leuten Recht getan ...», ist ein altes Sprichwort.

Es muss hier immer wieder der Zweck der Veranstaltung vor Augen gehalten werden, nämlich der, dass man den Landwirten Gelegenheit bieten wollte, Vergleiche zwischen den verschiedenen Traktor- und Jeepssystemen zu ziehen und diese nebeneinander arbeiten zu sehen.

Jeder muss zugeben, dass die Bodenverhältnisse gerade für die Jeeps äusserst günstig waren. Hätte man die Verwendung von Ketten generell verboten, oder wäre nach unten statt nach oben gepflügt worden, so würde die Stellung der Maschinen viel schräger gewesen sein. Das Hauptgewicht hätte auf den Rädern in der Furche gelegen und die Tendenz zum Schleudern (der unbelasteten Räder) wäre die Folge gewesen. Nur Maschinen mit Differentialsperren hätten bei nassen, ungünstigen Verhältnissen sicher die grösste Pflugtiefe bewältigen können. So ergab sich also eigentlich auch ein Bild über die maximale Leistungsfähigkeit der Jeeps unter günstigen Verhältnissen. Ein Jeepsbesitzer äusserte sich folgendermassen über die höchsten Beanspruchungen der Jeeps: «Man kann, aber man sollte nicht» (im Interesse der Verhinderung einer Ueberbeanspruchung der Maschinen).

### **Ueberblick über den Zeit- und Treibstoffverbrauch.**

Es handelt sich bei den nachstehenden Zahlen um die effektiv festgestellten Daten. Die Genossenschaft verzichtet auf eine Umrechnung des Verbrauches z. B. per Stunde. Wie bereits bemerkt, spielen bei einer solchen Veranstaltung so viele Faktoren mit, dass unter Umständen bei einer Umrechnung ganz falsche Ergebnisse entstehen könnten. Ein typisches Bild zeigen die drei Friedens-Jeeps, die doch alle drei gleicher Konstruktion und Uebersetzung waren.

**Die Batterie**  
mit der guten Leistung



**Accumulatoren-Fabrik Derlikon**  
Zürich-Oerlikon  
Lausanne                      Genève

**DUROL**  
**GERM**  
**OIL**

**Traktoren-Oele**  
**Traktoren-Treibstoffe**

**H. R. Koller & Cie.**  
**Winterthur**

## Zuglastenprüfung auf Bergstrasse:

No.	Nutzlast: Marke:	1,5 m <sup>3</sup>		2 m <sup>3</sup>		2,5 m <sup>3</sup> (Schotter)		Treibstoff:
		Zeit:	Verbrauch:	Zeit:	Verbrauch:	Zeit:	Verbr.:	
1.	Hürlimann D 100	9 Min.	1,0 lt.	10	1,4	13	2,0	Dieselöl
2.	S. L. M. (Loki)	15 <sup>1)</sup>	1,8	—	—	—	—	Petrol
3.	Armee-Jeeps, Enzmann, ohne Reduktion	8	2,0	7 <sup>1/2</sup>	2,3	—	—	Benzin
4.	Univ.-Jeeps, Epper	8	1,8	8	2,2	—	—	Benzin
5.	Hürlimann D 100	—	—	—	—	12	2,1	Dieselöl
6.	Hürlimann D 200	7	1,2	—	—	—	—	Dieselöl
8.	Univ.-Jeeps, Roos	—	—	—	—	—	—	—
9.	Fordson 1946	—	—	18	3,9	18	4,6	Petrol
10.	Neuhaus/Villinger	9	3,5 <sup>2)</sup>	8 <sup>1/2</sup>	1,3	9	1,7	Dieselöl
13.	Hürlimann D 300	5	1,2	6	1,4	7	1,1 <sup>3)</sup>	Dieselöl
14.	Armee-J., Reduktionsgetr. 9 <sup>4)</sup>	—	2,25	11	2,5	—	—	Benzin
17.	Bührer, Diesel	9	1,25	—	—	13	2,0	Dieselöl
18.	Bührer, Petrol	9	2,6	8 <sup>1/2</sup>	3,25	13	4,4 <sup>5)</sup>	Petrol
19.	Univ.-J. Campolongo	—	—	6	2,2	—	—	Benzin

**Bemerkungen:** <sup>1)</sup> 1 Min. Schleudern — <sup>2)</sup> Tank war nicht ganz voll — <sup>3)</sup> Im Gefälle im 5. Gang gefahren — <sup>4)</sup> 2 Min. Schleudern — <sup>5)</sup> Bei der Scheune 1 Mann auf Vorderachse.

## Markiertes Grasführen:

No.	Nutzlast: Marke:	1 m <sup>3</sup>		1,5 m <sup>3</sup>		2 m <sup>3</sup> (Schotter)		Treibstoff:
		Zeit:	Verbrauch:	Zeit:	Verbrauch:	Zeit:	Verbr.:	
1.	Hürlimann D 100	2 Min.	0,25 lt.	2	0,25	—	—	Dieselöl
2.	S. L. M. (Loki)	3	0,35	5	0,7	—	—	Petrol
3.	Armee-Jeeps, Enzmann	2	0,5	2	0,5	—	—	Benzin
4.	Univ.-Jeeps, Epper	2	0,4	2	0,4	—	—	Benzin
5.	Hürlimann D 100	2	0,35	2 <sup>1/2</sup>	0,3	2,0	0,1	Dieselöl
6.	Hürlimann D 200	2	0,25	2 <sup>1/2</sup>	0,2	2	0,3	Dieselöl
8.	Univ.-Jeeps, Roos	1'40"	0,45	2	0,35	3	0,6	Benzin
9.	Fordson 1946	—	—	—	—	4	2,0	Petrol
10.	Neuhaus/Villinger	2	0,3	2	0,4	2	0,4	Dieselöl
13.	Hürlimann D 300	1 <sup>1/2</sup>	0,25	2	0,3	1 <sup>1/2</sup>	0,5	Dieselöl
14.	Armee-Jeeps, Enzmann	2	0,4	2	0,6	4	0,65	Benzin
17.	Bührer, Diesel	2	0,25	2 <sup>1/2</sup>	0,4	3	0,4	Dieselöl
18.	Bührer, Petrol	2	0,6	2	0,75	6	0,65	Petrol
19.	Univ.-Jeeps, Campolongo 9 <sup>1)</sup>	—	1,4	2 <sup>1/2</sup>	0,45	—	—	Benzin

**Bemerkungen:** <sup>1)</sup> Starkes Schleudern, 32 Min. Ketten auf- und abmontieren zusätzlich.



Auto-fahren  
lernen?

**Autofachschule  
Markwalder  
Zürich  
Tel. 25 97 61  
Brandschenke-  
strasse 167**

Erstklassige Schulwagen    Rasche, gewissenhafte Ausbildung

Zu verkaufen

2 Pat.  
**Peter-Gussräder**

für Fordsontraktor  
mit Hohlkammerreifen 150-1000

G. Welti, Küsnacht Zch.  
Telephon 91 03 13

## Markiertes Mistführen auf Bergstrasse und Acker:

No.	Marke:	1 m <sup>3</sup> (Split)		1,5 m <sup>3</sup> (Schotter)		2 m <sup>3</sup> (Schotter)		
		Ges.-Zeit:	Verbrauch:	Zeit:	Verbrauch:	Zeit:	Verbr.:	Treibstoff:
1.	Hürlimann D 100	— Min.	—	9	0,8	21 <sup>1)</sup>	1,8	Diesel
2.	S. L. M. (Loki)	12	1,0 <sup>2)</sup>	13	1,3	—	—	—
3.	Armee-Jeeps, Enzmann	12	1,2	9'50"	1,4	—	—	Benzin
4.	Univ.-Jeeps, Epper	7	0,8	8	0,9	—	—	Benzin
5.	Hürlimann D 100	9	0,7	—	—	18	1,0	Diesel
6.	Hürlimann D 200	10	0,9	7	0,9	13	1,15	Diesel
8.	Univ.-Jeeps, Roos	12	1,3	8	1,25	—	—	Benzin
9.	Fordson 1946	12	1,9	—	—	18 <sup>3)</sup>	2,3	Petrol
10.	Neuhaus/Villinger	9	0,8	9 <sup>1/2</sup>	0,6	11	1,2	Diesel
13.	Hürlimann D 300	6	0,65	7	0,6	10	0,8	Diesel
14.	Armee-Jeeps, Enzmann mit Reduktion	8 <sup>4)</sup>	1,0	10	1,0	—	—	Benzin
17.	Bührer, Diesel	8	0,75	10 <sup>1/2</sup>	0,85	10 <sup>1/2</sup>	1,0	Diesel
18.	Bührer, Petrol	8	1,5	—	—	14 <sup>5)</sup>	2,6	Petrol
19.	Univ.-Jeeps, Campolongo	7	0,9	9	1,9	—	—	—

**Bemerkungen:** 1) 4 Min. Schleudern — 2) 0,95 Petrol und 0,05 Benzin — 3) Anfang Acker aufgegeben — 4) Nichtbeendet; stecken geblieben — 5) Kurzes Schleudern.

## Pflügen von Ackerland:

Abfahrt vom Hof, Pflügen in drei Tiefen, ca. 22, 25 und 28 cm, und Rückfahrt zum Hof.

No.	Marke:	Gesamtzeit		Treibstoffbedarf		Treibstoffart
1.	Hürlimann D 100	—	—	—	—	—
2.	S. L. M. (Loki)	42 Min. 1)	—	2,5 lt. Petrol	—	Benzin/Petrol
				0,35 Benzin	—	
3.	Armee-Jeeps, Enzmann ohne Reduktion	43 + 10 <sup>1)</sup> 2)	—	4,0	—	Benzin
4.	Universal-Jeeps, Epper	39 + 10 <sup>2)</sup>	—	3,9	—	Benzin
5.	Hürlimann D 100	—	—	—	—	—
6.	Hürlimann D 200	33 <sup>3)</sup>	—	2,3	—	Diesel
8.	Universal-Jeeps, Roos	35 + 9 <sup>2)</sup>	—	3,75	—	Benzin
9.	Fordson 1946	48 <sup>4)</sup>	—	5,7	—	Petrol
10.	Neuhaus/Villinger	41	—	2,3	—	Diesel
13.	Hürlimann D 300	41	—	2,0	—	Diesel
14.	Armee-Jeeps, Enzmann mit Reduktion	33 + 8 <sup>5)</sup>	—	2,2	—	Benzin
17.	Bührer, Diesel	38	—	1,7 <sup>6)</sup>	—	Diesel
17.	Bührer-Diesel	26	—	1,6 <sup>7)</sup>	—	Diesel
18.	Bührer, Petrol	37	—	5,65 <sup>8)</sup>	—	Petrol
19.	Universal-Jeeps, Campolongo	59 + 14 <sup>9)</sup>	—	5,7	—	Benzin

**Bemerkungen:** 1) Schleudern bei 28 Centimeter Tiefe, Kettenmontage — 2) Ketten auf- und abmontieren — 3) Uebersetztes Arbeitstempo — 4) Ruhiges Arbeitstempo, schöne Arbeit — 5) Kettenmontage, nur 2/3 Arbeit, da Acker fertig, jedoch Anhaupt — 6) Brennstoffnachfüllung ungenau — 7) Verstellter Pflug bei 28 cm — 8) 5 Lt. Petrol und 0,65 Lt. Benzin — 9) Fährt zu scharf an, öfteres Ausklinken der Sicherung etc.

**Allgemeines:** Die Jeeps fahren durchwegs mit zusätzlichen Belastungen.

### Preise der verschiedenen Maschinen.

*) Hürlimann D 100	20,4 PS	ca. 1770 kg		Fr. 14,800.—
*) Hürlimann D 200	20,4 PS	ca. 1950 kg	laut Preisliste	Fr. 17,500.—
*) Hürlimann D 300	28,1 PS	ca. 2300 kg		Fr. 20,500.—
<b>Armee-Jeeps Enzmann, Schüpheim:</b>				
	ohne Reduktionsgetriebe	ca. 11 PS und 1080 kg		Fr. 5,400.—
	mit Reduktionsgetriebe	11 PS und 1130 kg		Fr. 5,900.—
Universal-Friedens-Jeeps		11 PS und 1060—1300 kg		Fr. 8,950.—
Neuhaus/Villinger-Traktor		14,4/26 PS und ca. 1850 kg		nicht bekannt
») Bühler-Diesel-Traktor		15/40 PS und ca. 2100 kg		Fr. 17,500.—
») Bühler-Petrol-Traktor		ca. 17/40 PS und ca. 1800 kg		Fr. 13,200.—
») S. L. M. (Lokitraktor)		ca. 6/21 PS und ca. 1550 kg		Fr. 12,000.—
*) Fordson-Traktor-Mayor				Fr. 9,500.—
*) Ohne Mähapparat.	») Komplet	ausgerüstet mit Mähapparat.		

**Preise der Treibstoffe:** Benzin 54 Rp., per Liter; Petrol (White spirit) 32 Rp. per Liter; Dieselgasöl 52 Rp. per Liter, 501 kg-Preis.

### Betriebskosten der verschiedenen Maschinen.

Wie bereits bemerkt, enthält sich die Traktorgenossenschaft, auf Grund der gefundenen Daten, einen Rückschluss auf die Kosten des Betriebes zu errechnen. Je nach den gegebenen Verhältnissen beim einzelnen Landwirt und je nach der jährlichen Betriebsdauer, ändern die Gestehungskosten wesentlich. Nicht nur der ausgelegte Preis beim Ankauf bildet einen wesentlichen Faktor, sondern die Dauerhaftigkeit und die Reparaturkosten einer Maschine. Man muss sich fragen, ob bei einer Beanspruchung wie sie bei der Demonstration in Würzenbach von einzelnen Maschinenführern von ihren Maschinen gefordert wurden, auf eine Haltbarkeit von 10 bis 20 Jahren geschlossen werden könnte.

Ob Pferde und Ochsen, Pferde und Traktor, Pferde und Jeeps, oder gar Jeeps und Traktor am Platze sind, hängt ganz von den Verhältnissen beim Einzelnen ab. Ja es kann von Fall zu Fall auch ein Jeeps allein sicher gute Dienste leisten. Die Vergleichprüfung hat deutlich gezeigt, dass der Jeeps bei nicht zu hoch gestellten Anforderungen ein sehr taugliches Mehrzweckfahrzeug ist. Betriebskosten vertuernd wirkt sich allerdings aus: der teure Brennstoff, die hohen Versicherungsprämien, die Automobilsteuer und für viele unangenehm, die Pflicht der Ablegung einer kant. Führerprüfung. Für den «schweren Zug» in der Landwirtschaft wird sich der eigentliche Landwirtschaftstraktor jedoch sicher weiter behaupten.

### Instruktion und Unterhalt.

Bisher hat der Schweiz. Traktorverband in Zusammenarbeit mit dem Berichterstatter verschiedene Instruktionkurse für Traktorbesitzer und -Führer abgehalten. Neben eigentlichen Motorenkursen, waren es hauptsächlich Traktor-Führerkurse zwecks Aus- und Weiterbildung von jungen Landwirten mit nachfolgenden Kursen für Berufstraktorführer, die die Führerprüfung Kat. e) absolvierten. Es wird nun auch nötig sein, dass der Zentralverband oder

B  
 Benzin und  
 D  
 Dieseltreibstoff

**JEAN OSTERWALDER & CIE**

ST. GALLEN  
TEL. 2 27 72



ZÜRICH  
TEL. 26 46 35

einzelne Sektionen sich mit der Ausbildung der Jeepsfahrer befassen, damit diese die Prüfung Kat. a) bestehen können.

Wenn schon beim Traktor nicht überall dem täglichen und periodischen Unterhalt die nötige Aufmerksamkeit geschenkt worden ist, muss nun den Jeepsbesitzern und Fahrern warm ans Herz gelegt werden, diesen beiden wichtigen Faktoren in besonderem Masse das Augenmerk zu schenken. Landwirt, hier kannst du sparen! Sorgfältige Pflege und angemessene Verwendung der Maschinen, verhütet vorzeitiges Altern derselben und kostspielige Reparaturen und Revisionen.

### **Die militärische Belegung der Traktoren und Jeeps.**

Lt. Requisitionsverordnung unterstehen, wie die Pferde und Maultiere, auch alle Motorfahrzeuge der Landwirtschaft im Kriegsfall der mil. Belegung. Es betrifft dies im Besonderen die Traktoren und ebenfalls die Jeeps. Gerade wegen ihrer universellen Verwendbarkeit begrüsst es die Armee, wenn viele Jeeps in der Landwirtschaft Eingang finden. Dieser Umstand könnte jedoch manchen veranlassen, vom Kauf einer solchen Maschine Umgang zu nehmen. Aus diesem Grunde ist in Erwägung gezogen worden für normalisierte Traktortypen und Jeeps, Zuschüsse zu erteilen, ähnlich den schweren Lastwagen. Wie weit diese Sache gehen, ist mir nicht bekannt.

Wie im letzten Kriege, muss bei einer Mobilmachung sofort der Mehranbau und die möglichste Selbstversorgung des Landes an die Hand genommen werden. Der Entzug der besten Zugtiere und Traktoren aus der Landwirtschaft stellte diese oft vor schwierige Situationen. Es sei deshalb auch hier an die Armeeführung der Wunsch gerichtet, bei der mil. Belegung der Motorfahrzeuge der Landwirtschaft darauf Rücksicht zu nehmen, dass diese nicht regional ausgeführt wird. Es heisst dies, dass möglichst verhindert wird, alle Fahrzeuge der Gegend zu entnehmen, wo gerade eine Truppe mit vielen Traktoren oder Jeeps mobilisiert, während in andern Gegenden wieder fast alle zu Hause bleiben können. Durch die stärkere Motorisierung muss ohnehin der Traktor in Zukunft vermehrt beigezogen werden.

### **Abschluss.**

Um 17 Uhr sprach der Präsident der Traktorgenossenschaft den beteiligten Firmen und ihren Führern, allen Mitbeteiligten, aber besonders den Herren Lustenberger, Besitzer der zur Verfügung gestellten Liegenschaft, wie auch dem Organisator und Leiter der Demonstration, den besten Dank aus. Er streifte nochmals das ganze Tagesgeschehen und bedauerte, dass kurz vor Schluss noch ein, allerdings noch glücklich verlaufener, Unfall passierte.

Die sehr grosse Beteiligung habe gezeigt, dass die Demonstration einem Bedürfnis entsprach. Darauf lasse auch schliessen, dass nicht nur Landwirte und die Vorstände der Sektionen des Schweiz. Traktorverbandes und anderer Organisationen der Demonstration folgten, sondern auch der Landwirtschaftsdirektor Herr Regierungsrat Frey, der Chef der Heeresmotorisierung Hr. Oberst Ackermann, der Chefstellvertreter der Sektion Mobilmachung Hr. Major Zeerleder, sowie mehrere Herren der Presse und der kant. Automobilkontrollen.

Der Berichterstatter: H. Beglinger,

Treuhandstelle für Traktoren und mot. Landmaschinen, Meggen.



*Sparsam im Verbrauch!*

**PERFECTOL**  
MOTOR OIL

DEL-BRACK A.G. AARAU TEL. 2.27.57



**Zu verkaufen**  
A vendre

**Zu kaufen gesucht**  
Demandes d'achats

## Traktoren

**Hürlimann  
Fordson  
Bührer**  
Verkauf  
oder Tausch

**W. Trösch, Traktoren**  
Wädenswil

Zu kaufen gesucht neuere  
MARKEN-  
**Traktoren**  
für Landwirtschaft  
und Industrie  
(Holzgas oder Petrol)  
Offerten mit letztem Kassapreis an Postfach 80, Oerlikon/Zch.

Zu verkaufen

**Traktor - Anhänger**  
6 T, Vollgummi  
**Vollgummi-Achsen**  
2 - 6 T  
**Pneu-Achsen**  
2 - 6 T

**Vollgummi-Reifen**  
ø 720 und 850 mm  
hydraulische  
**Kippvorrichtung WIRZ**  
für Anhänger eventuell mit  
Brücke

**G. Schibler, Olten**  
Autoverwertung  
Telephon (062) 5 28 76.

*Kühler-Blöcke für  
Fordson-Traktoren*

stets ab Lager lieferbar

*Faisceaux pour  
radiateurs Fordson*

livrable de notre stock

**ORION WERKE ZÜRICH**

Hardturmstrasse 185

Telephon (051) 25 26 00

Zu verkaufen:

**1 Hürlimann-Motor**  
2 Zyl, 7/15 PS, mit Zubehör,  
in einwandfreiem Zustand  
**1 Vorkriegsschlauch 11/45**  
3 Paar leichtere  
**Schneeketten**  
mit Patentschloss. **Max Wildi,**  
Landw., Mülligen, Tel 3 21 84

Zu verkaufen

**2 Stück Niederdruckpneus 11,25/24, 65%**  
**2 neue Schläuche dazu, 2 Felgen**

Angebote erbeten an

**Burckhardt, Wenk & Cie., Malzgasse 16, Basel**

Preis im Einzelverkauf Fr. —.60 — prix par numéro Fr. —.60

## „DER TRAKTOR“ — «LE TRACTEUR»

Redaktion, Administration und Annoncenregie - Rédaction, administration et régie des annonces:  
Zentralsekretariat des Schweiz. Traktorverbandes, Furkastrasse 2, Postfach, Zürich-Altstetten  
Secrétariat central de l'Association suisse de Propriétaires de Tracteurs, Furkastr. 2, Case, Zurich-Altstetten  
Tél. (051) 25 47 42 Postcheck - Compte postal VIII 32608

Abonnementpreise: jährlich Fr. 6.—  
**Für Verbandsmitglieder gratis**  
Erscheint monatlich

Prix d'abonnement: Fr. 6. par an  
**Gratuit pour les membres de l'Association**  
Paraît tous les mois

Insertionspreise / Prix d'insertion

$\frac{1}{4}$  Seite (page) = Fr. 120.—,  $\frac{1}{2}$  = Fr. 65.—,  $\frac{1}{4}$  = Fr. 35.—,  $\frac{1}{8}$  = Fr. 20.—  
bei Wiederholungen Rabatt - Prix réduits pour insertions à l'abonnement  
Klein-Annoncen (petites annonces):  $\frac{1}{15}$  Seite (page) = Fr. 8.—,  $\frac{2}{15}$  = Fr. 15.—,  $\frac{3}{15}$  = Fr. 22.—

Druck: Schill & Cie., Luzern