

**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:** 4

**Rubrik:** Mitteilungen des Zentralsekretariates = Communications du Secrétariat central

### **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:** 16.02.2026

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

pneus sind oft überlastet gewesen, wurden dabei sehr heiss, wobei die Leinwand sehr leiden musste. Das gleiche trifft zu, wenn solche Pneus im Gebrauch zu wenig gepumpt waren. In der Regel sieht man dem Pneu die durchgemachte Ueberanspruchung nicht einmal an. Nach der Vulkanisation hat man wieder einen schönen Pneu und glaubt, viel Geld gespart zu haben. Die bereits besprochenen Folgen reden dann aber oft eine andere Sprache.

Die landw. Pneus und vorab der grosse Traktorpneu (z.B. 11.25/24) müssen, jedoch was Ueberlastung und Ueberhitzung anbelangt, sehr wenig leiden. Am meisten beansprucht wird die äussere Lauffläche des Pneus. Der Gleitschutz oder das Stollenprofil erzeugt zur Hauptsache die so wichtige Adhäsion für den Traktorpneu. Ist dieses abgenützt, so ist ein solcher Pneu für landw. Zwecke fast unbrauchbar. Dabei ist aber die Leinwand (Plys) in der Regel (wenn beim Fahren vorsichtig vorgegangen worden ist) noch vollständig intakt. Somit kann eine Neugummierung in diesem Falle ohne Bedenken vorgenommen werden. Speziell heute, wo die Traktorpneus stark aufgeschlagen haben, wird eine Neugummierung gegenüber dem Neukauf eine grosse Ersparnis bringen.

Leider erhielten wir von den Pneuabriken die Antwort, dass sie z. Zeit nicht in der Lage seien, die Vulkanisierung der grossen Pneus durchzuführen. Die schweiz. Firmen sind gegenwärtig sehr beansprucht, auch fehlen die nötigen Formen. Vereinzelt bemühen sich jedoch kleinere Vulkanisierfirmen, auch die grossen Traktorpneus wieder mit einem starken Gleitschutz zu versehen, indem sie mit Teil-Formen der Pneus 40x8 vorgehen. Sobald jedoch ein starker Anfall von Traktorpneus 11.25/24 und grösserer vorhanden ist, werden sich diese Firmen, trotz der grossen Kosten, für die Anschaffung der benötigten Formen entschliessen.

*Um ein Bild über den derzeitigen Vorrat an abgelauteten Pneus zu erhalten, wäre eine Mitteilung an das Zentralsekretariat zu empfehlen, damit die nötigen Schritte unternommen werden könnten.*

Bei der Neugummierung von kleineren Pneus empfiehlt es sich, die Pneus im Innern zu zeichnen, damit man wieder die eigenen zurückerhält.

H. Beglinger.

#### Korrektur.

Unter dem Kapitel **Pneudimensionen bzw. Bezeichnungen** ist unter b), letzter Absatz, ein Druckfehler unterlaufen. Dort soll es heissen in Klammer (11,25 × 2,54 cm = 28,6 cm) und nicht = 88,6 cm.

## MITTEILUNGEN DES ZENTRALSEKRETARIATES COMMUNICATIONS DU SECRÉTARIAT CENTRAL

### Monatsrapport für Dezember 1939.

Neue Policen: 5.  
Total der registrierten Geschäftsvorfälle: 2207.  
Eingänge: 1081; Ausgänge: 1126.

**Mitglieder:** Neuzugänge im Dezember 1939: Sektion Luzern 1, Sektion Zürich 2, direktes Mitglied 1 (Freiburg).

**Petrolpreis.** Zur Orientierung unserer Mitglieder geben wir hiernach eine Zusammenstellung über die Bewegung des Petrolpreises im Jahre 1939.

1. Jan. 1939: Zisternenpreis franko Grenze unverzollt per % kg auf Fr. 12.40  
21. April 1939: Abschlag 50 Cts. per % kg auf Fr. 11.90  
25. Sept. 1939: Aufschlag um Fr. 1.50 auf Fr. 13.40  
1. Dez. 1939: Aufschlag um Fr. 4.90 auf Fr. 18.30

Hiezu kommt in erster Linie der Zuschlag für **Zoll**, Stempel und stat. Gebühr von total **Fr. 3.80 für Reverspetroleum**. Für **Industriepetrol** kommt ein **Mehrzoll** von **Fr. 15.75** dazu, so dass die Gesamtzollbelastung für dasselbe **Fr. 19.75** ausmacht.

Zu diesen Petrolpreisen franko verzollt Grenze kommen dann noch die durch die COSUMA im Einverständnis mit der Eidg. Preiskontrolle festgelegten Frachtzuschläge, die von 10 Cts. bis Fr. 2.50 pro 100 kg variieren, berechnet auf der Einfuhr über die Südgrenze und die Handelsmarge die auf durchschnittlich Fr. 6.— pro 100 kg für die Einzelfasspreise gestiegen ist. Es resultiert daraus, dass gegenwärtig Aargau und Basel, die lange Zeit stark frachtbegünstigt waren, heute die höchsten Petrolpreise haben.

**White Spirit.** Die Preisdifferenz dieses Brennstoffes gegenüber dem Petroleum hat sich wesentlich erhöht, nämlich von ursprünglich Fr. 1.— bis 1.50 erstmals auf einheitlich Fr. 2.50 ab 25. Sept. 1939 und dann erneut um Fr. 3.70 auf Fr. 6.20 ab 1. Dez. 1939. Trotzdem ist die Preisdifferenz gegenüber dem Benzin, das ab 25. Dezember 1939 bei Fassbezug auf Fr. 68.50 pro 100 kg aufgeschlagen hat, immer noch sehr beträchtlich.

**Oelpreise.** Leider sind wir heute noch nicht in der Lage, eine Zusammenstellung der Aufschläge auf den von unseren Verbandslieferanten vermittelten Qualitäten geben zu können. Wir werden dies so bald als möglich tun. In Zweifelsfällen oder wenn das Gefühl der Preisüberforderung besteht, wende man sich an das Zentralsekretariat, das gerne bereit ist, Differenzen abzuklären.

### Technischer Dienst

#### Kursbericht über den

**III. Traktorführerkurs in Meggen bei Luzern,**  
vom 7., resp. 11.—23. Dezember 1939.

Wenn der einzelne Traktorkäufer vom Monteur der Fabrik, von der er einen Traktor kauft, unterrichtet wird, so kann sich dieser auf die möglichst rasche Anlernung des Kunden beschränken, vor allem auf die Inbetriebsetzung und das Fahren. Eine nähere Beschreibung und Kenntnis des Motors wird nicht vermittelt. Seriöse Traktorfirmer holen dies anlässlich eines späteren Besuches nach, wenn einmal der Besitzer schon etwas mit der Maschine vertraut ist. Ein Traktorführerkurs hat aber nicht nur die Aufgabe, die Leute im Fahren auf einer einzigen Maschine auszubilden, sondern muss den Teilnehmern weitere Kenntnisse in Maschinenkunde, Mecha-

**Erneuerung** der Haftpflichtversicherungspolicen nicht vergessen!

nik, Unterhalt, Verkehrskennntnis und die Fahrtechnik auf verschiedenen Systemen beibringen. Die Erfahrungen der ersten Kurse haben gezeigt, dass es für den Kursteilnehmer, der noch nie vorher etwas mit Traktoren zu tun gehabt hat, überaus hemmend wirkt, wenn er von einem System auf das andere gesetzt wird. Die Handhabung des Motors ist immer wieder anders, speziell aber die Bedienung der Kupplung und die Schaltung des Getriebes. Was Wunder, wenn die Fahrtechnik in den ersten Kurstagen nicht richtig einsetzen konnte und die Fortschritte in der ersten Woche zurückblieben? Aus diesem Grunde sah sich der Kursleiter veranlasst, in der ersten Woche des Kurses III nur Fordsontraktoren zu Fahrübungen heranzuziehen, damit vorerst einmal dieses Gebiet gut erfasst wurde. Erst am Ende der ersten Woche sind dann weitere Maschinen zugezogen worden. Für das Manövrieren ist es zudem nicht von grösster Wichtigkeit, dass der Schüler beständig auf dem Traktor sitzt, sondern auch durch genaues Beobachten der Tätigkeit der anderen Teilnehmer die Fähigkeit erhält, von diesen begangene Fehler zu beurteilen. Es ist interessant, wie rasch einzelne dadurch sich selber, besonders im Rückwärtsfahren mit Anhängern in die Materie einfinden, während schlechte Beobachter oder solche, die sich keine Mühe geben, soviel sie auch auf dem Traktor üben, dies lange nicht erfassen.

Erstmals ist dem Kurs III für diejenigen Teilnehmer, die die kantonale Führerprüfung zur Erwerbung des Eidg. Traktorführerausweises bestehen wollten, ein Vorkurs von 3 Tagen eingeschaltet worden. Diese Zeit wurde benützt zu Übungen an den Kurstraktoren und zur Maschinenkenntnis. Dadurch wurde erreicht, dass beim eigentlichen Kursbeginn, mit den Strassenfahrten und den Übungen in der Stadt Luzern sofort begonnen werden konnte. Für diesen Vorkurs meldeten sich 15 Teilnehmer, wovon 14 eingerückt sind.

Die für einen Kurs von 14 bzw. 17 Tagen entstehenden Kosten verlangen einen relativ hohen Bestand an Kursteilnehmern. Dadurch muss von Anfang an ein sehr intensiver Kursbetrieb einsetzen. Ein solcher Kurs stellt deshalb sowohl an die Teilnehmer wie an das Kurspersonal grosse Ansprüche. So wurde täglich von morgens 7 Uhr bis abends 9, manchmal bis 10 Uhr mit Unterbruch der Verpflegungspausen, andauernd gearbeitet. Die Theorie wurde auf Morgen und Abend verlegt, damit zu den praktischen Übungen möglichst viel Zeit übrig blieb. Den Kurs von 14 Tagen besuchten 9 Mann, alles Landwirte, die keine Führerprüfung bestehen wollten, sich jedoch alle durch grossen Fleiss und guten Willen etwas zu lernen hervortaten. Der älteste Teilnehmer war 50 Jahre alt. Die hohe Teilnehmerzahl erfordert mit Rücksicht auf das grosse Unfallrisiko der Teilnehmer und die hohen Kosten der Kursmaschinen, dass ein straffer Kursbetrieb mit genauer Befolgung aller Anordnungen der Kursleitung eingehalten wird. Leider haben 2 Teilnehmer sich dieser Pflicht nicht unterordnen können oder wollen und haben daher den Kurs 4 Tage vor Schluss verlassen.

Neben dem Kursleiter waren noch 2 Fahrlehrer und ein Mechaniker tätig. In der Mechanik wurden 2 Traktoren total demoniert, revidiert und wieder montiert. Bei 3 Maschinen wurden Instandstellungsarbeiten ausgeführt. Auf dieses Gebiet wird grosser Wert gelegt, damit der Traktorführer jeden einzelnen Teil kennen lernt und sieht, welche Fehler beim Unterhalt gemacht worden sind und dadurch befähigt wird auftretende Fehler und Mängel rechtzeitig zu erkennen und zu beheben.

Die zweite Kurswoche wurde fast ausschliesslich zu praktischen Arbeiten benützt. In kleinen Gruppen wurden folgende Arbeiten ausgeführt: Abfuhr von Streustrakten aus sehr nassem Streueried. Hier hat der Cletrac-Traktor seine Vorteile bei solchen Arbeiten gegenüber dem Radtraktor aufs beste gezeigt. Weiter arbeiteten bei Holzabfuhr aus dem Walde, Mistführen auf steilen Strassen und Pflügen Fordsontraktoren, Grunder, Hürlmann und Bulldogg. Zu Demonstrationen sind noch erschienen 2mal ein Veveydiesel und ein Bühlertraktor eines Landwirts in Meggen. Ein Hürlmann-Besitzer hat

mehrere Male aktiv mit seinem Traktor am Kurs mitgeholfen, indem er seinen Traktor zur Verfügung stellte und dabei Hilfsinstruktor für die Kursteilnehmer war. Ebenso stellte dieser in verdankenswerter Weise seine Anhänger zur Verfügung. Einen grossen Dienst hat uns die Firma Stirnimann in Neuenkirch erwiesen durch Stellung eines Industrietraktors für die Stadtübungen und die anschliessenden Prüfungen. Da die Traktorfürfirmen gegenwärtig mit Aufträgen überlastet sind, wurden durchwegs Traktoren verwendet, die bereits bei Landwirten stehen. Allen diesen unseren besten Dank, besonders auch den Firmen der Traktoren Vevey-Diesel, Matra und Grunder und deren Vertretern.

Der Kurs nahm einen guten Verlauf, ohne Unfälle und grosse Havarien an den Maschinen. Dass auch der Erfolg ein guter war, bezeugt, dass von den 11 Kursteilnehmern, die sich zur Prüfung stellten alle 11 den Eidg. Führerausweis erhielten. Bei dieser Gelegenheit muss erwähnt werden, wie sehr verschieden in den einzelnen Kantonen die Prüfung abgenommen wird. In Bern wurde ohne Anhänger gefahren, aber auf die Beherrschung des Traktors (sog. Stecklifahren) und im Stadtverkehr das grösste Gewicht gelegt. Im Thurgau wurde das Hauptgewicht auf genaues Anfahren an Ziel (Rampe) gelegt. In Luzern musste mit dem Anhänger manövriert werden, mit Rückwärtseinfahren auf abfallender Strasse, in kleinen Seitenweg. Fahren im Verkehr und neben der Prüfung auf Verkehrskennntnis, wurden die Teilnehmer zudem noch auf die Kenntnisse des ganzen Traktors geprüft. Dass trotzdem alle 11 Mann mit Erfolg abgeschnitten haben, ist eine grosse Genugtuung für das ganze Kurspersonal. Ein gemütlicher Schlussabend, verbunden mit der Abrollung einiger Filme, zu welchem auch der Präsident des STV. und der Kant. Automobilexperte erschienen waren, bildete einen schönen Abschluss.

Der letzte Tag diente der gründlichen Reinigung und Unterhaltspflege aller Maschinen, worauf dann die Kursteilnehmer alle Maschinen selbst an ihre Bestimmungs-orte brachten.

Der Kursleiter: H. Beglinger.

**Kurswesen.** Auf Grund der derzeitigen Anmeldungen sind für den Monat Januar 1940 vorläufig folgende Daten für die Durchführung der Einführungs-Führerkurse A festgesetzt worden:

Mittwoch, 3. Jan. bis Freitag, 5. Jan. Kt. Schaffhausen  
Mittwoch, 10. Jan. bis Freitag, 12. Jan. Kt. Zürich  
Montag, 15. bis Mittwoch, 17. Jan., Kt. Zürich (Strickhof)  
Donnerstag, 18. bis Samstag, 20. Jan. Kt. Luzern.  
Donnerstag, 25. bis Samstag 27. Jan. Kt. Bern.  
Mittwoch, 31. Jan. bis Freitag, 2. Febr. Kt. St. Gallen.

Ferner liegen Anmeldungen vor aus den Kantonen Aargau, Appenzell, Basel, Freiburg, Solothurn und Zug, so dass aller Voraussicht nach auch noch der Monat Februar mit Kursen belegt sein wird, namentlich auch deshalb, weil in verschiedenen Kantonen die Anmeldungen nach erfolgter Publikation der definitiven Durchführung so zahlreich einlaufen, dass die Kurse zweimal durchgeführt werden müssen.

Immerhin ist zu bemerken, dass die Kurse mit Rücksicht auf die relativ sehr hohen Kosten jeweils mit mindestens 20 Teilnehmern besetzt sein sollten. Bei ungenügender Anmeldung muss sich die Leitung des Technischen Dienstes vorbehalten, den Kurs entweder zu verschieben oder mit demjenigen in einem andern Kanton zusammenzulegen.

Unsere Sektionsgeschäftsführer würden sich freuen, aus den Reihen unserer Mitglieder noch recht viele Anmeldungen entgegennehmen zu können.

Kursprogramme A können von den Geschäftsführern der Sektionen oder durch das Zentralsekretariat jederzeit bezogen werden.

Wir benützen diesen Anlass gerne, den Redaktionen der landw. Fachzeitungen für ihre wertvolle Unterstützung und Mitarbeit, die sie uns im Hinblick auf den gemeinnützigen Zweck und die kriegswirtschaftliche Bedeutung dieser Kurse stets haben angedeihen lassen, bestens zu danken.

A. S.-r.

**Der Armeestab** sucht 7 gute luftbereifte Traktoren mit ebenfalls luftbereiften Anhängern. Freiwillige Anmeldungen zur Stellung solcher Aggregate können entweder direkt an den Armeestab, Gruppe Transportdienst, oder an uns gerichtet werden.

# Vorzügliche Traktor-Brennstoffe

Benzin  
Petrol la  
White Spirit  
Diesel-Gasöl

Erstklassige

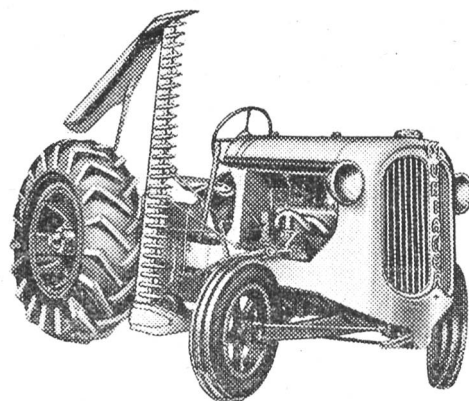
## Auto- u. Traktoren-Öle und Fette

liefert vorteilhaft

**Sylvester Schaffhauser, Mineralöle**

Telephon 8.53.33 Gossau (St. Gallen)

## Der neuste „MURIANER“ landwirtschaftl. Traktor



ist technisch vollkommen und praktisch konstruiert; kleinster Rank. Dem rassigen starken Motor steht das richtige Gesamtgewicht des Traktors von ca. 1800 kg gegenüber. Bei grösster Leistung sehr sparsam im Betrieb. Mähapparat mit vollautomatischer Auskupplung, Einzelradabbremse und viele andere Vorteile. Zweckmässige Luftbereifung, Anlasser, Licht etc. Einfach, solid und schön. SA 9120 A

**Vorteilhafter Preis!**

Verlangen Sie ausführl. Angebot und Vorführung!  
„Murianer“ Traktorenfabrik Muri (Aarg.)

**Peter**

### Fordson-Radausrüstungen

mit Niederdruck-Pneubereifungen  
bewähren sich sehr gut.

#### Vorteile:

Einfache und robuste Konstruktion,  
einfache Montage und Demontage der  
Räder und Pneus (ohne Werkzeug),  
günstige Betriebsgewichte für jeden Lei-  
stungsanspruch.

Verlangen Sie bei Bedarf hierfür und auch für  
Umbauten Offerte von der

**Konrad Peter A.-G., Liestal**

Tel. 7.26.06

SA 5:01 Li.

Zu verkaufen

### 1 Fordmotor

Mod. T mit Petrolver-  
gaser, Anlasser und  
Lichtmaschine, zwei  
Bührer - Doppelräder.

Adresse zu vernehmen unt.  
SA 3271 Lz. b. **Schweizer-  
Annoncen A.-G., Luzern**  
Tel. 2.12.54

Zu kaufen gesucht  
ein mittelschwerer

### Traktoren-Anhänger

Offerten mit SA 3267 Lz  
Preisangeboten an  
**Alois Niederberger,**  
Holzhof, Neuenkirch  
Tel. 3.51.75 Rothenburg



### Roues Pneumatiques

avec roulement à billes. Modèles  
exclusifs, belle forme, en toutes  
grandeurs. Prix courant P-R. -24  
**Fritz Bögli-von Aesch, Langenthal - T**

Bei schriftlichen Anfragen Porto  
für Rückantwort beifügen



## Machines, outils,

engrenages blessent et mutilent  
Tout accident entraîne des frais  
Assurez-vous avant votre accident

**ASSURANCE MUTUELLE  
VAUDOISE, LAUSANNE**

Répartition annuelle des bénéfices



## PALLAS

und alle Reifen billig  
**Pneumatikhaus A.-G.  
Luzern**  
SA 433 Lz  
Obergrund 26 Telephon 2 34 44

Unsere werten Kunden und allen  
Inserat-Lesern wünschen wir ein

*gesegnetes neues Jahr!*

**Schweizer-Annoncen A.G., Luzern**  
Inseratenannahme für alle Zeitungen

Für Gelegenheits-Inserate wie

### Traktor zu verkaufen

oder zu kaufen, zu vertauschen gesucht etc.  
eignet sich die neue Zeitschrift „DER TRAK-  
TOR“ ganz besonders gut. Inserate sind zu  
richten an **Schweizer Annoncen AG. Luzern**