

**Zeitschrift:** Schweizer Landtechnik  
**Herausgeber:** Schweizerischer Verband für Landtechnik  
**Band:** 34 (1972)  
**Heft:** 11

**Rubrik:** Aus den Sektionen

### **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>**

buch allgemeingültig mit den technischen Einzelheiten des Fahrzeugdieselmotors, des Trieb- und des Fahrwerks und der spezifischen Elemente der verschiedenen Traktorenbauarten. Es vermittelt ferner die notwendigen Kenntnisse über die Entwicklung des Traktorenbaues, über Fahrmechanik, Anbauvorrichtungen und Kraftheber, sowie über Traktorenausrüstung, -betriebsstoffe, Prüfverfahren und Betriebskosten. Eine eingehende Beschreibung sämtlicher in der DDR benutzter Traktortypen sowie die Charakteristik massgebender ausländischer Traktorenbaureihen verbindet den Inhalt des Buches mit der gegenwärtigen Praxis. Mit seiner vielseitigen und technischen Darstellungsweise wendet sich das Handbuch in erster Linie an den landtechnischen Ingenieurwachstum. Ebenso gut wird es aber allen Praktikern nützlich sein, die mit Traktoren umzugehen haben.

Neuerscheinung im MONDO-Verlag:

### «Inseln im Atlantik»

Das prächtige Buch, das von Prof. Paul Guichonnet, dem Leiter des Geographischen Instituts Genf, bemerkenswert gut geschrieben wurde, lädt uns zur eingehenden Besichtigung einer Reihe von Inseln ein, die über 7000 km ausgedehnt zwischen dem Polarkreis und dem Wendekreis des Krebses gelegen sind. Dieses atlantische Riff bildet in den Tiefen des Ozeans eine Verbindung zwischen Europa, Afrika und Amerika.

Dank den in der Geologie und der Ozeanographie erzielten Fortschritten können wir heute die Entstehung dieser Inseln mit ihren bezaubernden Namen erklären, ohne uns dabei auf die Hypothese vom versunkenen Kontinent Atlantis zu stützen. Ein Hauptmerkmal des Werkes ist die ausserordentliche lebendige Schilderung Spitzbergens, Islands, der Azoren, Madeiras, der Kanarischen und Kapverdischen Inseln. Professor Guichonnet – gleichzeitig Historiker, Geologe, Soziologe und vor allem genauer Beobachter des Alltagslebens – hat ein Buch verfasst, an dem viele Gefallen finden werden.

Die farbigen Abbildungen sind direkt in das Werk eingedruckt, so dass man keine Bilder einzukleben braucht. Der Wert des Buches wird noch erhöht durch die hervorragenden Aufnahmen des Berner Photographen Walter Imber; von Abschnitt zu Abschnitt veranschaulichen seine prachtvollen Bilder den Text und heben die magische Anziehungskraft hervor, welche diese fernen Inseln vielfach ausüben.

Am Anfang eines jeden Kapitels befindet sich eine Geographiekarte der jeweils beschriebenen Inseln, und am Schluss des Buches sind die hauptsächlichsten wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Angaben auf zwei Seiten zusammengefasst.

«Inseln im Atlantik» ist direkt beim MONDO-Verlag, Postfach 182, 1800 Vevey zu bestellen.  
Preis: Fr. 9.50 + 500 Punkte.

---

## Aus den Sektionen

### Der Schaffhauser Verband für Landtechnik zur Zeit der Tulpenblüte in Holland

Es gehört schon zur Tradition, dass Herr K. Hatt, Geschäftsführer, jedes Jahr eine Reise durchführt. Wer schon einmal an einer solchen Reise teilgenommen hat, weiss, diese «Sache hat Faden».

**1. Tag:** Aus den verschiedenen Gemeinden des Kantons punkt 06.00 Uhr trafen wir auf dem Park-

platz hinter dem Bahnhof zusammen. Erwartungsvoll auf die Dinge, die da kommen sollten, bestiegen wir verteilt die zwei Autocars der Gebr. Wanner. Bei leichtem Regen passierten wir die Grenze bei Barmen, über Offenburg durch den schönen Pfälzerwald nach Pirmasens zum Mittagessen. Weiter ging's nach der Mittagspause über das Saarland. Trotz anhaltendem Regen war die Stimmung im Car grossartig. Es wurde geplaudert, gesungen und

Witze erzählt. Beim Ort Remich fuhren wir auf Luxemburger-Boden. So nahmen wir noch den Rest unseres ersten Tages bis nach der Hauptstadt Luxemburg in Angriff. In einem guten Hotel fanden wir Quartier und genossen ein herrliches Nachtessen. Wer nicht zu müde war, nahm noch einmal den Weg unter die Füsse, um noch in den Genuss des Nachtlebens zu kommen.

**2. Tag:** Bei freundlicherem Wetter und frisch gestärkt ging's weiter durch die Ardennen nach der Hauptstadt Belgiens. Da liessen wir uns wieder mit dem Mittagessen verwöhnen. Sogar die Sonne begleitete uns jetzt nach Antwerpen. Die meisten Reiseteilnehmer sahen zum ersten Mal eine so grosse Hafenanlage. Ueber Breda, Tilburg gelangten wir nach Hilvaarenbeek, wo wir einen ersten Höhepunkt unserer Reise erleben konnten. Wir genossen die Schönheit einer Autosafari. Mit dem Autocar durchfuhren wir einen Tierpark, in welchem Löwen, Leoparden, Affen und Kraniche in offener Wildbahn unter natürlichen Bedingungen leben. Der König des Dschungels machte einen majestätischen Eindruck auf uns. Die Jungen tummelten vergnügt umher. Die Begegnung mit den Affen war eine besondere Attraktion. Weiter rollten wir mit unseren Cars auf der imposanten, breiten Autobahn an auffallend vielen Einfamilienhäusern und Villen vorbei, zum Teil in romantischen Wäldern angelegt. Viele der entzückenden Häuser waren mit Strohdächern gedeckt. Gegen Abend kamen wir in Rotterdam an. In einem Erstklass-Hotel konnten wir unsere Zimmer beziehen. Nichts fehlte, es war wie im Märchenland.

**3. Tag:** Am Morgen fuhren wir dem Hafenuai entlang, um eine Ahnung zu erhalten von der grössten Hafenanlage der Welt, die sich über 36 km erstreckt. Darauf bestiegen wir den Lift zum Euro-mast-Turm, dem Wahrzeichen Rotterdams. Er ist 185 m hoch und sein Bau wurde 1970 vollendet. Erst auf diesem Aussichtsturm erhielten wir so recht einen Ueberblick vom Ausmass dieser Hafenanlage mit seinen vielen Schleppkähnen. Am liebsten wäre ich in einen grossen Ozeandampfer gestiegen! Die riesengrosse Stadt mit seinen vielen Häusern modernen Stils, aber auch den vielen Quartieren mit den typischen Holländerhäusern.

Welch ein Betrieb auf Wasser und Strassen! Es war ein überwältigender Anblick. Die ganze Stadt wird mit vielen Bäumen aufgelockert. Noch ganz beeindruckt von diesem bezaubernden Anblick bestiegen wir wieder den Autocar und fuhren durch den Maastunnel der 14 m unter der Maas durchführt und 1079 m lang ist. Wir kamen nach Den Haag und Dadurodam (Holland en miniature). Hier konnten wir das Typische und Wesentliche, das Holland zu bieten hat, sehen. Es war sehr interessant und ein Besuch sollte nicht verpasst werden. Diese Anlage wurde durch ein Stammkapital von Herrn und Frau Maduro errichtet. Es erinnert an den Krieg von 1940–1945 in dem diese Familie ihren einzigen Sohn verloren hat. Der gesamte Reingewinn, den die Miniaturstadt erzielt, wird zu guten Zwecken verwendet.

In Scheveningen sahen viele von uns zum ersten Mal das offene Meer. Da erhielt man eine Ahnung vom Ausmass und der Gewalt des Wassers. Anschliessend nahmen wir im «Chalet Swiss» das Mittagessen ein. Neugierig, was es noch alles zu sehen gibt, fuhren wir weiter nach dem Keukenhof. Soweit das Auge reicht, überall Tulpenfelder in den prächtigsten Farben. Im Keukenhof faszinierten uns diese herrlichen Anlagen, die wir auf kilometerlangen Wanderungen bewundern konnten. Es war eine Augenweide! Glücklich und zufrieden von den vielen schönen Eindrücken dieses Tages, kamen wir in Amsterdam an, wo wir zwei Nächte verbringen sollten.

**4. Tag:** Vormittags unternahmen wir eine Bootsfahrt durch die gigantische Hafenanlage, die Grachten und Kanäle des «Venedig des Nordens». Eine Hostess begleitete uns und erklärte uns einige Sachen dieser Stadt: Die Stadt Amsterdam verdankt ihren Namen dem Fluss Amstel und den Dämmen, die zum Schutze des Wassers im 13. Jahrhundert gebaut wurden. Die Stadt wird von zahllosen Kanälen in 90 Inseln zerschnitten, die durch mehr als 550 Brücken miteinander verbunden sind. Es gibt 16 Schleusen, wovon 14 jede Nacht zum Reinigen der Grachten geschlossen werden. An jedem Hausgiebel konnten wir einen Aufzug sehen. Diesen benutzt man beim Zügeln, denn es ist unmöglich die Möbel die schmalen und steilen Treppen hinauf zu trans-

portieren. Wir können diese Bauart gut begreifen, wenn wir wissen, dass diese Häuser aus dem 17. Jahrhundert stammen und die Leute damals die Steuern nach der Breite des Hauses abliefern mussten. In diesen Grachten befinden sich 1800 schwimmende Wohnheime, ein Blumenmarkt und ein Katzenheim. Vorbei ging's an stattlichen Patrizierhäusern und vielen Treppengiebeln. Ueberhaupt die Stadt hat unendlich viel Vergangenheit! Auch Rembrandt verbrachte hier mit seiner Frau Saskia die glücklichsten Jahre seines Lebens. Da steht auch das Anne Frank-Haus worin sie sich mit ihrer Familie von 1942–1945 vor den Nazis verborgen hielt. Der Münzturm erhielt seinen Namen als die Franzosen 1672 einen grossen Teil Hollands besetzt hielten. Dort wurden die Münzen geprägt, die normalerweise in Utrecht geformt wurden. Nur zu schnell war diese eindrucksvolle Fahrt beendet und wir mussten wieder zum Mittagessen ins Hotel.

Nach der Mittagspause unternahmen wir einen Ausflug über Alkmaar zu dem gigantischen Abschlussdeich des Isselmeeres und zurück über Edam (bekannt durch den Edamer-Käse) wieder nach Amsterdam. Dieser Damm ist 30 km lang und benötigte eine Bauzeit von 12 Jahren (1920–1932). Ueberall weideten Kühe, Schafe und Pferde und die Wiesen waren nicht wie bei uns durch Zäune abgeteilt, sondern durch Wassergräben. Die typischen Windmühlen waren in kleiner und grosser Bauart zu sehen. Leider konnten wir die Insel Marken infolge einer Panne nicht besuchen.

Als wir in unserem Logis wieder ankamen machten wir uns frisch und schön, um per Car zu einem Spezialitäten-Restaurant geführt zu werden, wo wir uns ein grosses Abschiedsessen zu Gemüte führten. Um das herrliche Essen besser verdauen zu können, fuhren wir noch einmal bei Mond- und Lichterschein mit einem Boot durch die Grachten. Es wurden verschiedene Käsesorten und Wein serviert, und mit Gesang und Fröhlichkeit verflog auch diese Zeit gar schnell.

**5. Tag:** An diesem Tag wurde das Morgenessen erst auf 09.00 Uhr festgelegt. Der Rest des Morgens stand zur freien Verfügung. Wir schlenderten in die Stadt, denn wir wollten doch nicht ohne Souvenirs heimkehren. Nach dem letzten Mittagessen in Am-

sterdam verliessen wir etwas verspätet die imposante Stadt und fuhren über Utrecht-Arnhem-Emmerich auf der Autobahn dem Rhein entlang zu der Stadt der Messen und des Karnevals, Köln, unserem letzten Uebernachtungsort. Nur noch einen kurzen Abendbummel zum Dom und der Einkaufsstrasse machten wir, um dann, so unbeschreiblich schön das Gesehene war, doch von der Heimreise zu träumen.

**6. Tag:** Morgens um 08.00 Uhr fuhren wir ab nach Bonn, Koblenz und Mainz. Nur an diesen drei Orten führt eine Autobrücke über den Rhein, sonst muss die Fähre benützt werden. In Koblenz sahen wir den Zusammenfluss von Rhein und Mosel. In Boppard machten wir nochmals einen Halt. Bald hatten wir ein glattes Souvenirlädeli am Vater Rhein entdeckt und ich glaube mit den DM wurde nicht gespart. Weiter ging's durch den landschaftlich schönsten Teil des Rheinlandes, vorbei an sagenumwobenen Burgen und Schlössern, an schön angelegten Rebhängen, beim sagenreichen Loreley-Felsen nach der weltbekannten Universitätsstadt Heidelberg, zum Mittagessen. Weiter geht die Fahrt über Baden-Baden, Schwarzwaldhochstrasse, Freudenstadt zum letzten Halt unserer Reisetour nach Donaueschingen. Jedes konnte nach Lust und Laune seiner Gaumenfreude frönen. Da ein Car direkt ins Klettgau fuhr, nahmen wir Abschied voneinander.

Im Namen aller Beteiligten möchte ich den beiden Chauffeuren, den Herren Wanner, nochmals herzlich danken. Sie ermöglichten es durch ihr ausserordentlich gutes Fahren, dass wir die Sehenswürdigkeiten unbeschwert geniessen konnten. Jede Situation bewältigten sie zusammen mit unserem Reiseführer mit Bravour. lb

## Zürcherische landw. Maschinenberatung

Im Bericht der kant. Volkswirtschaftsdirektion für das Jahr 1971 wird mit Befriedigung festgestellt, dass die **Zentralstelle für landw. Maschinenberatung** an der Landw. Schule in Winterthur-Wülflingen bei der Anschaffung sowie für Einsatz und Unterhalt von