

**Zeitschrift:** Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift

**Herausgeber:** Schweizerischer Verband für Landtechnik

**Band:** 18 (1956)

**Heft:** 2

**Rubrik:** Verbandsmitteilungen

#### **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:** 14.01.2026

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

## Tätigkeitsbericht

des Schweizerischen Traktorverbandes, für die Zeit vom 1. Juli 1954 bis zum 30. Juni 1955.

2. Teil (1. Teil s. Nr. 1/56)

### 3. Das Verhältnis der Sektionen zum Zentralverband

blieb ein überaus erfreuliches. Jeder Sektionsvorstand ist nach wie vor vom besten Willen zur erspriesslichen Zusammenarbeit beseelt. Dieser positiven Einstellung hat der Zentralverband vor allem das erfolgreiche Wirken und den Aufstieg der letzten Jahre zu verdanken. Die leitenden Organe des Zentralverbandes, die sich bekanntlich aus Sektionsvertetern zusammensetzen, wissen, dass die schweizerische Organisation beim heutigen Stand der Motorisierung ohne Sektionen nicht bestehen könnte. Die Sektionsvorstände ihrerseits sind sich bewusst, dass gesamtschweizerisch zahlreiche Aufgaben zu bewältigen sind, was nur eine Dachorganisation besorgen kann. Die verantwortlichen Organe des Zentralverbandes wachen darüber, dass das Zentralsekretariat nicht unnötig «aufgebauscht» wird. Das dürfte besonders dadurch zum Ausdruck kommen, dass der Personalbestand seit 1943 gleich geblieben ist, obwohl der Mitgliederbestand inzwischen um mehr als das Vierfache zugenommen hat.

Nach der bereits erwähnten Rückkehr des Traktorverbandes Waadt sind dem Zentralverband nunmehr 18 Sektionen angeschlossen.

### 4. Die Veranstaltungen des Zentralverbandes

Im Dezember 1954 und im Januar 1955 wurden folgende **Instruktionskurse** durchgeführt:

9.—11.12.1954, dreitägiger Instruktionskurs über den täglichen und periodischen Traktorunterhalt.

14.—18.12.1954, fünftägiger Instruktionskurs über den jährlichen Traktorunterhalt.

6.—8. 1.1955, Instruktionskurs in französischer Sprache über den täglichen, periodischen und jährlichen Traktorunterhalt.

Die beiden ersten Kurse fanden in der Garage E. Bächli, in Siggenthal-Station (Aarg.) statt und standen unter der Leitung von Herrn G. C. Frizzoni, dem Präsidenten der Techn. Kommission. Als Hilfslehrer wirkten mit die HH. H. Fritschi, Werkführer, Strickhof/Zürich und H. Leibundgut jun., Landwirt, Neuscheuerhof/St. Urban (Luzern).

Der dritte (kombinierte) Kurs fand an der Kant. landw. Schule Cernier/NE statt und wurde durch die HH. R. Gobalet, Maschinen-Ing., Marcelin-s-Morges und H. Rossier, Werkführer, Cernier, geleitet und durchgeführt.

Wir benützen die Gelegenheit, um den mitwirkenden Herren auch an dieser Stelle bestens zu danken. Wir hoffen, mit der Durchführung dieser Instruktionskurse den Sektionen die Möglichkeit geboten zu haben, im Winter 1955/56 die Unterhaltskurse in ihr Programm aufzunehmen. Wir erachten diese Art von Kursen als sehr wichtig, helfen sie doch dem Bauer, die Traktorbetriebskosten wesentlich zu senken. Der durch uns vor drei Jahren geprägte Satz «Der Landwirt verdient nie einen so hohen Stundenlohn als im Winter, wenn er seine Maschinen pflegt und instandhält», sollte jedem Sektionsvorstand und jedem Traktorhalter in vermehrtem Masse zu denken geben.

Während des Berichtsjahres gelangte zudem der von der 28. Abgeordnetenversammlung beschlossene **Wettbewerb** zur Durchführung. Er war dazu angetan, die Traktorführer technisch weiter auszubilden. Die Erfahrung hat gezeigt, dass derartige Veranstaltungen inskünftig vorteilhafter durch die Sektionen durchgeführt werden. Gesamtschweizerisch wird die Durchführung zu kompliziert und zu zeitraubend. Es könnte höchstens noch eine Ausscheidung

der Sektionsbesten in Frage kommen. Wir hoffen, den Sektionen mit dem Erstellen der Frage- und Antwortbogen eine wertvolle Vorarbeit geleistet zu haben.

In der heutigen Zeit, wo auf jedem Gebiet um beste Leistungen gewetteifert wird, soll die Bedeutung der Wettbewerbe oder der Leistungsprüfungen nicht unterschätzt werden. Auch derartige Veranstaltungen können dem jungen Bauern Möglichkeit bieten, sein Können und Wissen (wie dies in andern Berufen allgemein üblich ist) unter Beweis zu stellen. Man übersehe nicht, dass die Durchführung von Wettbewerben und Leistungsprüfungen ebenfalls ein Beitrag zur Einschränkung der Landflucht sein kann.

**T a b e l l e 9**  
**Veranstaltungen der Sektionen**

Sektionen	T. K.		V. A.		D.		Exk.		Reg. u. Hauptvers.		Total	
	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.
Aargau	6	135	—	—	1	450	—	—	1	82	8	667
Beider Basel	9	125	—	—	—	—	—	—	1	87	10	212
Bern	15	713	22	1453	1	60	—	—	4	670	42	2896
Berner Jura	—	—	—	—	—	—	—	—	1	40	1	40
Freiburg	7	520	7	520	—	—	—	—	1	250	15	1290
Genf	1	22	—	—	2	500	—	—	—	—	3	522
Graubünden	6	135	—	—	—	—	—	—	1	200	7	335
Luzern	2	43	1	18	—	—	—	—	1	45	4	106
Neuenburg	1	9	—	—	1	93	—	—	1	35	3	137
St. Gallen	8	175	3	119	—	—	—	—	20	662	31	956
Schaffhausen	7	223	1	30	—	—	1	230	1	250	10	733
Schwyz	3	62	—	—	—	—	—	—	1	43	4	105
Solothurn	3	68	—	—	—	—	—	—	1	37	4	105
Tessin	—	—	—	—	—	—	—	—	2	35	2	35
Thurgau	—	—	1	60	—	—	1	35	1	350	3	445
Waadt	—	—	—	—	—	—	—	—	1	200	1	200
Wallis	9	165	1	24	—	—	—	—	—	—	10	189
Zürich	7	185	1	65	2	750	2	300	14	990	26	2290
Total	84	2580	37	2289	7	1853	4	565	52	3976	184	11263

TK = Techn. Kurse; VA = Verkehrsausbildung; D = Demonstration; Exk. = Exkursionen; Reg. und Hauptvers. = Regional- und Hauptversammlungen; Anz. = Anzahl; Teiln. = Teilnehmer.

## 5. Fahrversuche mit Alkohol als Treibstoff

Die im letztjährigen Tätigkeitsbericht erwähnten Fahrversuche gingen anfangs Dezember 1954 zu Ende. Fortgesetzt werden lediglich noch beschränkte Versuche, um abzuklären, ob bei stark intermittierendem Betrieb im Winter mit Korrosionsschäden zu rechnen ist und ob bei hohen Sommertemperaturen die Verdampfungsverluste übermäßig hoch sind.

Im Rahmen der Fahrversuche gelangten durch die Vermittlung des Zentralsekretariates insgesamt 54,449 kg Alkoholtreibstoff zur Abgabe an die Landwirte. Das damit verbundene Bestell- und Fakturierwesen bedeutete für die Geschäftsstelle eine beträchtliche Mehrarbeit.

Die Versuchsergebnisse lassen sich in folgende Schlussfolgerungen zusammenfassen:

1. Die Versuche haben ergeben, dass sich Petrol- und White Spirit-Traktoren mit nur relativ geringfügigen Abänderungen einwandfrei mit Alkohol (Aethanol, Methanol oder Gemische der beiden) betreiben lassen.  
Der Umbau kuranter Traktorentypen auf Alkoholbetrieb erforderte durchschnittlich Material im Werte von Fr. 37.— und einen Arbeitsaufwand von ca. 6 Mechanikerstunden. Er kam damit total auf etwa Fr. 80.— pro Fahrzeug zu stehen.
2. Als Anlasstreibstoff hat sich eine Mischung 1 : 1 von Alkohol und Benzin bewährt. Der Anlassvorgang bereitete auch bei niedrigen Außentemperaturen keine Schwierigkeiten. Es kann im allgemeinen nach dem Anspringen direkt auf Alkoholbetrieb umgestellt werden. Bei warmem Wetter springt der Motor auch direkt mit Alkohol an.

3. Der Lauf des Motors auf Alkohol ist der hohen Klopffestigkeit der Alkohole wegen besonders ruhig. Auch wird der russ- und rückstandsfreie Betrieb gelobt. Die Auspufftemperaturen sind bei Alkoholbetrieb deutlich niedriger als für Petrol, wodurch der Motor geschont werden dürfte.
4. Die Motoren erreichen bei richtiger Einstellung zum mindesten die gleiche Leistung, wie mit Petrol oder White Spirit.
5. Die Leerlaufeigenschaften der Motoren sind nach erfolgter leichter Vergrösserung der Leerlaufdüse gut.
6. Der auf dem Prüfstand gemessene Treibstoffmehrverbrauch gegenüber Petrol beträgt für reines Aethanol 40—45 %, für reines Methanol 75—100 % und für ein Gemisch 3/2 etwa 55 %. Auf dem Felde sind noch etwas höhere Verbräuche zu erwarten.  
Der Betrieb mit Alkohol wird für die Traktorbesitzer daher erst tragbar, wenn dieser Mehrverbrauch durch den niedrigen Preis des Treibstoffes kompensiert wird.
7. Neben diesem genannten Hauptnachteil der Alkohole werden bei Alkoholbetrieb noch folgende, weniger schwerwiegende Nachteile angeführt:
  - a) etwas schlechteres Beschleunigungsvermögen;
  - b) Verringerung des Aktionsradius (resp. Notwendigkeit grössere Treibstofftanks anzu bringen);
  - c) Fahrbschäden an den Fahrzeugen beim Verschütten;
  - d) erhöhte Brandgefahr (niedriger Flammpunkt).
8. Zusammenfassend erscheint die Verwendung von Alkohol in Traktormotoren im wesentlichen als ein wirtschaftliches, nicht als ein technisches Problem.

Für weitere Einzelheiten über die genannten Fahrversuche verweisen wir auf die Nr. 8/55 des «Traktor».

Es darf in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass es sich einmal mehr gezeigt hat, wie wichtig es ist, dass die Traktorbesitzer organisiert sind.

Den an den Versuchen beteiligten Traktorbesitzern, den Leitern der 4 Versuchszentren, der Schweiz, Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe, der Schweiz, Zentralstelle für die Einfuhr flüssiger Kraft- und Brennstoffe (Carbura) und den zuständigen Bundesinstanzen sprechen wir für ihre loyale Zusammenarbeit erneut unsern Dank aus.

## 6. Das Auskunfts- und Beratungswesen

Immer häufiger benützen die Mitglieder die Gelegenheit, sich auf unserem Sekretariat kostenlos schriftlich, telefonisch oder mündlich beraten zu lassen. Auskünfte allgemeiner oder rechtlicher Natur erteilen wir selber. Das Maschinenberatungswesen haben wir bekanntlich schon vor Jahren an das IMA delegiert. Wir sind dem Institut für diese Arbeitsentlastung dankbar. Es sei bei dieser Gelegenheit erneut darauf hingewiesen, dass die Auskünfte des IMA für unsere Mitglieder nur dann unentgeltlich sind, wenn in der Anfrage auf die STV-Mitgliedschaft hingewiesen wird. Die Expertisen über das Garantie- und Reparaturwesen besorgte wiederum Herr Werkführer Fritschi, Strickhof/Zürich. Seine grossen Fachkenntnisse sind schon vielen unserer Mitglieder anlässlich von Streitfällen zugute gekommen. Wir danken Herrn Fritschi für seine äusserst wertvolle Mitarbeit.

## 7. Treibstoff- und Oelanalysen

Von der Möglichkeit, Treibstoffe und Schmieröle bei der EMPA unentgeltlich prüfen zu lassen, wird von den Mitgliedern immer mehr und aus den meisten Sektionsgebieten Gebrauch gemacht. Mit Ausnahme des White-Spirits, dessen Qualität in der Regel allgemein zu wünschen übrig lässt, gaben die untersuchten Treibstoffe und Schmieröle zu keinen besonderen Beanstandungen Anlass. Die guten Analysenergebnisse stärken das Vertrauen zu den Lieferanten. Letztere sollten daher durch die Sektionen ebenfalls zur Uebernahme eines Anteils der Untersuchungskosten verpflichtet werden.

## 8. Das Abkommen mit der «Waadt-Unfall»

ermöglichte, wegen des 10 %igen Rabattes, wiederum zahlreichen Mitgliedern namhafte Einsparungen auf dem Gebiete der Unfallversicherungsprämien. Die Versicherungsabschlüsse konnten während des Berichtsjahres in mehreren Sektionen beträchtlich gesteigert werden. Dem Zentralverband bedeutet die vertragliche Provision eine willkommene Einnahme im Hinblick auf die Finanzierung unserer Bemühungen zur Hebung der Verkehrs- und Betriebssicherheit. Wir sprechen der Direktion der «Waadt-Unfall» für ihr Entgegenkommen erneut unseren besten Dank aus. Es bleibt zu hoffen, dass anlässlich der kommenden Einführung der obligatorischen Unfallversicherungspflicht unsere Mitglieder die Vertragsversicherungs-Gesellschaft, «Waadt-Unfall», berücksichtigen werden.

## 9. Die Organe und Kommissionen

tagten während des Berichtsjahres wie folgt:

Abgeordnete	1 Mal	Technische Kommission	1 Mal
Zentralvorstand	1 Mal	Rechnungsprüfungskommission	vollzählig 1 Mal
Geschäftsaußschuss	3 Mal		ständiger Revisor 4 Mal

## 10. Die Zeitschrift «Der Traktor» / «Le Tracteur»

erschien wie in früheren Jahren regelmässig monatlich in 2 sprachlich getrennten Ausgaben. Der Geschäftsaußschuss schenkte der inneren und äusseren Gestaltung wie in den Vorjahren volle Aufmerksamkeit. Die Auflagen sind der Mitgliederzahl entsprechend gestiegen und erreichten Ende Juni 1955 folgende Zahlen:

französische Ausgabe	6,000
deutsche Ausgabe	14,000

Mit der am 10. März 1955 erfolgten Rückkehr des Traktorverbandes Waadt nahm das seit 1949 bestehende Kollektivabonnement ein Ende.

Der mit Herrn E. A. Hofmann, industrielle Werbung in Steinmaur/Zürich, abgeschlossene Inseratenacquisitionsvertrag hat sich während der Berichtsperiode noch günstiger als im Vorjahr ausgewirkt. So konnte der Textteil, besonders in den Nrn. 9 und 12/54, der grösseren Anzahl Inseratenseiten entsprechend, auf einen nie gehaunten Umfang ausgedehnt werden. Herrn Hofmann danken wir für seinen vollen Einsatz bestens.

Unser Ziel ist, in der Zeitschrift für die Praxis zu schreiben. Obwohl die Zahl der Einsendungen in den letzten Jahren schon merklich gestiegen ist, bitten wir unsere Mitglieder erneut um noch vermehrtere Mitarbeit.

(Fortsetzung folgt)

## Traktorenreparaturen aller Marken

das ist seit 20 Jahren unsere Spezialität. Kleinere Störungen beheben wir mit unserem Servicewagen gleich auf dem Platze.

In den Werkstätten sind wir besonders eingerichtet für Dieselfahrzeuge und verfügen über einen eigenen Elektro- und Einspritzpumpen-Service. Sie erhalten von uns eine schriftliche Garantie über ausgeführte Arbeiten.

**Lieferung und Einbau sämtlicher Zusatzgeräte.  
Ständig günstige Occasionen.  
Interessante Zahlungserleichterungen.**

**Max Thomann, Bethlehem-Garage, Bern-Bümpliz**

Murtenstrasse 251

Telefon (031) 66 26 26

