

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: 2

Artikel: Die Ackerbaukolonne : Frankreich Süd-Ost 1945/46

Autor: Greyerz, Ulrich von

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1048808>

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>

nahme doch 20 Traktorbesitzer, welche wiederum teilweise ihre Maschinen zur Verfügung stellten. Zweck und Ziel dieses Kurses war nicht — wie dies übrigens irrtümlicherweise von einem anwesenden Vertreter einer angesehenen Traktorfabrik behauptet wurde — die Traktorführer und Traktorbesitzer zu Mechanikern auszubilden, damit diese ihre vorkommenden Reparaturen künftig selber ausführen könnten. Nein, man will vielmehr erreichen, dass sich die Kursteilnehmer mit den Funktionen und den einzelnen Bestandteilen ihrer Maschine vertraut machen können, um bei eventl. auftretenden Störungen sofort festzustellen, wo der Fehler liegt. In verdankenswerter Weise haben sich auch Fachleute der verschiedenen Traktorfabriken zur Verfügung gestellt, welche die Kursteilnehmer mit den betr. Maschinen näher vertraut machten. Es ist schade, dass sich die betr. Firmen nicht dazu entschliessen konnten, die Fachleute für die Dauer des ganzen Kurses zur Verfügung zu stellen. Immerhin sei den betr. Traktorfabriken und offiziellen Fabrikvertretungen hier der verbindlichste Dank ausgesprochen.

Der Berichterstatter konnte auch anlässlich dieses Kurses wieder feststellen, dass sich die Kursbesucher eifrig darum bemühten, ihr Wissen und Können auf dem Gebiete der motorischen Zugkraft zu erweitern und aufzufrischen.

Wiederum verstand es Herr Kursleiter Martin, in den zur Verfügung stehenden 3 Tagen den Besuchern des Kurses das zu bieten und beizubringen, was jeder Traktorbesitzer und Traktorführer von seiner Maschine wissen sollte.

Zum Schlusse meines Berichtes möchte ich nicht unterlassen, auch der Abteilung für Landwirtschaft in Bern, welche solchen Kursen grosses Interesse entgegenbringt, für die Mit-hilfe bei der Organisation den wärmsten Dank auszusprechen. Es ist erfreulich festzustellen, dass sich die oberste Instanz unserer Landwirtschaftsbehörde für derartige Kurse und ähnliche Veranstaltungen interessiert, welche sicherlich nur im Interesse der Förderung der beruflichen Kenntnisse unserer heranwachsenden jungen Bauernsöhne liegen.

Erwin Fricker, Geschäftsführer.

FEUILLETON

Die Ackerbaukolonne

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

Der Zweck der Aktion

Das der Schweiz im Südwesten benachbarte Gebiet Frankreichs, die Region Rhône-Alpes, zeichnete sich während der Besetzungszeit durch seine Resistance aus. Tatsächlich eignet sich dieses Gebiet ausgezeichnet für Maquisaktionen: die Haute-Savoie, Savoyen — speziell das Gebiet der Maurienne, sowie die Dauphinée im Departement Isère eignen sich durch ihren alpin-montanen Charakter vorzüglich als Schlupfwinkel für Freiheitskämpfer.

Das Vercorsgebiet, das eine natürliche Festung darstellt, ist in Frankreich berühmt als Geburtsstätte des Widerstandes — dem Maquis. Vom Vercors aus wurden von der Resistance die grossen Nachschub- und Verkehrsverbindungen im Rhonetal, der Isère, sowie der Route Napoleon und der Dauphinée durch Ausfälle, Sabotageaktionen, durch Ueberfälle auf Transporte beeinträchtigt und zeitenweise blockiert.

Natürlich trafen die Besetzungstruppen ihre Gegenmassnahmen, die sich nicht nur auf die Bekämpfung der «franc tireurs» und «terroristes» beschränkten, sondern Höfe, Weiler und Dörfer wurden in Vergeltungsaktionen geplündert und gebrandschatzt, die Bewohner der betroffenen Gegenden wurden erschossen oder deportiert. Hinzu kam die Konzeption der Besetzungspolitik, die zu Deportationen der Arbeitstauglichen, zur Wegnahme von Vieh und Zugkräften, von Maschinen, Geräten, Möbeln, Kleidern und Lebensmitteln führte.

Es ist natürlich, dass die Gebiete, die sich durch hartnäckigen Widerstand, sei es nur in passivem, sei es — und wie hier besonders — in aktivem Widerstand des Maquis auszeichneten, besonders harten Gegenmassnahmen der Besetzungsmacht ausgesetzt waren.

Die Region Rhône-Alpes kann nicht als eigentliches Kriegsgebiet betrachtet werden; Kriegshandlungen vollzogen sich nur im Rhonetal anlässlich des Rückzuges der Deutschen im Spätsommer 1944 vom Midi her Richtung Burgunderpforte. Das betroffene Gebiet wurde von den Kriegshandlungen mehr nur gestreift. Die Kriegsfurie wälzte sich als Folge des einseitigen Kräfteverhältnisses relativ rasch das Rhonetal hinauf, und nur einzelne strategische Plätze wie Livron, Loriol, Fiancey, St-Vallier, Givors, Venissieux und Lyon wurden grösseren Zerstörungen ausgesetzt, sei es durch Sprengung von der sich zurückziehenden Armee, sei es durch Bombardierung des verfolgenden Angreifers. Kriegsschäden solcher Art sind indessen in kleinerem Ausmass im ganzen Gebiet zu finden, doch können sie niemals mit solchen der eigentlichen Frontgebiete verglichen werden.

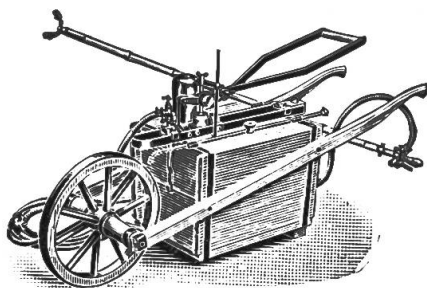
Trotzdem litt das betroffene Gebiet schwer unter den verflochtenen Zeiten: eine der fruchtbarsten Gegenden Frankreichs musste am Ende des Krieges als Versorgungsgebiet ausfallen, da die vorausgegangene Besetzung das Land der Zugkräfte, Maschinen, Geräte und z. T. der notwendigen Immobilien entblösste. Die fruchtbaren Wein- und Weizengebiete der Drôme, der Isère, in den Departementen Rhône und Ain, sowie die durch Vergeltungsaktionen schwer mitgenommenen Gegenden der Maurienne und Vercors, sahen sich ausser Stande, ihre Normalproduktion aufzunehmen.

Die Schweizerversende bewilligte einen Kredit zum Einsatz einer Ackerbaukolonne in diesem Gebiet. Der Initiant und Aktionsleiter, Hr. W. Keller, liess durch die Unternehmerfirma Latrak A.-G., Dübendorf, 10 Traktoren mit Pflügen, Eggen, Mähbalken und 6 Anhängern ausrüsten.

Diese Traktoren sollten auf die der Hilfe am meisten angewiesenen Gegenden der Region Rhône-Alpes aufgeteilt in intensiver Arbeit einen tatkräftigen Beitrag zur Wiederaufnahme der Produktion leisten. Jeder Traktor war mit 2 Chauffeuren belegt, die in Ablösung einen Normaleinsatz von 2 mal 8 Stunden täglich auszuführen hatten.

Die Organisation der Kolonne

Die Schweizerversende führte die landwirtschaftliche Hilfsaktion in Frankreich nicht in eigener Regie durch, sondern beauftragte hiezu die Unternehmerfirma Latrak A.-G., Dübendorf. Die eigene Regie kam für die Schweizerversende nicht in Frage, da hiezu ein zuverlässiges Fachpersonal, grössere Mittel und Erfahrung in der diesbezüglichen Geschäftsführung notwendig sind. Die vorgesehene Aktion war zudem Neuland auf dem Sektor Hilfsaktionen und es war zu Beginn eine provisorische Dauer von 6 Wochen vorgesehen, die für den Fall, dass die Aktion nicht hätte im Sinn und Charakter einer Hilfe durchgeführt werden können, zum früh- und vorzeitigen Abbruch die Möglichkeit offen liess.



Baum-, Getreide-, Kartoffel-, Reben- und Weisselspritzen

für Hand- und Motorbetrieb

Fortuna, Planta und Bimoto

Zum Desinfizieren u. Weisseln von Ställen
sehr geeignet. Prospekte gratis!

Birchmeier & Cie. Spritzenfabrik Künten-Aargau

Die Traktorarbeit wurde daher im Werkvertrag für die Schweizerspende durchgeführt, und diesem Verhältnis musste auch die Kolonnenorganisation dienen.

Von seiten der Schweizerspende befassten sich der Kolonnenleiter sowie ein Buchhalter, dem die Büroadministration unterstand, direkt mit dem Kolonneneinsatz.

Die Aufgabe des Kolonnenleiters bestand:

1. in der Kontrolle der Traktoreinsätze, der geleisteten Arbeit, die Ueberwachung im Sinne der Verhütung einer missbräuchlichen Verwendung und Zuteilung an nicht spendeberechtigte Nutzniesser.
2. in der Visierung der Arbeitsrapporte, die zugleich als Kontrolle für die Traktoreinsätze diente.
3. im Verkehr mit Behörden und Privaten zur Erledigung aller Unterkunfts- und Verpflegungsfragen, der Brenn- und Schmierstoffbeschaffung, der Bereinigung von Vorkommnissen, die den Erfolg der Hilfsaktion hätten beeinträchtigen können.
4. in Vertretung des Aktionsleiters die Organisation des örtlichen Einsatzes und die Bestimmung der zeitlichen Arbeitsorganisation der Traktorequipen.

Es lag auf der Hand, dass dieses umfangreiche Pensum nur unter Mitwirkung einer gutgeführten zentralen Administration erledigt werden konnte. Diese Aufgabe wurde dem Buchhalter übertragen, der das Rechnungswesen der Kolonne, die Administration, die Ausarbeitung und Registrierung der Arbeitsrapporte, die als Grundlage der Verrechnung zwischen Schweizerspende und Unternehmerfirma dienten, sowie deren Verwertung zu statistischen Angaben auszuführen hatte.

Die Latrak A.-G. lieferte die Traktoren mit zugehörigen Maschinen, Werkzeugen, Ersatzteilen, die Chauffeure sowie die Chefmechaniker. In den Tagen vor Pfingsten 1945 wurde die Kolonne in Dübendorf zusammengestellt. In emsiger Arbeit wurde ein Traktor nach dem andern ausgerüstet, die Anhänger bereitgestellt und das Inventar der Werkzeugkisten vervollständigt. Jede Traktorequipe bekam eine Werkzeugkiste, um leichtere Reparaturen selbst ausführen zu können. Für schwerere Reparaturen stand der Chefmechaniker zur Verfügung, der sein Material im Reparaturwagen — der zugleich als Ersatzteillager und -magazin diente, mitführte.

Am Pfingstsamstag 1945 fuhr die überall bestaunte und bewunderte Traktorenkolonne, mit Schweizer- und Franzosenfarben bewimpelt, durch Genf an die Grenze und rollte noch am selben Tag nach Annecy bzw. Bellegarde. In den folgenden Tagen wurden die Einsatzplätze bezogen und die Fühlung mit den zuständigen Behörden aufgenommen. Die Hilfe wurde von seiten der Schweizerspende unter Bedingung an die Nutzniesser gewährt, dass diese für die Kosten der Brenn- und Schmierstoffe, der Verpflegung und Unterkunft der Kolonnenteilnehmer aufkommen mussten. Generell war die Unterstützung von seiten der franz. Behörden in einem viel grössern Rahmen vorgesehen, als dies dann effektiv der Fall war. Sondierungen und diesbezügliche Besprechungen mit den Departements- und Regionalbehörden gaben den tatsächlichen Aufschluss über die Aenderungen, die die Kolonnenorganisation treffen musste. Es stellte sich heraus, dass weder die eine noch die andere Behörde über Kredite oder Hilfskräfte verfügte, die zur Erledigung der von französischer Seite zugemuteten Fragen hätten verwendet werden können.

Die vom Krieg her desorganisierten öffentlichen Einrichtungen zwangen die Kolonnenleitung schon vom Beginn der Aktion an zur Auseinandersetzung mit in der Schweiz nie vorgesehenen Schwierigkeiten und Problemen: das wichtigste davon bestand in der Verbindung zwischen den einzelnen Traktorequipen. Diese arbeiteten in 6 verschiedenen Departementen, so dass die Entfernungen der Arbeitsplätze untereinander vielfach über 100 km betrugen. Die öffentlichen Verkehrseinrichtungen funktionierten nur unvollkommen. Telegraphische Nachrichten von Traktorequipen an die Kolonnenleitung erforderten nicht nur Tage, in einzelnen Fällen Wochen. Telephonische Verbindung war Sache einer Geduldsprobe, die im besten Fall mit einigen Stunden Wartezeit noch gnädig ablief. Die Eisenbahn war das vom Publikum belagerte und ständig überfüllte Verkehrsmittel, dessen Benutzung von der Beschaffung einer Reihe behördlicher und administrativer Bewilligungen, sowie vielfach einem mehrstündigen Anstehen abhing. Ähnlich waren die

Verhältnisse bei der Post. Poststücke optimistischer Angehöriger erreichten die Kolonnenmitglieder nach tage- bis wochenlanger Irrfahrt, wobei vielfach der Inhalt bis auf einige vom Schwarz- oder übrigen Handel wenig begehrte Artikel dezimiert war.

Verbindung und Nachschub fiel daher ausschliesslich der Kolonnenorganisation zu, und wurde praktisch vom motorisierten Chefmechaniker und vom Kolonnenleiter ausgeführt.

Unter solchen Umständen konnte das ganze Spielwerk einer Ackerbaukolonne vom vorliegenden Umfang und Ausdehnung nur durch aussergewöhnliche, vielfach improvisierte Massnahmen in Gang gehalten werden. Guter Wille und Phantasie der einzelnen Teilnehmer waren dabei unerlässlich. Diese mussten zur Ueberwindung von Entbehrungen vielgestaltigster Art, sei es in Unterkunft, Verpflegung, sei es in der Beschaffung von mangelnden Reparatur- oder sonstigen Betriebsmitteln, sowie in Transportmöglichkeiten dienen. Autostop war z. B. ein Beförderungsmittel, das der Kolonnenleiter nicht verschmähen durfte, wollte er der Schwierigkeiten, die besonders im Anfang der Kolonnentätigkeit den Erfolg der Aktion in Frage zu stellen drohten, Herr werden. Ruhe, Schlaf und geordnete Verpflegung waren Begriffe, mit welchen die Kolonnenmitglieder auf Kriegsfuss stehen mussten.

Es entwickelte sich ein wertvolles Glied in der Kolonnenorganisation: die Stützpunkte. Sie waren inoffizielle, aber von allen Beteiligten bekannte Meldeachsen, was bei den in Frankreich noch bis in die heutige Zeit erschwerten Bahn-, Telefon- und Telegraphenverbindung besonders vorteilhaft ist. Solche Stützpunkte hatten wir in Grenoble, beim Verwalter des Militärstadions, Mr. Jaquillard in Saillans (Drôme); in Pont de Manne en Royan; in Lyon; in Le Creusot; und in Valleiry (Hte. Savoie). Mr. Jaquillard z. B., der sich für das Gelingen der Hilfsaktion ein namhaftes Verdienst erworben hat, stand den Kolonnenmitgliedern jederzeit mit Rat und Tat zur Verfügung; er war mit seiner Familie der allzeit bereite Gastgeber, und die Chauffeure wie Mechaniker als auch die Kolonnenleitung informierten ständig über den jeweiligen Aufenthalt oder irgendwelche Vorkommnisse. Besonders wertvoll war die Hilfe von Hrn. Jaquillard, wenn zu Unzeiten irgendwelches Material, Brennstoff oder dringende Reparaturmöglichkeiten zu beschaffen waren; hier kam jeweilen der grosse und gute Bekanntenkreis von Mr. Jaquillard zu Hilfe. (Fortsetzung folgt.)

"WIDO"

✚ Nr. 241 837

heisst die **Traktoregge**
für alle Vierradtraktoren.
Mit den Zusatzgeräten aus-
gerüstet ist sie als Acker-
baukombination die

leistungsfähigste Ackerbaumaschine

der Gegenwart. - (Prima
Zeugnisse). Prospekte und
Auskunft durch:

E. Widmer-Christen

Oberentfelden Tel. (064) 3 74 84

DUROL GERM OIL

Traktoren-Oele

Traktoren-Treibstoffe

H. R. Koller & Cie.
Winterthur