

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: 6

Artikel: Neue Ordnung der Zölle für flüssige Treibstoffe zu landw. Arbeiten

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1048828>

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: 15.02.2026

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

Neue Ordnung der Zölle für flüssige Treibstoffe zu landw. Arbeiten

Die Abschaffung der Zollermässigung für flüssige Treibstoffe, die zu landw. Arbeiten verwendet werden, auf den 1.3.1947, hat die Gemüter der Traktorbesitzer im ganzen Land arg in Wallung gebracht. Die Entrüstung über diese unverständliche Massnahme hat sich in Zeitungsartikeln, in Resolutionen und schliesslich in Interpellationen in den eidg. Räten Luft gemacht.

Wir wollen mit Dankbarkeit anerkennen, dass die eidg. Oberzolldirektion, nachdem sie den Ernst der Situation einmal erkannt hat, in den geführten Verhandlungen viel Verständnis für die Landwirtschaft bewies. So ist mit einem **Bundesratsbeschluss vom 6. Mai 1947** die Oberzolldirektion ermächtigt worden, für landw. Arbeiten — wie früher — mit **Fr. 3.—** je 100 kg verzollte Surrogate, d. h. **Petrol und White Spirit** zur Verfügung zu stellen. Dieser Beschluss tritt rückwirkend auf den 1. März in Kraft. Zuviel bezahlte Beträge werden rückerstattet.

Weniger durchschlagend war unser Erfolg auf den Rückständen von Erdöl, d. h. beim **Dieselöl**. Bei diesem muss künftig der gleiche Zoll wie für die Strassenfahrzeuge, nämlich **Fr. 16.—** je 100 kg bezahlt werden. Davon werden aber, soweit die Ware für landw. Arbeiten verbraucht worden ist, die **Fr. 10.— Zollzuschlag rückerstattet**. Wir setzen uns dafür ein, dass das Rückerstattungsverfahren mit möglichst wenig Schreibereien belastet wird.

Wir freuen uns über diese Erfolge und danken dem Bundesrat und vor allem der Oberzolldirektion für das Verständnis, das wir dort gefunden haben.

* * *

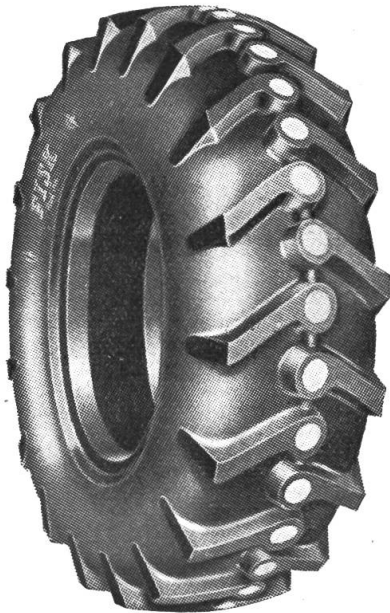
Eine Seite des ganzen Problems ist freilich noch nicht befriedigend erledigt, nämlich die **Ausgleichsgebühr für die Werke Ems und Lonza**. Auf der heute gültigen Lösung wird der Traktortreibstoff mit Zoll und Gebühren im Gesamtbetrag von **Fr. 3.60** je 100 kg belastet. Auf dem Dieselöl werden nach Abzug der vorgesehenen Rückerstattung erhoben:

Zoll	Fr. 6.—
Tarazuschlag	Fr. —.90
Diverse Gebühren ca.	Fr. —.15
Ausgleichsgebühr für Ems und Lonza	Fr. 17.—
Total ca.	<u>Fr. 24.05</u> je 100 kg.

Es bezahlt also der Besitzer eines Vergaser-Motors je 100 kg Treibstoff annähernd 7mal weniger Abgaben als der Besitzer des Diesel-Motors. Dieser Unterschied ist in keiner Weise gerechtfertigt und für die Landwirtschaft nicht tragbar.

Wenn von gewisser Seite eingewendet wird, der Diesel-Traktor brauche nur $\frac{3}{5}$ soviel Treibstoff wie der Vergaser-Motor und der Dieseltraktor-Besitzer könne deshalb die erhöhte Belastung tragen, so ist das nicht richtig.

Der Unterschied im Aufwand für Betriebsmittel bei den beiden Motorarten



FISK

Multi-Grip Traktoren-Reifen

13 × 24 (11,25 × 24)

— sofort lieferbar —

bieten Ihnen folgende **Vorteile:**

1. Profil von **grösster Zugkraft in Ackerboden und Baugelände.**
2. Die Anordnung der konisch auslaufenden Barren bewirkt rascheste Selbstreinigung und vermeidet verstopfte Profilflächen.
3. **Kein «Hüpfen» und «Schlagen» mehr** bei Verwendung von FISK-Traktoren-Reifen.
38,52 % Profiloberfläche verleihen dem Fahrzeug einen aussergewöhnlich ruhigen Gang, daher grösste Schonung von Fahrer und Maschine.
4. FISK-Traktorenreifen sind mit einem chemischen Schutzmittel gegen Witterungs- und schädliche Einflüsse durch ätzende Stoffe wie Jauche, etc. geschützt. **Längere Lebensdauer der Pneus!**
5. FISK-Traktorenreifen sind aus erstklassigem Gummi und der Unterbau aus Leinwand bester Qualität hergestellt. Seit über 40 Jahren steht FISK an der Spitze der auserwählten Klasse guter Reifen.

Montieren auch Sie bei Bedarf die amerikanischen FISK Multi-Grip Traktorenpneus Sie werden davon begeistert sein!

FISK PNEU-IMPORT A.-G. ZÜRICH

Schaffhauserstr. 30 Telefon (051) 26 66 36

Generalvertretung für die Schweiz der FISK TIRE CO. in NEW YORK (USA)

ist nun so gering geworden, dass die erhöhten Kosten des Diesels für Anschaffung und Reparaturen nicht mehr gedeckt werden.

Das bringt **unsere Traktorindustrie**, die sich nach dem Jahre 1932 auf Empfehlung der eidg. Oberzolldirektion auf den Dieselmotor umgestellt hat, in eine recht unerfreuliche Situation. Sie wird nicht mehr in der Lage sein, die Konkurrenz der importierten, mit Vergasermotoren ausgerüsteten Traktoren auszuhalten. Das zurückgehen auf den Vergasermotor vermag ihr keine günstigeren Zukunftsaussichten als der Diesel zu gewähren, da diese Umstellung eine sehr kostspielige Sache ist.

Es muss irgend ein Weg gefunden werden, die gerügte ungleiche Behandlung aufzuheben. Das Nächstliegende ist es, das dadurch zu erreichen, dass der Bundesrat **das Versprechen einlöst, das Bundesrat Nobs** auf die Interpellation Troillet hin abgegeben hat. Er hat nämlich in Aussicht gestellt, dass die Ausgleichsgebühr für Ems und Lonza auf dem in der Landwirtschaft verwendeten Dieselöl nicht mehr erhoben werde.

Einen alten Wunsch haben wir für einmal noch zurückstellen müssen, nämlich das Begehren, es sei für die Landwirtschaft ein **verbilligtes Benzin** zur Verfügung zu stellen. Das verbilligte Benzin würde es ermöglichen, die Petrolmotoren auf Benzin umzustellen und dadurch die Leistung dieser Motoren zu erhöhen, den Treibstoffverbrauch zu vermindern und den Verschleiss in den Motoren und damit die Reparaturkosten herabzusetzen. Der Bundesratsbeschluss vom 6.5.1947 ist auf Ende 1948 befristet und es ist in Aussicht gestellt, auf jenen Zeitpunkt eine Ordnung in Kraft zu setzen, die dem Landwirt durch die Bereitstellung eines verbilligten Benzins eine weitere Rationalisierung seines Betriebes ermöglicht.

I.

Die Klopffestigkeit des Benzins

von A. Besmer, Maschinen-Ing. E. T. H., Glattbrugg.

Im Zusammenhang mit einer Mitteilung, dass ab 1. Mai 1947 Reinbenzin mit Zusatz von «Blei-Tetra-Aethyl» zur Erhöhung der Klopffestigkeit zur Verfügung steht, erscheint es nicht abwegig, einige einfache Erklärungen zu diesem Thema zu geben.

Die Entwicklungstendenz im Benzinmotorenbau (Ottomotor) geht schon seit seinen Anfangsstadium dahin, mit möglichst kleinem Treibstoffverbrauch eine maximale Leistung herauszuholen. Nebst anderen, vielseitigen Verbesserungen (z. B. Ausgestaltung des Explosionsraumes, Erhöhung der Drehzahl usw.) wurde auch versucht, die Verdichtung zu erhöhen, d. h. man verkleinerte den Raum, der oberhalb des Kolbens in oberer Totpunktlage noch verbleibt, also den eigentlichen Explosionsraum. Dabei stellte es sich nun heraus, dass bei immer stärker werdender Verdichtung ein eigentümliches «Klopfen» auftrat, welches sich ganz allgemein schädlich auswirkte. Dieses Klopfen wurde als leichtes «Klingeln» bis zu harten, metallischen Schlägen festgestellt. Dabei waren alle