

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

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 9 (1947)

Heft: 3

Artikel: Die Ackerbaukolonne : Frankreich Süd-Ost 1945/46 [Schluss]

Autor: Greyerz, Ulrich von

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1048815>

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>

Die Ackerbaukolonne

Frankreich Süd-Ost 1945/46 von Ulrich von Greyerz, ing. agr., Aarberg
(Schluss)

Die Wahl der Einsatzgebiete

wurde anlässlich der Landwirtschaftsdirektorenkonferenz auf dem Regionalkommissariat in Lyon im Einverständnis mit dem Aktionsleiter W. Keller im Monat April 1945 vorgenommen. Es betraf dies

a) das Vercors, das geologisch die Fortsetzung des Chartreusemassivs südwestlich Grenoble darstellt. Dieses Hochplateau von ca. 50 km Länge und 30 km Breite bildet durch seine schlechten Zugänge (es hat nur deren sechs), sowie den steilen, abfallenden Höhen eine natürliche Festung. Schon frühzeitig formierten sich während der Besetzung in jenem Gebiet Widerstandsherde, die von den ortsansässigen Berglern und den benachbarten stark bevölkerten Departementen Isère und Drôme Zuzug an Freiheitskämpfern erhielten. Das Vercors selbst wurde auch während der Besetzung wenig von den Deutschen kontrolliert. Diese beschränkten sich auf gelegentliche Durchfahrten Pont en Royan — La Chapelle — Villard de Lans — Grenoble und requirierten mit Hilfe der Mili-ciens aus den strassennahen Gegenden Vieh und Geräte. Mit den verstärkten Aktionen des Maquis musste sich auch das deutsche Heereskommando befassen und dies führte zu jenen tragischen Ereignissen, die den Namen des Vercors weit in Europa herum bekannt machte. Diesem Gebiet galt der Einsatz eines Teiles unserer Ackerbaukolonne, die im Auftrag der Schweizerspense den Geschädigten materielle Hilfe bringen sollte. Die durch den Mangel an Zugkräften und Geräten, sowie fehlenden Männerarmen vernachlässigten oder brachliegenden Aecker im Vercors sollten zu neuem Ertrag kommen. Die Heu- und Getreide-ernte musste gesichert werden. Daneben sollten die Traktoren, versehen mit Anhängern, Transporte für den Wiederaufbau der zerstörten Siedelungen ausführen, eine mindestens so wichtige Aufgabe wie diejenige der Felderbestellung.

Vier Traktorequipes erreichten in den Tagen nach Pfingsten ihre Einsatzplätze im Vercors, dessen Zerstörungsbilanz ungefähr wie folgt lautet:

Les Baraques en Vercors: total zerstört, gebrandschatzt und die Bewohner vertrieben.

La Chapelle en Vercors: von 200 Häusern sind 190 zerstört, 70 % der Bewohner verloren. Hab und Gut. 27 Bewohner mussten ihr Leben bei dieser Brandschatzung am 25.7.1944 einbüßen, z. T. auf schändliche Weise hingemordet. Nachdem das Dorf gründlich geplündert worden und das Vieh vollständig weggetrieben war, wurde die Ortschaft in Brand gesteckt. Einzig einige Häuser an der Peripherie des Ortes blieben von den Flammen verschont.

Vassieux en Vercors: noch schlimmer erging es diesem Bergdorf auf 1060 m. ü. M. Südlich dieser Ortschaft dehnen sich Ebenen aus, die vom Maquis zu Notflugplätzen bestimmt und vorbereitet wurden. An Stelle der erwarteten Alliierten landeten in den Morgenstunden des 21.7.1944 47 Segelflugzeuge der Besetzungsgruppen, welchen ca. 600 SS entstiegen und die überraschte Bevölkerung wahllos nach Geschlecht und Alter hinmordete, die ganze Ortschaft plünderten und anschliessend brandschatzten. 76 Bewohner sowie 100 FFI-kämpfer büssten ihr Leben ein. 92 Wohnstätten — die Gesamtheit des 450 Einwohner haltenden Dorfes — gingen in Asche und Schutt.

La Mure, der Weiler zwischen Vassieux und La Chapelle, wurde auf dieselbe Weise gebrandschatzt; 12 Wohnhäuser wurden zerstört und die gesamte Bevölkerung, die nicht die Flucht ergreifen konnte, hingemacht.

Der Grossteil der vielen Einzelhöfe im Vercors liegt in Schutt und Asche, so besonders in den Gegenden von Rencurel, Presles und Farges.

Die Ortschaften Mallevall, Leoncel, Le Chaffal, La Vacherie, Plan de Baix, Beaufort, Espenel, Combovin gingen zum grössten Teil in Flammen auf. In St. Agnan gingen $\frac{1}{3}$, in St. Julien $\frac{1}{5}$, in St. Martin $\frac{1}{3}$ und in St. Nizier alle Wohnstätten verloren.

In diesen Tagen büsste das Vercors 1200 Wohnstätten und 2200 Rinder ein.

In dieses von der Natur ausserordentlich abwechslungsreich und in unberührter Wildheit erhaltenen Gebiet rollten in den Tagen des 22. und 23.5.1945 vier Schweizertraktoren mit Anhängern, Pflügen, Mähbalken und Eggen, um am Aufbau tatkräftig teilzunehmen. Schon am folgenden Morgen brummt die Motoren des friedlichen Aufbaus und Furche an Furche zog sich auf den unbestellten Feldern. Die Traktoren arbeiteten z. T. unter sehr schwierigen Verhältnissen:

Das Plateau de Maquais bei Combovin liegt verlassen und abgelegen; 7 km. steilen und schlechten Weges führen zur nächsten, ebenfalls zerstörten Siedlung; die Chauffeure mussten sich mit völlig neuen und ungewohnten Wohnungs- und Ernährungsbedingungen zufrieden geben: schlechte Schlafstätten in Baracken, gemeinsame Schlaflager, Mangel an Trink- und vor allem Waschwasser (zum Rasieren wurde Limonade in Ermangelung eines Bessern verwendet), ortsüblich zubereitete Mahlzeiten auf zweifelhaft-sauberen Kochstellen und eben solchen Küchen; steinreiche Aecker mit anstehendem Fels, sowie schlechte Zugänglichkeit der Grundstücke erschwerten die Arbeitsausführung.

Auch anderswo bildete die Unterkunft schwierige Probleme, die trotz äusserstem Entgegenkommen der Bevölkerung und der Behörden nicht einwandfrei gelöst werden konnten, weil es eben überall am Nötigsten und Primitivsten fehlte. Auch hier wiederum erwies es sich, dass bei solchen Hilfsaktionen gute Arbeiter an und für sich die Verhältnisse nicht zu meistern vermögen; initiative, phantasiereiche und improvisierbereite Leute bewährten sich.



**DUROL
GERM
OIL**

**Traktoren-Oele
Traktoren-Treibstoffe**

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

Die Batterie
mit der guten Leistung



Accumulatoren-Fabrik Oerlikon
Zürich-Oerlikon
Lausanne Genève

Die Transporte der Schweizertraktoren erhielten in einzelnen Gegenden des Vercors für den Wiederaufbau ausschlaggebende Bedeutung: es ermöglichte die Unterdachbringung von Einzelhöfen auf den Hochflächen, deren Zufahrt durch ihre Schwierigkeit für Camions unmöglich war. Der wendige Traktorzug führte am Morgen Baumaterial aus dem Tal zu den Baustellen, um über Tag Holz aus den Wäldern zu den Feldsägen zu schleppen. Selbst das für den Bau benötigte Wasser musste während der grossen Trockenperiode durch den Schweizertraktor auf die Höhen gefahren werden.

b) Die übrigen Traktoreinsätze verteilten sich auf die Gebiete der Maurienne (Savoyen): den Genf benachbarten Ortschaften Valleiry, Chevrier, Bloux, Vulbens im Departement Ain; und den um Lyon liegenden, von den Kriegseignissen arg mitgenommenen Ortschaften.

Die Unternehmerfirma und die Traktoren

Die Latrak A.-G., Dübendorf, stellte mit der Ackerbaukolonne Frankreich ein Novum auf diesem Gebiet hin. Der Einsatz im Ausland gab dabei Probleme zu lösen, welche sich in der Schweiz nie gestellt hätten: die Ungewissheit über den Arbeitsort, die zu bearbeitenden Gebiete und speziell die Art der Böden; die Nachschubschwierigkeiten nicht nur im Grenzverkehr, sondern schon in der Beschaffung der Ersatzteile von der Traktorenfabrik wie auch der Pflugschmiede, die weiten Entfernungen zwischen den Traktoren untereinander, sowie zwischen der Kolonne und dem Sitz der Firma, all dies gab eine Unmenge von Vorkehrungen, deren Notwendigkeit nicht vorausgesehen werden konnte. Vieles davon wurde bei der Zusammenstellung der Kolonne berücksichtigt und die Geschäftsführung durfte auf die abfahrende Karawane stolz sein. Es war in materieller Hinsicht das Möglichste vorgekehrt worden.

Nach den ersten Einsatzwochen stellten sich die weiteren Probleme: die Vielfalt der Arbeitsverhältnisse, die meist schlechten Böden, die schlechten Strassen, vielerorts die Unmöglichkeit der Unterverschlusshaltung von Werkzeug, Maschinen und Brennstoff, z. T. Nachlässigkeit der Chauffeure, all dies verursachte Reparaturen und diese wiederum Nachschub. Es kam der Latrak A.-G. zustatten, dass sich Traktoren in Grenznähe befanden: Valleiry wurde der Umschlagplatz für den Kolonnenmechaniker. Die von der Schweiz kommenden Ersatzteile wurden in Genf geholt und in Valleiry gelagert. Alles musste aus der Schweiz bezogen werden. Frankreich war ausgesogen und ausgepowert, dort konnte man notwendiges Material nur unter grössten Schwierigkeiten beschaffen — sofern es überhaupt erhältlich war. Vorteilhaft wirkte sich nun der einheitliche Traktortyp aus. Kleinere Reparaturen gab es immer. Doch nahmen diese in den ersten Monaten nicht jenes Ausmass an, wie es auf den Winter hin der Fall wurde. In den ersten Monaten vermochte ein einziger Kolonnenmechaniker die regulären Reparaturen noch allein zu bewältigen. Traktoren und Material waren neuwertig und hielten den strengen Arbeitsanforderungen stand. Viel Zeit musste der Mechaniker für seine Ortsveränderungen opfern. Das Prinzip der möglichst hohen Traktorarbeitsleistung unter möglichst geringem Stillstand der Traktoren führte zu schichtenweiser Tag- und Nachtarbeit; letztere wurde durch die nach vorn und hinten, allenfalls noch seitlich zu nächtlichem Mähen angebrachten Scheinwerfer ermöglicht. Pro Traktor arbeiteten 2 Chauffeure in gegenseitigem Ablösungswechsel. So arbeiteten die Maschinen in den Sommermonaten durchschnittlich 16—18 Stunden täglich.

Die Traktoren verursachten in den ersten Monaten wenig Reparaturen in normalem Abgang. Vielmehr waren es die Pflüge, die unter den schwierigen Arbeitsbedingungen stark

W. MERZ & Co., offiz. Fabrik-Vertretung für
FORDSON-Traktoren
Frauenfeld, Tel. 7 25 55

Benzin und Dieseltreibstoff

JEAN OSTERWALDER & CIE

ST. GALLEN
TEL. 22772

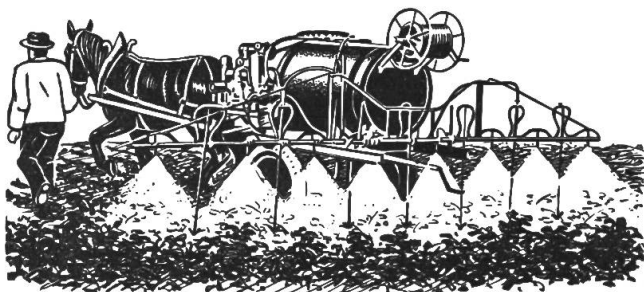


ZÜRICH
TEL. 264635

hergenommen wurden. Die Nutzniesser der Traktorarbeit hatten überall die Tendenz, in erster Linie ihre schlechtesten Grundstücke bearbeiten zu lassen. Der Traktor konnte nie alle Arbeit ausführen; somit sollten die besser bearbeitbaren Aecker und Wiesen den eigenen oder den selbst zu beschaffenden Zugkräften reserviert bleiben. Dies hatte seine Rückwirkung nicht nur auf die Arbeitsquantität, sondern ebenfalls auf die entstehenden Reparaturen. M. E. ist der derzeitige Elektroflug am Hürlimanntraktor entsprechend der Traktorstärke zu schwach. Meistens musste Neuumbruch oder schwer mitgenommener Acker bearbeitet werden. Auch wurde z. B. im Vercors früher nie so tief gepflügt, wie dies nun verlangt wurde: wenn schon Einsatz eines Traktors, dann soll aus ihm der maximale Nutzen gezogen werden — eine Einstellung der dortigen Bevölkerung, die ihr nicht zu verargen ist. Der anstehende Fels, unterirdische Löcher, die früher nicht bemerkt wurden und nun beim darüberfahrenden Traktorgewicht einstürzten (Plateau de Combovin = Auswaschung des Kalkmuttergesteins), z. T. die steinartig hartgetrockneten Lehm Böden in den Departementen Ain und Rhône (ähnlich dem sogen. Dep-Dep in den ariden Gebieten Nordafrikas), all dies verursachte reichlich Brüche und Reparaturen. So wurden die Traktoren und Maschinen derart mitgenommen, dass auf den Winter hin das Material müde war und nunmehr 2 Mechanikerequipen à 2 Mann für 16 Traktoren ausserordentlich scharf beschäftigt waren. Die Unternehmerfirma stellte auf den Winter hin einen Reservetraktor zur Verfügung, deren 2—3 wären indessen nicht zu viel gewesen. Damit hätte die Revision der Traktoren im Turnus ausgeführt und unzählige Strassenkilometer und Strassenstunden im Auto eingespart werden können.

Der Erfolg der Aktion

Die Kolonnenbuchhaltung gibt in ihrer Statistik Aufschluss über die verwendete Arbeitszeit und über das erzielte Arbeitsvolumen. Letzteres ist aber mit gewissem Vorbehalt zu beurteilen, da die Flächenangaben einenteils von den Nutzniessern angegeben eher dem Minimum entsprachen, andererseits die Traktorführer in eigener Schätzung ihre Arbeitsleistung beurteilten und entsprechend in den Arbeitsrapporten eintrugen. Damit sind für die



**Baum-, Getreide-,
Kartoffel-, Reben-,
u. Weisselspritzen**

für Hand- und Motorbetrieb

Birchmeier & Cie. Spritzenfabrik Künten-Aargau

Arbeitsvolumen Fehlermöglichkeiten vorhanden, die eine Einzelbeurteilung an den verschiedenen Plätzen nicht angezeigt lassen. Auch hätte der Vergleich der Traktorleistung unter den Einzelequipen keinen Wert, da die Verschiedenheit der Boden-, Arbeits- und Auenverhältnissen ein gemeinsames diesbezügliches Mass ausschliessen. Die richtige Beurteilungsmöglichkeit erhalten wir mit den Arbeitszeitangaben.

Die erzielte Leistung von

1640 ha	Pflügen	in 17,144 Arbeitsstunden
904 ha	Eggen	
885 ha	Mähen	in 2,119 Arbeitsstunden
241,532 km	Transporte	in 25,426 Arbeitsstunden
sowie 388 Drescharbeitsstunden		

darf als stattliches Resultat bezeichnet werden. Dies wurde auch vielfach von den Franzosen bekundet und in Pressepublikationen zum Ausdruck gegeben. Dass die geleistete Hilfe in den Gegenden des Vercors und der Maurienne besonders günstig bewertet wird, darf daraus ermessen werden, dass diese Gebiete ohnehin durch ihren abgelegenen, gebirgigen Charakter und demzufolge harten Lebensverhältnissen leicht zu Entvölkerung neigen. Hieran einen kleinen Beitrag mit der Traktorhilfe gesteuert zu haben, darf speziell vermerkt werden. Andererseits ist die franz. Landwirtschaft noch z. Zt. durch Mangel an Zugkräften und Maschinen handicapiert, trotzdem von den USA grössere Importe von Landwirtschaftstraktoren getätigt werden konnten. Diese entbehren jedoch alle der nötigen Maschinen und Pflüge, so dass ihr volkswirtschaftlicher Wert vorläufig noch immobilisiert bleibt. Es ist daher bemerkenswert, dass von franz. Seite Anstrengung gemacht wurde, den von der Schweizerspense beschrittenen Weg weiter zu verfolgen, so dass heute Traktorkolonnen auf genossenschaftlicher Basis in Frankreich arbeiten. Dies dürfte als greifbarster Erfolg der Schweizerspenseaktion gebucht werden.

Ist die materielle Hilfe der Schweizerspensestraktoren als schönes Ergebnis zu bewerten, so darf noch viel höher die damit erreichte moralische Hilfe eingeschätzt werden. Der franz. Staat entschädigt 70—80 % des Immobilienverlustes, so dass den Geschädigten neben dem 20—30 %igen Substanzverlust noch alle materiellen und moralischen Einbussen belasten. Um so ertreulicher war deshalb das Erscheinen des Schweizertraktors, an dem indessen die ganze Bevölkerung Anteil nahm; sind doch solche Traktionsmittel in Frankreich nicht so gebräuchlich wie bei uns in der Schweiz. Männiglich interessierte sich an der Wirtschaftlichkeit des Traktoreinsatzes, und so ist es nicht zu verwundern, dass manchenorts als unvorhergesehener Erfolg, aber um so höher einzuschätzen, der genossenschaftliche Gedanke in der Bauernbevölkerung aufkam; denn nur auf dieser Grundlage scheint es vorerst diesen Leuten möglich, die Vorteile einer Zugmaschine ihren Betrieben zugänglich machen zu können. Was selbst in der Schweiz nicht möglich ist, wird von jenen Bauern ausgeführt: zur Erleichterung der genossenschaftlichen Traktorverwendung lässt er seine Grundstücke vielerorts mit denjenigen des Nachbarn zusammenlegen, um eine rentablere Bearbeitung zu erzielen. Demgemäss sucht er auch seine Kulturen denjenigen des Nachbarn oder umgekehrt anzugleichen. Es bedeutet dies eine weitgehende genossenschaftliche Bereitschaft, die früher nie in diesem Ausmass im französischen Bauerntum festgestellt werden konnte.

Dass dieser genossenschaftliche Gedanke in den von den Schweizertraktoren besuchten Gegenden aufkam, darf zugunsten der Traktoraktion gebucht werden; so schreibt z. B. der «Progrès» vom 16.11.1945 in einem Bericht aus dem Vercors:

«... l'utilisation des tracteurs suisses ayant habitué la population à l'usage d'instruments de propriété commune, le grand désir du comité (Comité d'Aide et de Reconstruction du Vercors) est d'exploiter cette idée et de réaliser dans chaque commune des coopératives d'achat, de vente et de travail.»

Nur auf dieser Grundlage wird die Menschheit aus dem heutigen Chaos den Weg für ein künftiges erspriessliches Gedeihen finden. Für die Schweiz bildet der genossenschaftliche Gedanke schon über 650 Jahre die Staatsgrundlage und spielt auch im wirtschaftlichen Leben

die ausschlaggebende Rolle. Diesen Gedanken im individuell veranlagten Franzosen geweckt zu haben war ein unvorhergesehener Erfolg unserer Aktion — möge er als Erinnerung an die friedlichen Schweizermaschinen in den betreffenden Gegenden aufblühen und Früchte tragen.

Buntes Allerlei . Un peu de tout

Der Übergang zum freiwilligen Landdienst

Am 30. November a. c. ist die Geltungsdauer der seinerzeit auf dem Vollmachtenwege errichteten obligatorischen Arbeitsdienstpflicht für die Landwirtschaft abgelaufen. Angesichts des unverminderten Mangels an Arbeitskräften mussten ohne Verzug Schritte unternommen werden, um einen grösseren Aderlass an Hilfskräften nach Möglichkeit zu verhindern. Da nun aber im Volke die psychologischen Voraussetzungen für eine Erneuerung des Obligatoriums keineswegs gegeben waren, entschloss sich der Bundesrat und mit ihm die eidgenössischen Räte für einen Bundesbeschluss zur Förderung bzw. Subventionierung des freiwilligen Landdienstes.

Traktorenbesitzer!

Wir liefern in erstklassigen, bewährten Qualitäten

Traktoren-Treibstoff

Diesel-Treibstoff

Benzin-Gemisch

Reinbenzin

Traktorenöl dünn-, mittel- und dickflüssig

Getriebefett aus eigener Fabrikation

„RIMBA“

Rob. Jos. Jecker Mineraloel & Benzin AG.

Zürich-Altstetten Telefon 25 53 62 (051)

Lager in Zürich-Altstetten und in Sempach-Neuenkirch